

ANNEXE A

Liste des intervenants

Annexe A – Liste des intervenants

Nom (organisme ou entreprise)	Prov.	Adresse	Personne-ressource	N° de télécopieur	N° de téléphone	Courriel
Adtech Manufacturing Ltd.	N.-B.	C.P. 3772, succursale B, Fredericton (N.-B.) E3A 5L8	Bill Chamberlain, chef d'exploitation	(506) 452-0891	(506) 452-0126	adtech@nbnet.nb.ca
Advanced Business Services Ltd.	N.-B.	800, chemin Hanwell, bureau C, Fredericton (N.-B.) E3B 2R7	Stephen Murray	(506) 452-9820	(506) 452-0551	absadmin@abs.ca
Advanced Monitoring Technologies	N.-B.	127, chemin Rocky, Keswick Ridge (N.-B.) E6L 1V1	Ernie Adsett	(506) 363-3069	(506) 363-3068	ernie@amt.nb.ca
Advatek Systems Inc.	N.-B.	C.P. 966, 1560, rue Main, Moncton (N.-B.) E1C 8N8	Terry LeBlanc	(506) 858-9271	(506) 857-0909	advatek@nbnet.nb.ca
AnyWare Group Inc.	N.-B.	15, Market Square, bureau 1602, Saint John (N.-B.) E2L 1E8	John Gaudet, directeur commercial	(506) 643-6605	(506) 643-6600	john.gaudet@anywaregroup.com
Approach Navigation System	N.-B.	409, boulevard Dieppe, Dieppe (N.-B.) E1A 6P9	Brian Ahern	(506) 854-0030	(506) 854-2967	bahern@approach.nb.ca
Armour Transport Ltd	N.-B.	689, promenade Edinburgh, Moncton (N.-B.) E1E 2L4	Angus Armour	(506) 859-9339	(506) 857-0205	aarmour@armour.ca
Agence de promotion économique du Canada atlantique (APECA) – Siège social	N.-B.	Centre Croix Bleue, 644, rue Main, C.P. 6051, Moncton (N.-B.) E1C 9J8	David Slade, directeur général, élaboration des politiques	(506) 851-7403	(506) 851-6141	dslade@acoa-apeca.gc.ca
Agence de promotion économique du Canada atlantique (APECA) – Siège social au Nouveau-Brunswick	N.-B.	570, rue Queen, C.P. 7303, Fredericton (N.-B.) E3B 5A6	Victor Paul-Elias, analyste des politiques	(506) 452-3285	(506) 452-3037	VElias@acoa-apeca.gc.ca
Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique	N.-B.	236, rue St George, bureau 110, Moncton (N.-B.) E1C 1W1	Sean Cooper, directeur administratif	(506) 857-6131	(506) 857-3980	apcced@auracom.com
Atlantic Provinces Trucking Association	N.-B.	407, boulevard Dieppe, Dieppe (N.-B.) E1A 6P8	Ralph Boyd, président	(506) 853-7424	(506) 866-1679	rboyd@apta.ca
Autorité portuaire de Belledune	N.-B.	261, promenade Shannon, Belledune (N.-B.) E8G 2W1	Capitaine Wynford Goodman, chef d'exploitation	(506) 522-0803	(506) 522-1201	goodman@portofbelledune.ca

Annexe A – Liste des intervenants

Nom (organisme ou entreprise)	Prov.	Adresse	Personne-ressource	N° de télécopieur	N° de téléphone	Courriel
Brookville Carriers Inc – Ventes et marketing	N.-B.	Parc industriel Spruce Lake, 66, promenade Alloy, C.P. 3039, succursale B, Saint John (N.-B.) E2M 5Z9	John Travis, vice-président	(506) 634-5614	(506) 633-7555	sales@brookville.ca
Entreprises Nouveau-Brunswick – Industrie du savoir et technologie	N.-B.	Édifice du Centenaire, C.P. 6000, rue King, Fredericton (N.-B.) E3B 5H1	Len Weeks, directeur	(506) 453-4845	(506) 453-2727	len.weeks@gnb.ca
Calais-St Stephen Area International Border Crossing Public Advisory Committee – Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick	N.-B.	C.P. 6000, 670, rue King, Fredericton (N.-B.) E3B 5H1	Brian McEwing, directeur de la planification et de la gestion des terrains	(506) 444-5207	(506) 453-2754	brian.mcewing@gnb.ca
Agence des douanes et du revenu du Canada			Austin MacPhee		(506) 636-5595	Austin.Macphee@ccra-adrc.gc.ca
Association canadienne des automobilistes – CAA des Maritimes	N.-B.	737, avenue Rothesay, C.P. 310, Saint John (N.-B.) E2L 3Y2	Steve McCall, président	(506) 653-9500	(506) 634-1400	smccall@caa.maritimes.ca
Manufacturiers et Exportateurs du Canada, bureau du Nouveau-Brunswick	N.-B.	Bureau 420, 1133, boulevard St George, Moncton (N.-B.) E1E 4E1	Blain Lewis, vice-président	(506) 857-3059	(506) 857-3056	nb@cme-mec.ca
CARIS Universal Systems	N.-B.	264, avenue Rookwood, Fredericton (N.-B.) E3B 2M2	Heather MacLean	(506) 459-3849	(506) 458-8533	info@caris.ca
Ville de Fredericton – Service du développement	N.-B.	397, rue Queen, C.P. 130, Fredericton (N.-B.) E3B 4Y7	Frank Flanagan, directeur	(506) 460-2126	(506) 460-2028	frank.flanagan@city.fredericton.nb.ca
Ville de Fredericton	N.-B.		Roger Shannon		(506) 460-2020	shannonr@city.fredericton.nb.ca
Ville de Moncton	N.-B.		Stéphane Thibodeau		(506) 383-6718	stephane.thibodeau@moncton.org
Ville de Moncton – Codiac Transit Commission	N.-B.		John Allain	(506) 859-2680	(506) 857-2008	john.allain@moncton.org
Ville de Moncton – CN Rail	N.-B.		Will Myers	(506) 853-2234	(506) 853-2214	will.myers@cn.ca
Ville de Saint John	N.-B.		Eric Giffin, agent principal de projet		(506) 658-2896	eric.giffin@cityofsaintjohn.com

Annexe A – Liste des intervenants

Nom (organisme ou entreprise)	Prov.	Adresse	Personne-ressource	N° de télécopieur	N° de téléphone	Courriel
Coastal Transport	N.-B.	C.P. 7235, Saint John (N.-B.) E2L 4S6	Murray Ryder	(506) 642-0526	(506) 642-0523	mryder@nbnet.nb.ca
Comdev Wireless	N.-B.	328, avenue Urquhart, Moncton (N.-B.) E1H 2R6	Guy Beaulieu, directeur commercial	(506) 863-1524	(506) 857-1417	guy.beaulieu@wireless.comdev.ca
Autorité portuaire de Dalhousie	N.-B.					
Day & Ross Inc	N.-B.	398, rue Main, Hartland (N.-B.) E7P 1C6	Mike Lively, vice-président, systèmes d'information	(506) 375-4945	(506) 375-4401	mblikely@dayandrossinc.ca
Dramis Network Cabling Ltd.	N.-B.	C.P. 1162, 500, rue St George, Moncton (N.-B.) E1C 8P9	Murray Simard	(506) 383-4916	(506) 383-4040	msimard@dramis.com
e-Hub.net	N.-B.	331, promenade Elmwood, bureau 4-237, Moncton (N.-B.) E1A 1X6	Marc Maurice	(506) 861-0997	(506) 388-4199	info@e-hub.net
Environnement et Gouvernements locaux, Nouveau-Brunswick – Politiques, Services éducatifs et Communications	N.-B.	Place Marysville, C.P. 6000, 20, rue McGloin, Fredericton (N.-B.) E3B 5H1	Michael Merritt, directeur général	(506) 453-3676	(506) 453-8762	mike.merritt@gnb.ca
Aéroport du Grand Moncton Inc.	N.-B.	1575, rue Champlain, bureau 12, Dieppe (N.-B.) E1A 7P5	Rob Robichaud, président-directeur général	(506) 856-5461	(506) 856-5440	robir@nbnet.nb.ca
Ibridge Inc.	N.-B.	480, rue Main, Woodstock (N.-B.) E7M 2C1	Paul Dore, président	(506) 328-4602	(506) 328-4282	pdore@ibridge.net
Institute of Transportation Engineers – Bureau des provinces de l'Atlantique	N.-B.	a/s Geoplan Consultants Inc, 919, rue Prospect, Fredericton (N.-B.) E3B 2T7	Karen Robichaud, présidente	(506) 450-4838	(506) 451-0055	geoplan@geoplan.nb.ca
InteliSys Aviation Systems Inc.	N.-B.	815, rue Bombardier, Shédiac (N.-B.) E4P 1H9	Ralph Eisenschmid, président	(506) 533-1470	(506) 532-8515	info@ameliasoftware.com
Investissements et Exportations Nouveau-Brunswick – Planification et Recherche	N.-B.	Édifice du Centenaire, C.P. 6000, rue King, Fredericton (N.-B.) E3B 5H1	Doug Holt, directeur	(506) 444-5299	(506) 444-5373	doug.holt@gnb.ca

Annexe A – Liste des intervenants

Nom (organisme ou entreprise)	Prov.	Adresse	Personne-ressource	N° de télécopieur	N° de téléphone	Courriel
J.D. Irving	N.-B.	300, rue Union, C.P. 5777, Saint John (N.-B.) E2L 4M3	Robert Youden, vice-président, Services de transport Irving	(506) 632-5150	(506) 633-5540	youden.bob@jdirving.com
LearnStream Inc.	N.-B.	420, rue York, 3 ^e étage, Complexe Chestnut, Fredericton (N.-B.) E3B 3P7	Phillip Lambert	(506) 447-4911	(506) 447-4900	info@learnstream.com
Nav Canada – Région de l'Est – Atlantique	N.-B.	222, chemin Old Coach, Riverview (N.-B.) E1B 4G2	Tony Mason, chef régional de sécurité	(506) 867-7081	(506) 867-7055	masondt@navcanada.ca
NB Southern Railway	N.-B.	11, chemin Gifford, C.P. 5666, Saint John (N.-B.) E2L 3Y2	Dale Thibodeau, directeur général	(506) 632-5818	(506) 632-4712	thibodeau.dale@sunburytransport. com
Collège communautaire du Nouveau-Brunswick – Dieppe	N.-B.	505, rue du Collège, Dieppe (N.-B.) E1A 6X2	Raymond Dufour, enseignant, techniques de gestion de la logistique et du transport coop	(506) 856-2125	(506) 856-2201	raymond.dufour@gnb.ca
Ministère de la Sécurité publique du Nouveau-Brunswick	N.-B.	C.P. 6000, Fredericton (N.-B.)	Bill Adams		(506) 453-5376	Bill.Adams@gnb.ca
Ministère de la Sécurité publique du Nouveau-Brunswick	N.-B.	C.P. 6000, Fredericton (N.-B.)	Eric Howatt, directeur, contrôle de la conformité		(506) 457-7822	Eric.Howatt@gnb.ca
Ministère de la Sécurité publique du Nouveau-Brunswick	N.-B.		Ron Richard			Ron.Richard@gnb.ca
Ministère de la Sécurité publique du Nouveau-Brunswick	N.-B.		John Goggin		(506) 453-2407	John.Goggin@gnb.ca
Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick – Politique	N.-B.	670, rue King, C.P. 6000, Fredericton (N.-B.) E3B 5H1	Dave MacFarlane, entretien et circulation		(506) 453-2600	Dave.Macfarlane@gnb.ca
Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick – Politique	N.-B.	670, rue King, C.P. 6000, Fredericton (N.-B.) E3B 5H1	Don Mason, entretien et circulation		(506) 453-2600	Don.Mason@gnb.ca

Annexe A – Liste des intervenants

Nom (organisme ou entreprise)	Prov.	Adresse	Personne-ressource	N° de télécopieur	N° de téléphone	Courriel
Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick – Politique	N.-B.	670, rue King, C.P. 6000, Fredericton (N.-B.) E3B 5H1	Tyrone Parsons, radio communications		(506) 453-3393	Tyrone.parsons@gnb.ca
New Brunswick East Coast Railway	N.-B.	34, chemin Rail, Campbellton (N.-B.) E3N 3G7	Francis Mimeault, directeur général	(506) 753-0462	(506) 753-0454	fmimeaul@cfqc.com
Gendarmerie royale du Canada	N.-B.	NCO1C, Services de la circulation routière, C.P. 3900 (N.-B.) E3B 4Z8	Sergent d'état-major, Robert Thériault	(506) 452-3312	(506) 452-3421	bob.theriault@rcmp-grc.gc.ca
Saint John Harbour Bridge Authority	N.-B.	29, rue King Ouest, C.P. 3728, succursale B, Saint John (N.-B.) E2M 5C1	Jack Keir, directeur général	(506) 635-1322	(506) 635-1320	sjhb@nbnet.nb.ca
Saint John Parking Commission	N.-B.	C.P. 1971, Saint John (N.-B.) E3L 4L1	Richard Smith, administrateur	(506) 649-7938	(506) 658-2897	richard.smith@city.saint-john.nb.ca
Administration portuaire de Saint John	N.-B.	133, rue Prince William, 5 ^e étage, Saint John (N.-B.) E2L 2B5	Al Soppitt, président-directeur général / Pat LeBlanc, secrétaire générale	(506) 636-4443	(506) 636-4869	ags@sjport.com
Saint John Parking Commission	N.-B.	C.P. 3860, succursale B, Saint John (N.-B.) E2M 5C2	Frank McCarey, directeur général	(506) 658-4704	(506) 658-4710	sjtrans2@nbnet.nb.ca
SMT (Eastern) Limited – Siège social	N.-B.	100, promenade Midland, Dieppe (N.-B.) E1A 6X4	Don Carmichael, directeur général	(506) 859-5111	(506) 859-5100	carmichael.don@smtbus.com
Sunbury Transport Limited	N.-B.	C.P. 905, succursale A, Fredericton (N.-B.) E3B 5B4	Dale Thibodeau	(506) 458-2542	(506) 453-1133	thibodeau.dale@sunburytransport.com
The DPL Group	N.-B.	1216, chemin Sand Cove, Saint John (N.-B.) E2M 5V8	Rick Baker, directeur général, Recherche, Développement et Production	(506) 635-1057	(506) 635-1055	marketing@dpl.ca
Association de l'industrie touristique du Nouveau-Brunswick	N.-B.	C.P. 23001, Fredericton (N.-B.) E3B 7B3	Real Robichaud	(506) 459-3634	(506) 458-5646	realr@tianb.com
Transports Canada – Région de l'Atlantique	N.-B.	95, rue Foundry, C.P. 42, Moncton (N.-B.) E1C 8K6	Roger Saunders, analyste des transports	(506) 851-7576	(506) 851-7573	saunder@tc.gc.ca

Annexe A – Liste des intervenants

Nom (organisme ou entreprise)	Prov.	Adresse	Personne-ressource	N° de télécopieur	N° de téléphone	Courriel
Trip Data and Safety Management Inc.	N.-B.	C.P. 29098, bureau régional North End, 383, boulevard Baig, Moncton (N.-B.) E1G 4R3	Andy Brownell	(506) 853-7612	(506) 853-7522	tdsm@tdsm.com
Université du Nouveau-Brunswick – UNB Transportation Group	N.-B.	Head Hall, salle D126, C.P. 4400, Fredericton (N.-B.) E3B 5A3	Eric Hildebrand	(506) 447-3440	(506) 452-6229	edh@unb.ca
Ajilon Canada – Technologie de l'information	T.-N.	47, rue New Gower, St. John's (T.-N.) A1C 1J4	P. Young	(709) 754-4240	(709) 722-1871	pyoung@dgsinfo.com
Aliant Inc. – NewTel, Communications et Relations publiques	T.-N.	C.P. 2110, St. John's (T.-N.) A1C 5H6	Harry Connors, vice-président	(709) 739-3955	(709) 739-2837	harry.connors@aliant.ca
Beothuk Data Systems Ltd.	T.-N.	17, Pippy Place, C.P. 8951, St. John's (T.-N.) A1B 3R9	R. Benson	(709) 753-3333	(709) 753-9061	rbenson@beothuk.com
Briggs Aero Ltd.	T.-N.	Gander International Airport, C.P. 574, Gander (T.-N.) A1V 2E1	K. Smith	(709) 256-8271	(709) 256-8147	ksmith@briggsaero.com
Manufacturiers et Exportateurs du Canada, bureau de Terre-Neuve	T.-N.	1 ^{er} étage, édifice Parson, 90, avenue O'Leary, St. John's (T.-N.) A1B 2C7	Tina Pomroy	(709) 772-3213	(709) 772-3337	tina.pomroy@cme-mec.ca
Canpolar East	T.-N.	702, rue Water, St. John's (T.-N.) A1E 1C1		(709) 722-1138	(709) 722-6067	info@canpolar.com
Ville de Corner Brook – Services d'ingénierie	T.-N.	C.P. 1080, Corner Brook (T.-N.) A2H 6E3	James Warford, coordinateur	(709) 637-1502	(709) 637-1626	jwarford@citycornerbrook.nf.ca
Ville de St. John's – Ingénierie et planification	T.-N.	Hôtel de ville, 10, rue New Glower, C.P. 908, St. John's (T.-N.) A1C 5M2	Robin King, ingénieur des transports	(709) 576-8625	(709) 576-8658	rking@city.st-johns.nf.ca
ColabNet Collaborative Network Technologies	T.-N.	55, rue Bond, bureau 202, St. John's (T.-N.) A1C 5V3		(709) 754-7482	(709) 754-7406	info@colabnet.com
Consilient Technologies Corp.	T.-N.	Bureau 105, 66, chemin Kenmound, C.P. 2172, succursale C, St. John's (T.-N.) A1C 6E6			(709) 576-1706	info@consilient.net
Consolidated Technologies Ltd.	T.-N.	37, promenade Stavanger, St. John's (T.-N.) A1A 5E8	Gary Dinn, président	(709) 576-0746	(709) 576-0748	mail@contechnav.com

Annexe A – Liste des intervenants

Nom (organisme ou entreprise)	Prov.	Adresse	Personne-ressource	N° de télécopieur	N° de téléphone	Courriel
Earth Information Technologies (T.-N.) Limited	T.-N.	20, promenade Mercers, St. John's (T.-N.) A1A 2X1	M. Robert Leeman	(709) 576-2546	(709) 738-1638	geomatics@eitnf.com
Organisation des mesures d'urgence – Department of Municipal & Provincial Affairs	T.-N.	C.P. 8700, St. John's (T.-N.) A1B 4J6	Elizabeth Peckham, directrice	(709) 729-3857	(709) 729-3703	niemo@mail.gov.nf.ca
Futureworks Inc.	T.-N.	24, OceanView Hill, C.P. 1012, Torbay (T.-N.) A1K 1K9	K. McBride	(709) 772-2462	(709) 437-1877	kmcbride@fastfwd.com
Gander International Airport Authority Inc	T.-N.	1000, boulevard James, Gander (T.-N.) A1V 1W8	Gary Vey, président-directeur général	(709) 256-8092	(709) 256-2750	QX.Airport@nf.sympatico.ca
Guigne Technologies Ltd.	T.-N.	C.P. 13, site 21, R.R. 1, 685, rue Thomas Line, Paradise (T.-N.) A1L 1C1	D ^r Jacques Guigne	(709) 895-3999	(709) 895-3819	GIL@guigne.com
Hunt's Transport Ltd	T.-N.	C.P. 81, Paradise (T.-N.) A1L 1C4	Greer Hunt	(709) 747-5516	(709) 747-4868	hunts@firstcity.net
Instrumar Limited	T.-N.	C.P. 13246, succursale A, 39, Pippy Place, 3 ^e étage, St. John's (T.-N.) A1B 4A5	Michael Chan	(709) 726-8613	(709) 726-8460	michael.chan@instrumar.com
Memorial University – Faculté des sciences de l'ingénieur et des sciences appliquées – Centre de recherche du génie océanique	T.-N.	St. John's (T.-N.) A1C 5S7	Claude Daley, directeur	(709) 737-2116	(709) 737-8805	cdaley@enr.mun.ca
Newfoundland & Labrador Department of Environment – Politique et planification	T.-N.	Édifice Confederation, C.P. 8700, promenade Prince Philip, St. John's (T.-N.) A1B 4J6	John Drover, directeur	(709) 729-6969	(709) 729-1090	jdrover@gov.nf.ca
Newfoundland & Labrador Department of Industry, Trade & Rural Development – Services de l'information	T.-N.	Édifice Confederation, C.P. 8700, promenade Prince Philip, St. John's (T.-N.) A1B 4J6	Tim Summers, directeur	(709) 729-4858	(709) 729-4819	tsummers@mail.gov.nf.ca

Annexe A – Liste des intervenants

Nom (organisme ou entreprise)	Prov.	Adresse	Personne-ressource	N° de télécopieur	N° de téléphone	Courriel
Newfoundland & Labrador Department of Tourism, Culture & Recreation – Tourisme	T.-N.	Édifice Confederation, C.P. 8700, promenade Prince Philip, St. John's (T.-N.) A1B 4J6	Brenda Walsh, spécialiste de RCVM	(709) 729-0057	(709) 729-2777	bbwalsh@mail.gov.nf.ca
Newfoundland & Labrador Department of Works, Services & Transportation – Région de Goose Bay	T.-N.	C.P. 3014, succursale B, Happy Valley, Goose Bay (T.-N.) A0P 1E0	Dean Osmond, directeur régional	(709) 896-513	(709) 896-7840	osmondjd@mail.gov.nf.ca
Newfoundland & Labrador Department of Works, Services & Transportation – Politique et planification	T.-N.	Édifice Confederation, C.P. 8700, promenade Prince Philip, St. John's (T.-N.) A1B 4J6	Wanda Lundrigan, directrice de l'élaboration des politiques et de la planification	(709) 729-0283	(709) 729-5344	lundriganw@mail.gov.nf.ca
Newfoundland & Labrador Department of Works, Services & Transportation – Politique et planification	T.-N.		Tom Beckett, sous-registraire des véhicules automobiles	(709) 729-6955	(709) 729-2520	beckettt@mail.gov.nf.ca
Newfoundland & Labrador Department of Works, Services & Transportation – Politique et planification	T.-N.		Keith White, directeur général, Routes	(709) 729-0283	(709) 729-5399	whitek@gov.nf.ca
Newfoundland & Labrador Department of Works, Services & Transportation – Politique et planification	T.-N.		Cluney Mercer, directeur de la construction	(709) 729-0283	(709) 729-6321	mercercg@gov.nf.ca
Newfoundland & Labrador Department of Works, Services & Transportation – Politique et planification	T.-N.	Édifice Confederation, 6 ^e étage, West Block, C.P. 8700, St. John's (T.-N.) A1B 4J6	Neil Campbell, directeur de l'entretien	(709) 729-6934	(709) 729-3636	campbelln@mail.gov.nf.ca
NF Carriers Association	T.-N.		Gerry Dowden			
T.-N. et Lab. – Independent Truckers	T.-N.		Jon Summers			

Annexe A – Liste des intervenants

Nom (organisme ou entreprise)	Prov.	Adresse	Personne-ressource	N° de télécopieur	N° de téléphone	Courriel
Northstar Technical Inc.	T.-N.	687, rue Water, C.P. 37052, St. John's (T.-N.) A1E 1C1		(709) 738-6443	(709) 738-6440	info@northstar-technical.com
Pathix ASP Inc.	T.-N.	34, chemin Harvey, St. John's (T.-N.) A1C 5P3	M. Paul Dube, vice-président, développement	(709) 724-8545	(709) 724-8500/ 1 866 724-8500	inquiries@pathix.com
Provincial Airlines	T.-N.	Torbay Airport, C.P. 9460, St. John's (T.-N.) A1A 2YA	Roy Symonds, directeur des services	(709) 726-0105	(709) 726-3712	
Puddister Trading Ltd	T.-N.	23, rue Springdale, St. John's (T.-N.) A1C 5H5	Gerry Puddister, propriétaire	(709) 722-8008	(709) 722-4000	puddister.ncl@nf.sympatico.ca
St. John's International Airport	T.-N.	80, chemin Terminal Access, C.P. 301, St. John's (T.-N.) A1A 3R1	Jim Roche, directeur général	(709) 758-8521	(709) 758-8500	jroche@stjohns-airport.nf.ca
Autorité portuaire de St. John's	T.-N.	1, rue Water, C.P. 6178, St. John's (T.-N.) A1C 5X8	Sean Hanrahan, président-directeur général	(709) 738-4748	(709) 738-4782	shanrahan@sjpa.com
Service d'incendie régional de St. John's	T.-N.	C.P. 908, C72, St. John's (T.-N.) A1C 5M2	Jack Hickey, chef adjoint	(709) 576-8635	(709) 576-8644	ghickey@city.st-johns.nf.ca
St. John's Transportation Commission – Metrobus	T.-N.	245, chemin Freshwater, St. John's (T.-N.) A1B 1B3	Janet Bradshaw, directrice générale	(709) 722-0018	(709) 570-2063	janetb@metrobus.com
Stratos Mobile Networks	T.-N.	34, promenade Glencoe, St. John's (T.-N.) A1N 4S8		(709) 748-4305	(709) 748-4233	info@stratos.ca
Acadian Line Limited	N.-É.	6040, rue Amon, Halifax (N.-É.) B3K 1T8	Brian Hackett			
Air Canada Régional	N.-É.	310, promenade Goudey, Aéroport international de Halifax, Enfield (N.-É.) B2T 1E4	Joseph Randell, président-directeur général			
Air Nova – Marketing	N.-É.	Aéroport international de Halifax, 310, promenade Goudey, Enfield (N.-É.) B2T 1E4	Rick Flynn, vice-président	(902) 873-2098	(902) 873-4911	RicFlynn@airnova.ca
Atlantic Container Line AB	N.-É.	1969, rue Upper Water, bureau 1608, Halifax (N.-É.) B3J 3R7	Fritz King		(902) 420-9259	

Annexe A – Liste des intervenants

Nom (organisme ou entreprise)	Prov.	Adresse	Personne-ressource	N° de télécopieur	N° de téléphone	Courriel
Atlantic Television System (ATV) Atlantic Satellite Network (ASN)	N.-É.	2885, rue Robie, C.P. 1653, Halifax (N.-É.) B3J 2Z4	Ron MacNeil, directeur de la technologie de l'information	(902) 453-4000	(902) 454-3302	rmacneil@ctv.ca
Autoport Limited	N.-É.	C.P. 9, Eastern Passage, comté de Halifax (N.-É.) BOJ 1L0	Des Gomes			
Cabco Communications Group	N.-É.	4, avenue MacDonald, Dartmouth (N.-É.) B3B 1C5	Don Reid, gestionnaire de projets et de données	(902) 468-2557	(902) 468-2252/ (902) 383-4574/ 1 800 675-4025	dreid@cabco.ca
Agence des douanes et du revenu du Canada	N.-É.	5 ^e étage, édifice CIBC, 1809, rue Barrington, Halifax (N.-É.) B3J 3K8	Dan Coffin, directeur des douanes, région de l'Atlantique	(902) 426-5042	(902) 426-2914	dan.coffin@ccra-adrc.ca
Agence des douanes et du revenu du Canada	N.-É.	1809, rue Barrington, édifice CIBC, 5 ^e étage, Halifax (N.-É.) B3J 3K8	Anna LeBlanc	(902) 426-5527	(902) 426-1824	Anna.LeBlanc@ccra-adrc.gc.ca
Agence des douanes et du revenu du Canada – Opérations maritimes et Services de douanes offerts aux clients du secteur commercial	N.-É.	C.P. 3080, Halifax (N.-É.) B3J 3G6	Sue Horne, agent, services à la clientèle	(902) 426-8825	(902) 426-7340	sue.horne@ccra-adrc.gc.ca
Cape Breton & Central Nova Scotia Railway	N.-É.	121, rue King, Stellarton (N.-É.) B0K 1S0	Peter Touesnard, directeur, promotion commerciale	(902) 752-6665	(902) 752-3357	ptouesnard@railamerica.com
CN Rail	N.-É.	3833, rue Barrington, C.P. 8296, succursale A, Halifax (N.-É.) B3K 5M1	Shawn McMahon, directeur, CN intermodal	(902) 428-5218	(902) 428-5270	
Core Networks	N.-É.	55, promenade Chain Lake, bureau 19, Halifax (N.-É.) B3S 1B3		(902) 481-5799	(902) 468-6397/ 1 866 855-2673	info@corenetworks.com
Conseil des premiers ministres de l'Atlantique	N.-É.	Édifice Royal Bank, 5161, rue George, C.P. 2044, Halifax (N.-É.) B3J 2Z1	Glenn Davis	(902) 424-8976	(902) 424-7600	gdavis@cmp.ca
Diaphonics	N.-É.	3045, rue Robie, bureau 6, Halifax (N.-É.) B3K 4P6	Jeremy Bernard	(902) 484-3542	(902) 452-1187	Jeremyb@diaphonics.com
Eastern Canada Towing	N.-É.	C.P. 337, Halifax (N.-É.) B3J 2N7	Paul Ritcey, président	(902) 423-5123	(902) 423-7381	ritcey@ectug.com

Annexe A – Liste des intervenants

Nom (organisme ou entreprise)	Prov.	Adresse	Personne-ressource	N° de télécopieur	N° de téléphone	Courriel
Organisation des mesures d'urgence – Bureau de la Nouvelle-Écosse	N.-É.	C.P. 2581, Halifax (N.-É.) B3J 1N5	Mike Myette, directeur adjoint/directeur du service 911	(902) 424-5376	(902) 424-6206	myettemj@gov.ns.ca
Environnement Canada – Planification générale	N.-É.	Queen Square, 45, promenade Alderney, Dartmouth (N.-É.) B2Y 2N6	Zal Davar, conseiller en politiques et en planification	(902) 426-2690	(902) 426-2284	zal.davar@ec.gc.ca
Fairview Cove Container Terminal Cerescorp Inc.	N.-É.	C.P. 8958, succursale A, Halifax (N.-É.) B3J 2X7	Calvin Whidden			
Pêches et océans Canada – Garde côtière canadienne – Région des Maritimes	N.-É.	176, rue Portland, C.P. 1035, Dartmouth (N.-É.) B2Y 4T3	Gary Walsh, agent de planification régional	(902) 426-4312	(902) 426-4370	walshga@mar.dfo-mpo.gc.ca
Freight 2000	N.-É.	C.P. 789, Elmsdale (N.-É.) B0N 1M0	George Hill	(902) 758-1543	(902) 758-2910	freight2@1star.ca
Autorités aéroportuaires – Aéroport international de Halifax	N.-É.	1, boulevard Bell, 3 ^e étage, C.P. 40, Enfield (N.-É.) B2T 1K2	Rick Garcon	(902) 873-4750	(902) 873-4422	milleyr@hiaa.ca et brownl@hiaa.ca (envoyer aux deux adresses)
Autorités portuaires de Halifax	N.-É.	1215, chemin Marginal, C.P. 336, Halifax (N.-É.) B3J 2P6	Jim Nicoll	(902) 426-7335	(902) 426-3643	dbelle@portofhalifax.ca
Municipalité régionale de Halifax – Service de police régional de Halifax	N.-É.	1975, rue Gottingen, Halifax (N.-É.) B3J 2H1	David McKinnon, chef	(902) 490-5038	(902) 490-6500	mckinnd@region.halifax.ns.ca
Municipalité régionale de Halifax – Metro Transit	N.-É.	200, avenue Ilsley, Dartmouth (N.-É.) B3B 1V1	Brian Taylor, directeur	(902) 490-6688	(902) 490-6608	taylorb@region.halifax.ns.ca
Municipalité régionale de Halifax – Circulation et transport	N.-É.	C.P. 1749, Halifax (N.-É.) B3J 3A5	David McCusker, directeur	(902) 490-6904	(902) 490-6696	mccuskd@region.halifax.ns.ca
Halifax Shipping Association	N.-É.	a/s Cerr Norton Marine, bureau 610, 5670, chemin Spring Garden, Halifax (N.-É.) B3J 2H7	Russell Herder, président	(902) 420-1450	(902) 422-8178	
Halifax-Dartmouth Bridge Commission	N.-É.	Édifice Administration, chemin Wyse, C.P. 40, Dartmouth (N.-É.) B2Y 3Y2	Steve Snider, directeur général	(902) 469-6281	(902) 463-2800	bridges@hdbc.ns.ca

Annexe A – Liste des intervenants

Nom (organisme ou entreprise)	Prov.	Adresse	Personne-ressource	N° de télécopieur	N° de téléphone	Courriel
Halterm Limited	N.-É.	C.P. 1057, Bureau de poste principal, Halifax (N.-É.) B3J 2X1	Patrick Morin, président		(902) 421-1778	
Hapag-Lloyd (Canada) Inc.	N.-É.	C.P. 9140, Halifax (N.-É.) B3K 5M7	Peter Selig, directeur général	(902) 453-4881	(902) 453-4747	usa.selig@hlc.com
Highway 104 Western Alignment Corporation	N.-É.	1969, rue Upper Water, bureau 1305, Halifax (N.-É.) B3J 3R7	Don Piercy, directeur général	(902) 422-6401	(902) 422-6718	dpiercy@highway104.ns.ca
IMP Group International	N.-É.	2651, chemin Dutch Village, Halifax (N.-É.) B3L 4T1		(902) 453-6931	(902) 453-2400	webmaster@impgroup.com
Maersk Canada Inc.	N.-É.	C.P. 27064, rue Green, Halifax (N.-É.) B3J 1N0	Allan Ray		(902) 422-7331 poste 227	
Marine Atlantic Inc – Services de la marine	N.-É.	355, rue Purves, North Sydney (N.-É.) B2A 3V2	John Lochhead, directeur	(902) 794-5283	(902) 794-5744	jlochhead@marine-atlantic.ca
Medusa Medical Technologies Inc	N.-É.	Bureau 701, 1888, rue Brunswick, Halifax (N.-É.) B3J 3J8	Christopher D McNamara	(902) 484-5583	(902) 429-5916	cmcnamara@medusamedical.com
Metocean	N.-É.	21, promenade Thornhill, Dartmouth (N.-É.) B3B 1R9		(902) 468-4442	(902) 468-2505	webmfr@meteocean.com
N.S. Road Builders Association	N.-É.	109, promenade Chain Lake, Halifax (N.-É.) B3S 1B3	Ron Legere			
N.S. Truckers Association	N.-É.	C.P. 1527, Truro (N.-É.) B2N 5Z2	Dave Roberts	(902) 897-0487	(902) 895-7447	dave@tans.ca
Nova Scotia CAD/CAM Centre	N.-É.	Technical University of Nova Scotia, C.P. 1000, Halifax (N.-É.) B3J 2X4	Leigh Day	(902) 422-8380	(902) 494-6040	leigh@tuns.ca
Nova Scotia Department of Economic Development – Développement portuaire	N.-É.	World Trade Centre, 1800, rue Argyle, C.P. 519, Halifax (N.-É.) B3J 2R7	Wade Elliott, consultant	(902) 424-5739	(902) 424-7051	elliottw@gov.ns.ca
Nova Scotia Department of Health – Services d'urgence de santé – Services de répartition des communications	N.-É.	Bedford Tower, bureau 401, 1496, Transcanadienne Bedford, Halifax (N.-É.) B4A 1E5	Grant Lingley, directeur	(902) 424-1781	(902) 424-2679	lingleyg@gov.ns.ca
Nova Scotia Department of Tourism & Culture – Politique	N.-É.	World Trade Centre, 1800, rue Argyle, Halifax (N.-É.) B3J 2R5	David Ross, directeur	(902) 424-4872	(902) 424-0424	dross@gov.ns.ca

Annexe A – Liste des intervenants

Nom (organisme ou entreprise)	Prov.	Adresse	Personne-ressource	N° de télécopieur	N° de téléphone	Courriel
Nova Scotia Department of Transportation & Public Works – Gestion des biens	N.-É.	Tour II, Purdy's Wharf, 1969, rue Upper Water, C.P. 186, Halifax (N.-É.) B3J 2N2	Janice Harland, gestion du réseau routier	(902) 424-0571	(902) 424-4206	harlanja@gov.ns.ca
Nova Scotia Transportation Strategy Working Group	N.-É.	984, avenue Bellevue (N.-É.)	John Gratwick	(902) 422-6215	(902) 423-1606	
OKAM Logic Inc	N.-É.	1161, rue Hollis, bureau 360, Halifax (N.-É.) B3H 2P6		(902) 466-6889	(902) 492-8496	
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	N.-É.	1713, Bedford Row, C.P. 2247, Halifax (N.-É.) B3J 3C9	David Alexander, arpenteur-géomètre	(902) 496-5276	(902) 496-5252	david.alexander@pwgsc.gc.ca
Satlantic	N.-É.	Richmond Terminal Pier 9, 3481, chemin North Marginal, Halifax (N.-É.) B3K 5X8		(902) 492-4781	(902) 492-4780	info@satlantic.com
Secunda Marine	N.-É.	C.P. 605, Halifax (N.-É.) B3J 2X1	M. Fred Smithers			
Seimac Limited	N.-É.	271, avenue Brownlow, Dartmouth (N.-É.) B3B 1W6	Mac MacCleod	(902) 468-3009	(902) 468-3007	mmacleod@seimac.com
Semaphore Solutions Inc	N.-É.	3, promenade Forest, Halifax (N.-É.) B3N 1M8	Randy Rolls		(902) 830-5630	rrolls@semaphoresupport.com
Service Nova Scotia & Municipal Relations – Conformité	N.-É.	Tour II, Purdy's Wharf, 1969, rue Upper Water, C.P. 186, Halifax (N.-É.) B3J 2N2	Paul Arsenault, directeur	(902) 424-0523	(902) 424-7801	arsenapj@gov.ns.ca
SPM Marine International Inc.	N.-É.	C.P. 31, CRO Halifax (N.-É.) B3J 2L4	Roger Swallow	(902) 425-7054	(902) 425-7945	roger@spmgroup.com
Strait of Canso Superport Corporation	N.-É.	C.P. 238, Mulgrave (N.-É.) B0E 2G0	John Langley	(902) 747-2453	(902) 747-2078	straitsuperport2@ns.sympatico.ca
Sydney Airport Authority	N.-É.	C.P. 670, Sydney (N.-É.) B1P 6H7	Vince MacLean, président			
Transport 2000	N.-É.	40, avenue Lorne, Dartmouth (N.-É.) B2Y 3E7	John Pearce, président		(902) 468-2306	
Transport 2000 Atlantic	N.-É.	37 ½, rue Fairbanks, Dartmouth (N.-É.) B3A 1B9	Marcus Garnet, vice-président	(902) 490-4346	(902) 490-4481	garnetm@region.halifax.ns.ca
Transportation Safety Board	N.-É.	150, avenue Thorn, Dartmouth (N.-É.) B3B 1Z2	Don Ross	(902) 426-5143	(902) 426-1680	Ross@tsb.gc.ca

Annexe A – Liste des intervenants

Nom (organisme ou entreprise)	Prov.	Adresse	Personne-ressource	N° de télécopieur	N° de téléphone	Courriel
VIA Rail (Bureau de Halifax)	N.-É.	1161, rue Hollis, Halifax (N.-É.) B3H 2P6	Dave DeWolfe	(902) 494-7925	(902) 494-7900	
Planification volontaire – Secteur des transports	N.-É.	Bureau 600, Édifice Joseph Howe, 1690, rue Hollis, Halifax (N.-É.) B3J 3J9	Rita Fraser, coordonnatrice de secteur	(902) 424-0580	(902) 424-5682	fraserra@gov.ns.ca
Windsor & Hantsport Railway Company	N.-É.	C.P. 578, Windsor (N.-É.) B0N 2T0	James Taylor, directeur général	(902) 798-0816	(902) 798-0798	jimwhrc@ns.sympatico.ca
Yarmouth Airport Commission	N.-É.	C.P. 266, Yarmouth (N.-É.) B5A 4B2	Fraiser Howel	(902) 742-6881	(902) 742-6484	
Zim Container Service	N.-É.	C.P. 337, Halifax (N.-É.) B3J 2N7	Jim Stoneman			
Association du transport aérien du Canada	ON	255, rue Albert, bureau 1100, Ottawa (ON) K1P 6A9	Cliff Mackay, président	(613) 230-8648	(613) 233-7727 poste 313	cmackay@atac.ca
Agence de promotion économique du Canada atlantique (APECA) – Bureau d'Ottawa	ON	C.P. 1667, succursale B, Ottawa (ON) K1P 5R5	Michael Zinck, agent chargé des politiques	(613) 954-0429	(613) 952-9106	mzinck@acoa-apeca.gc.ca
Banque de Nouvelle-Écosse – Banque en ligne – Programme des produits et de la carte à puce	ON	44, rue King, Toronto (ON) M5H 1H1	Bryce Hutt, cadre supérieur	(416) 866-7085	(416) 866-4902	
Compagnie aérienne Canada 3000	ON	27, promenade Fashen, Toronto (ON) M9W 1K6	Angus Kinnear, président			
Association canadienne des automobilistes – Communications	ON	1145, rue Hunt Club, bureau 200, Ottawa (ON) K1V 0Y3	Elly Meister, vice-président	(613) 247-0118	(613) 247-0117	emeister@national.caa.ca
Association canadienne des entreprises de messagerie	ON	55, chemin Dixon, Etobicoke (ON) M9W 1H8	Phil Cahley, directeur général	(416) 242-2570	(416) 242-9874	pcahley@canadiancourier.org
Alliance canadienne du camionnage (CAA) – Affaires publiques et recherche	ON	130, rue Slater, bureau 1025, Ottawa (ON) K1P 6E2	Richard Cavanagh, directeur	(613) 563-2701	(613) 236-9426	cavanagh@istar.ca

Annexe A – Liste des intervenants

Nom (organisme ou entreprise)	Prov.	Adresse	Personne-ressource	N° de télécopieur	N° de téléphone	Courriel
Association canadienne du transport urbain – Services de recherche et techniques	ON	55, rue York, bureau 901, Toronto (ON) M5J 1R7	Brendon Hemily, directeur	(416) 365-1295	(416) 365-9800	transit@cutaactu.on.ca
Cancom Tracking Solutions – Techniques de communications commerciales	ON	50, chemin Burnhamthorpe O., Mississauga (ON) N5P 2P5	Krista Hutchins-Deering, directrice	(905) 272-3399	(905) 272-6621	kdeering@cancom.ca
Centre de recherches sur les communications – Systèmes terrestres sans fil	ON	3701, avenue Carling, C.P. 11490, Ottawa (ON) K2H 8S2	Gerry Chan, vice-président	(613) 990-4715	(613) 998-4139	gerry.chan@crc.ca
Fortran Traffic Systems Limited	ON	470, chemin Midwest, Toronto (ON) M1P 4Y5	Peter Lengyel, PDG	(416) 288-1939	(416) 288-1320 poste 207	plengyel@fortrantraffic.com
STI Canada – a/s Delcan Corporation	ON	133, promenade Wynford, North York (ON) M3C 1K1	Joseph Lam, président	(416) 441-0226	(416) 391-7521	toronto@delcan.com
Motor Coach Canada	ON	4141, rue Yonge, bureau 306, Toronto (ON) M2P 2A8	Brian Crow, président	(416) 229-6281	(416) 229-9305	
Association Canadienne du Camionnage d'Entreprise (ACCE)	ON	1155, rue North Service O., bureau 11, Oakville (ON) L6M 3E3	Bruce Richards, président	(905) 927-8212	(905) 827-0587	trucks@pmtc.ca
GRC – Bureau principal de l'information	ON	1200, allée Vanier C400, Ottawa (ON) K1A 0R2	Gavin Berube, architecte de l'information	(613) 993-7824	(613) 993-7061	gavin.berube@rcmp-jrc.gc.ca
Transports Canada – Systèmes de transports intelligents	ON	Tour C, Place de Ville, 330, rue Sparks, Ottawa (ON) K1A 0N5	Helena Borges, coordonnateur principal en matière de politiques	(613) 998-2686	(613) 998-9834	borgesh@tc.gc.ca
Transports Canada – Transport des matières dangereuses	ON	Place de Ville, 330, rue Sparks, 9 ^e étage, Ottawa (ON) K1A 0N5	Gerry McPhee, agent technique principal	(613) 990-5925	(613) 990-1138	mcphee@tc.gc.ca
Univeristy of Toronto – Département de génie civil – ITS Centre	ON	35, rue George, Toronto (ON) M5S 1A4	Baher Abdulhai, professeur	(416) 978-5054	(416) 946-7662	baher@ecf.utoronto.ca
3M Canada – Systèmes de transports intelligents	ON	C.P. 5757, London (ON) N64 4T1	Bill Woolford, gestionnaire de projet	(519) 452-6245	(519) 452-6269	bhwoolford@mmm.com

Annexe A – Liste des intervenants

Nom (organisme ou entreprise)	Prov.	Adresse	Personne-ressource	N° de télécopieur	N° de téléphone	Courriel
Conseil national de recherches du Canada – Relations industrielles et gouvernementales – Institut des sciences de microstructures	ON	1200, chemin Montréal, édifice M50, Ottawa (ON) K1A 0R6	Winston Tam, conseiller	(613) 957-8734	(613) 990-7656	winston.tam@nrc.ca
Navigation Technologies Canada	ON	550, chemin Alden, bureau 201, Markham (ON) L3R 6A8	Michael Bailey, directeur général	(905) 305-7482	(905) 305-6652	mbailey@navtech.com
Association des transports du Canada – Services de recherche et d'information	ON	2323, boulevard St Laurent, Ottawa (ON) K1G 4J8	John Pearson, directeur des programmes techniques	(613) 736-1395	(613) 736-1350	jpearson@tac-atc.ca
Association des aéroports du Canada Atlantique	Î.-P.-É.	273, rue Richmond, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 1J7	Gerry Gallant, directeur général	(902) 628-1673	(902) 566-1701	ggallant@airports.ca
AcA Digital Knowledge	Î.-P.-É.	C.P. 55, Wellington Station (Î.-P.-É.) C0B 2E0	Angie Cormier	(902) 854-2741	(902) 854-3487	acprmier@teleco.org
Baseline Business Geographics	Î.-P.-É.	C.P. 123, 209, rue Queen, bureau 205, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 7K2	Frank MacEachern, président	(902) 628-0300	(877) 351-2244/ (902) 892-0300	frankm@baselinegeo.com
Bulk Carriers (Î.-P.-É.) Ltd.	Î.-P.-É.	C.P. 153, New Haven (Î.-P.-É.) C0A 1H0	Jack Kelly	(902) 675-3100	(902) 675-2600	bulkcarriers@attcanada.ca
Caltech Information Technologies	Î.-P.-É.	C.P. 695, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 7L3	Nazmi Lawen	(902) 566-3768	(902) 368-2320	
Charlottetown Airport Authority Inc	Î.-P.-É.	250, avenue Maple Hills, bureau 132, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1C 1N2	Michael Campbell, directeur général	(902) 566-7929	(902) 566-7997	info@charlottetownairport.pe.ca
CIFTA Technologies	Î.-P.-É.	C.P. 104, Wellington (Î.-P.-É.) C0B 2E0	Shawn Gallant	(902) 854-3011	(902) 854-7278	shawn@cifta.com
City Cab Taxi	Î.-P.-É.	168, rue Prince, Charlottetown (Î.-P.-É.)	Joseph Corrigan, propriétaire	(902) 892-6568	(902) 892-6567	
Ville de Charlottetown – Affaires générales	Î.-P.-É.	199, rue Queen, C.P. 98, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 7K2	Donna Waddel, directeur	(902) 566-4701	(902) 566-5548	dwaddel@city.charlottetown.pe.ca
Ville de Summerside	Î.-P.-É.	1, promenade West, C.P. 1510, Summerside (Î.-P.-É.) C1N 4K4	Cynthia Wedge	(902) 432-3191	(902) 432-1256	cwedge@city.summerside.pe.ca

Annexe A – Liste des intervenants

Nom (organisme ou entreprise)	Prov.	Adresse	Personne-ressource	N° de télécopieur	N° de téléphone	Courriel
Services techniques de la ville de Summerside	Î.-P.-É.	45, rue Summer, C.P. 1510 (Î.-P.-É.) C1N 4K4	Cindy Wedge		(902) 566-1224	cwedge@city.summerside.pe.ca
Coles Associates Ltd	Î.-P.-É.	197, chemin Malpeque, C.P. 695, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 7L3	Richard Coles, président	(902) 566-3768	(902) 368-2300	rcoles@caltech.ca
DeltaWare Systems Inc.	Î.-P.-É.	535, chemin North River, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1E 1J6	Ed Lawlor	(902) 628-4660	(902) 368-8122	elawlor@deltaware.com
Organisation de mesures d'urgence (Î.-P.-É.)	Î.-P.-É.	C.P. 2000, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 7N8	Jack Saunders, directeur	(902) 368-5582	(902) 368-5526	
Freedom Tech Inc.	Î.-P.-É.	C.P. 1896, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 7N9	William McMaster		(902) 629-5908	wbm@formbydesign.com
GE Capital IT Solutions Inc.	Î.-P.-É.		Jeff Vey	(902) 481-8119	(902) 471-3248	jvey@gects.ge.com
GeoNet Technologies Inc.	Î.-P.-É.	C.P. 3989, Central Bedeque (Î.-P.-É.) C0B 1G0	Mike Pearson	(902) 887-2349	(902) 887-3170	mike.pearson@geonet-tech.com
Holland College	Î.-P.-É.	140, rue Weymouth, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 5Z1	Alton Glenn, professeur	(902) 566-9509	(902) 566-9546	aglenn@hollandc.pe.ca
Information Technologies Association of Prince Edward Island	Î.-P.-É.	C.P. 241, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 7K4	Mike Ives, président	(902) 894-4867	(902) 894-4827	itap@itap.pe.ca
iWave.com	Î.-P.-É.	C.P. 143, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 7K2	Richard Jamieson	(902) 894-2630	(902) 894-2600	richard.jamieson@iwave.com
Northumberland Ferries Ltd	Î.-P.-É.	94, rue Water, C.P. 634, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 7L3	Mitchell McLean, propriétaire-exploitant	(902) 566-1550	(902) 566-3838	
PEI Truckers Association	Î.-P.-É.	3, rue Queen, C.P. 3253, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 8W5	Sterling Crane, président	(902) 894-4943	(902) 894-4943	
Prince Edward Air	Î.-P.-É.	250, chemin Brackley Point, C.P. 2349, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 8C1	Bob Bateman, président	(902) 368-3573	(902) 566-4488	
Prince Edward Island Department of Agriculture and Forestry – Division du développement des marchés et de l'industrie	Î.-P.-É.	Édifice 19, C.P. 2000, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 7N8	Tony Glencross, agent de développement de la technologie	(902) 569-7745	(902) 368-5641	taglencross@gov.pe.ca

Annexe A – Liste des intervenants

Nom (organisme ou entreprise)	Prov.	Adresse	Personne-ressource	N° de télécopieur	N° de téléphone	Courriel
Prince Edward Island Department of Development and Technology – Projets spéciaux	Î.-P.-É.	Édifce Shaw, 105, rue Rochford, C.P. 2000, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 7N8	Kim Jay, directrice	(902) 368-4224	(902) 368-6258	mkjay@gov.pe.ca
Prince Edward Island Department of Tourism – Politique, planification et recherche	Î.-P.-É.	Édifce Shaw, 105, rue Rochford, C.P. 2000, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 7N8	Chris Jones, directeur	(902) 368-5922	(902) 368-6342	ckjones@gov.pe.ca
Prince Edward Island Department of Transportation and Public Works – Planification, développement et construction immobilière	Î.-P.-É.	Édifce Jones, 11, rue Kent, C.P. 2000, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 7N8	Paul Godfrey	(902) 368-5395	(902) 368-5155	jpgodrey@gov.pe.ca
Prince Edward Island Department of Transportation and Public Works – Planification, développement et construction immobilière	Î.-P.-É.	Édifce Jones, 11, rue Kent, C.P. 2000, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 7N8	Cathy Worth, ingénieur de projet	(902) 368-5395	(902) 894-0276	ceworth@gov.pe.ca
Queen Elizabeth Hospital – Bureau de l'administration	Î.-P.-É.	C.P. 6600, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 8T5	Marilyn Olson, adjoint administratif	(902) 894-2416	(902) 894-2355	
Strait Crossing Bridge Limited	Î.-P.-É.	104, boulevard Abegweit, C.P. 2032, Borden-Carleton (Î.-P.-É.) C0B 1X0	John Francis, directeur général	(902) 437-7321	(902) 437-7304	johnf@scbl.net
Technomedia Inc.	Î.-P.-É.	17, rue Pownal, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 3V7	Allan MacLeod	(902) 566-5447	(902) 368-3043	info@technomediapei.com
Trius Tours Ltd.	Î.-P.-É.	C.P. 2288, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 8C1	George Brookins	(902) 566-3497	(902) 566-5664 ou (902) 566-9962	
University of Prince Edward Island, Département de génie	Î.-P.-É.	550, avenue University, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 4P3	Professor Don Gillis, Département de génie		(902) 566-0342	gillis@upei.ca

Annexe A – Liste des intervenants

Nom (organisme ou entreprise)	Prov.	Adresse	Personne-ressource	N° de télécopieur	N° de téléphone	Courriel
Anciens combattants Canada – Partenariat pour l'économie du savoir	Î.-P.-É.	161, rue Grafton, C.P. 7700, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 8M9	Marlene Zalewski, conseillère principale en planification	(902) 368-0437	(902) 566-8888	mazalews@vs.vac-acc.gc.ca
Wireless Island	Î.-P.-É.	105, avenue Watts, parc industriel West Royalty, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1E 2B7	Christopher Ogg	(902) 892-2671	(902) 628-2009	wisland@isn.net
Zambara Systems Inc.	Î.-P.-É.	179, rue Queen, Charlottetown (Î.-P.-É.) C1A 4B4	Barb Allen	(902) 894-3534	(902) 894-3679/ 1 866 633-4725	barb@zambara.com
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada – Planification des marchés	QC	935, rue de la Gauchetière O., Montréal (QC) H3B 2M9	Sandra Turgay, directrice	(514) 399-7707	(514) 399-5958	turgay@cn.ca
Inro Consultants Inc	QC	5160, boulevard Decarie, bureau 610, Montréal (QC) H3X 2H9	Michael Florian, président	(514) 369-2026	(514) 369-2023	mike@inro.ca
Association des chemins de fer du Canada	QC	800, boulevard René Levesque O., bureau 1105, Montréal (QC) H3B 1X9	Robert Ballantyne, président	(514) 879-1522	(514) 879-8556	robertb@railcan.ca
Centre de développement des transports – Application de la technologie	QC	800, boulevard René Levesque O., 6 ^e étage, Montréal (QC) H3B 1X9	Brian Marshall, chef	(514) 283-7158	(514) 283-0009	marshab@tc.gc.ca
Calais-St Stephen Area International Border Crossing Public Advisory Committee – Maine Department of Transportation	É.-U.	16 State House Station, Augusta, ME 04333-0016	Kevin Rousseau, expert en planification des transports	(207) 287-3292	(207) 287-2841	kevin.rousseau@state.me.us
Eastern Border Transportation Coalition	É.-U.	P.O. Box 243, Youngtown, New York, 14174	Irvine Rubin	(716) 745-1088	(716) 745-1087	
I 95 Corridor Coalition	É.-U.	77 Belmont Dr, Saratoga Springs, NY 12866	John Baniak, directeur général	(518) 584-4827	(518) 584-4826	jbaniak@ny.cap.rr.com
I 95 Corridor Coalition – Massachusetts Highway Department	É.-U.	10 Park Plaza, Room 7111, Boston, MA 02116	Noreen Hazelton, gestionnaire de contrat	(617) 973-8487	(617) 973-8487	I95nhaze@aol.com

Annexe A – Liste des intervenants

Nom (organisme ou entreprise)	Prov.	Adresse	Personne-ressource	N° de télécopieur	N° de téléphone	Courriel
Intelligent Transportation Systems America	É.-U.	400 Virginia Ave SW, Suite 800, Washington, DC 20024-2730	Joseph Giglio, vice-président	(202) 484-3483	(202) 484-4847	webmaster@itsaorg
Prince of Fundy Cruises Limited	É.-U.	P.O. Box 4216, Portland, ME, 04101		(207) 773-7403	1 (800) 341-7540	
State of Maine	É.-U.					
US Department of Transportation – Federal Highway Administration – ITS Joint Program Office	É.-U.	Room 3401, HOIT-1, 400 7th St, SW, Washington, DC 20590	Christine Johnson, directrice	(202) 366-3302	(202) 366-0408	christine.johnson@fhwa.dot.gov
US Department of Transportation – Federal Highway Administration – ITS Joint Program Office	É.-U.	Room 3401, HOIT-1, 400 7th St, SW, Washington, DC 20590	Jeff Piniati, agent de programme conjoint STI	(202) 366-3302	(202) 366-9536	jeff.piniati@fhwa.dot.gov

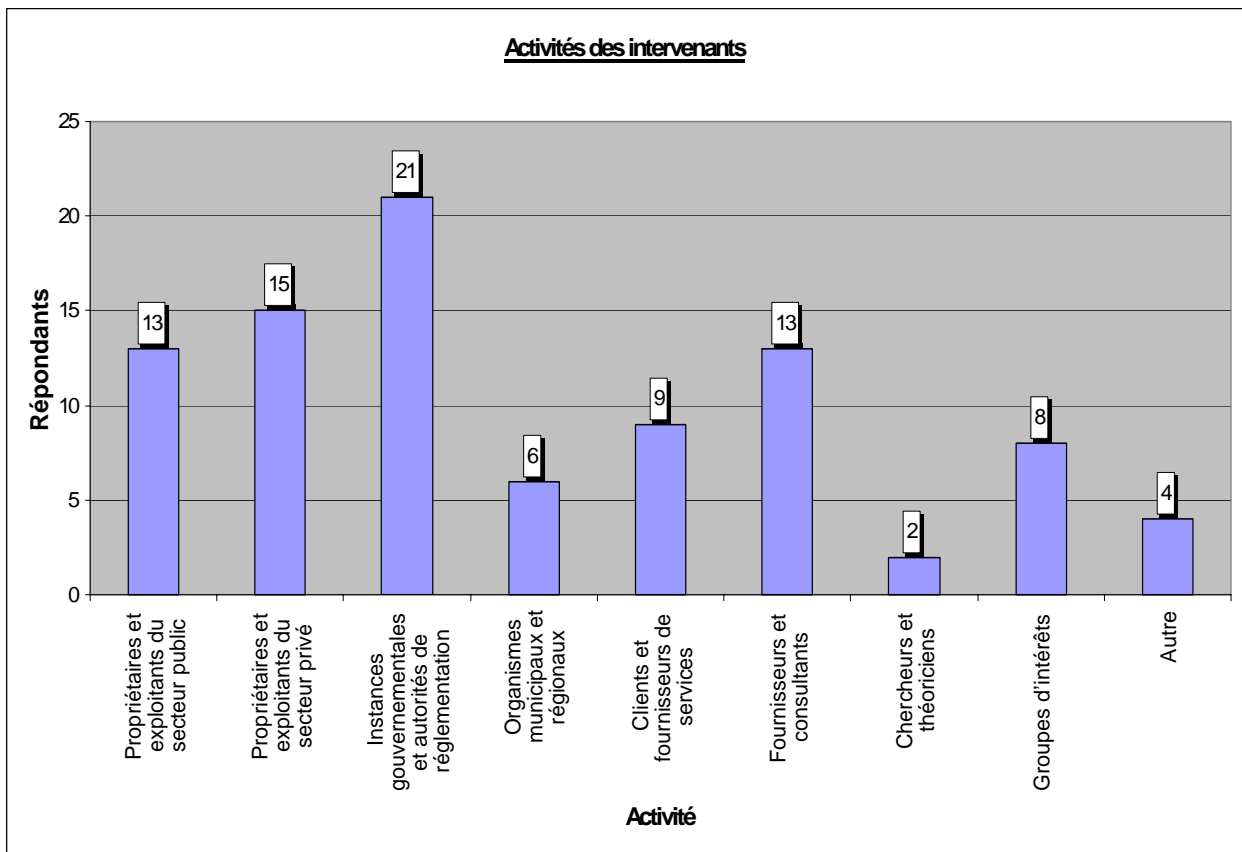
ANNEXE B

Résultats du sondage sur Internet

1. QUESTIONS PERTINENTES À TOUS LES INTERVENANTS

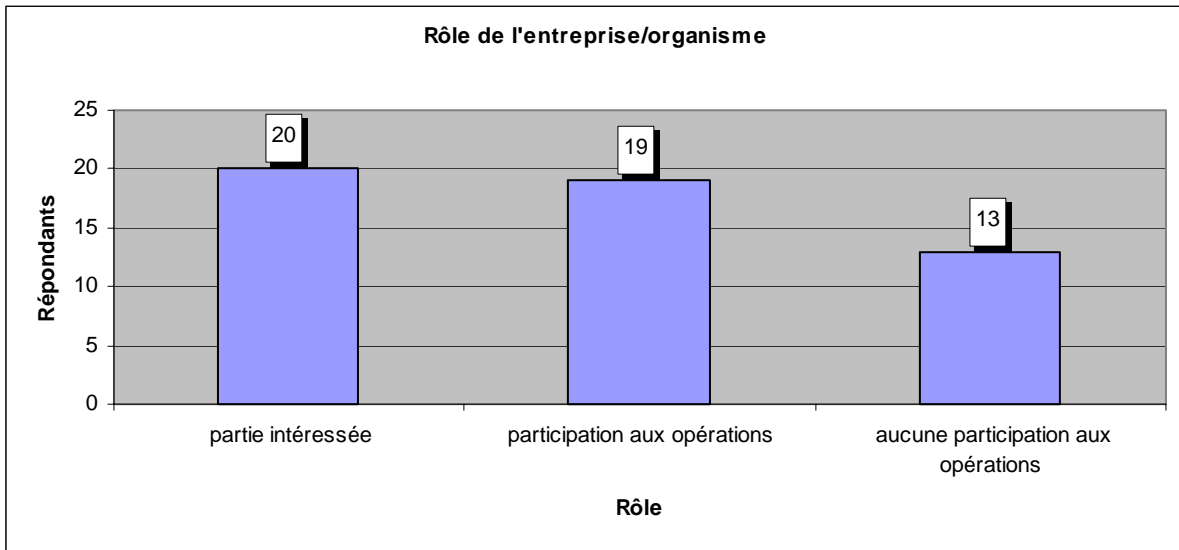
1.1 QUELLES ACTIVITÉS S'APPLIQUENT À VOTRE ENTREPRISE OU ORGANISME (PLUS D'UNE ACTIVITÉ PEUT ÊTRE APPLICABLE)?

On a demandé à tous les intervenants d'indiquer leurs secteurs d'activité selon les catégories indiquées dans le graphique ci-dessous. On a reçu un total de soixante réponses à partir d'une liste de distribution de 200. Veuillez noter que tout intervenant pouvait indiquer plusieurs secteurs d'activité, ce qui a donné un total de 91 réponses réparties en diverses catégories dans le graphique suivant.



1.2 QUEL COMMENTAIRE DÉCRIT LE MIEUX LE NIVEAU D'ENGAGEMENT DE VOTRE ENTREPRISE OU ORGANISME À L'ÉGARD DES STI?

On a demandé à chaque répondant d'indiquer si son engagement en matière de systèmes de transports intelligents était le fait d'une partie intéressée, lui permettant de participer directement aux opérations ou était susceptible de se traduire par une participation directe non liée aux opérations. Comme l'indique le graphique ci-dessous, les réponses ont été réparties à peu près également; huit des soixante répondants n'ont pas répondu.



1.3 VEUILLEZ DÉCRIRE LE MANDAT PRINCIPAL DE VOTRE ENTREPRISE OU ORGANISME À L'AIDE DES CASES CI-DESSOUS.

On a demandé à chaque répondant de décrire son mandat principal au sein de l'industrie des transports. La liste suivante présente les réponses reçues en illustrant la vaste gamme de rôles des intervenants. En général, les répondants du secteur public ont indiqué leur énoncé de mission, et les propriétaires et exploitants d'infrastructure ont mis l'accent sur le service à la clientèle et la gestion de l'infrastructure de transport. Les réponses des fournisseurs du secteur privé font état de mandats axés sur le développement de produits et le marketing.

Voici une liste complète des réponses :

- Assurer le développement commercial dans le secteur du savoir et de l'innovation.
- Gérer un pont à péage utilisant un système de péage électronique. (Amtech).
- L'association Manufacturiers et Exportateurs du Canada (MEC), bureau de Terre-Neuve et Labrador, se consacre à la promotion et à la préservation des intérêts des manufacturiers et exportateurs provinciaux.
- Assurer des services de consultation en transport, pour le bénéfice de particuliers, d'organismes ou d'autres organisations, et ce, grâce à une vaste expérience de travail dans un ministère des transports provincial.
- Assurer des services de consultation en ingénierie.
- LearnStream est une entreprise de conception de didacticiels personnalisés servant à créer des expériences d'apprentissage stimulantes grâce à des techniques pédagogiques et à l'utilisation novatrice de la technologie.

Annexe B – Résultats du sondage sur Internet

- Diaphonics met au point des applications vocales interactives intuitives et conviviales. La plate-forme PowerTalk (diaphonics’) aide les entreprises à s'automatiser et à améliorer la façon dont elles interagissent avec leurs clients, fournisseurs et employés au téléphone. PowerTalk permet la reconnaissance vocale automatisée et assure une sécurité biométrique aux entreprises, ce qui entraîne des réductions des coûts appréciables et améliore le service à la clientèle.
- L'objectif sous-jacent à la création de la Saint John Parking Commission consiste à fournir des places de stationnement à la ville de Saint John ainsi qu'aux clients qui utilisent les services de stationnement à Saint John.
- L'OMU (N.-É.) administre et gère un service d'urgence 911 amélioré à l'échelle de la province.
- La Bridge Commission a été créée en 1950 en vertu d'une loi de la province de la Nouvelle-Écosse. Avec l'approbation du gouverneur en conseil, la Commission est autorisée à construire, à entretenir et à exploiter les ponts ainsi que les approches nécessaires qui enjambent le port de Halifax et le bras North West, ou l'un des deux. La Commission assure actuellement une traversée sécuritaire et efficace aux personnes qui utilisent les modes de transport suivants.
- Assurer la collecte et le traitement des données de comptage de la circulation ainsi que la classification et le traitement des données sur le pesage automatique pour toute la Nouvelle-Écosse.
- Construire, entretenir et gérer les routes, l'infrastructure et les bâtiments provinciaux en plus d'offrir des services de locaux et immobiliers en vue de favoriser la croissance économique durable et le mieux-être social.
- Fournir un réseau de transport public à la ville de St. John's, à Terre-Neuve.
- Assurer et entretenir un système de transports provincial sécuritaire.
- Offrir des services de consultation portant sur la géomatique et le SIG.
- S'assurer que tous les paliers de gouvernements sont prêts à répondre à des situations d'urgence, telles qu'elles sont définies dans la Loi sur les mesures d'urgence, et à coordonner les opérations d'urgence des gouvernements provinciaux.
- Assurer et entretenir un système de transports sécuritaire et efficace dans tous les domaines de compétence provinciale, et fournir la surveillance et l'orientation requises dans tous les secteurs de compétence fédérale.
- Assurer un système de transports sécuritaire et efficace pour la province du Nouveau-Brunswick.
- Prodiguer des services conseils en matière d'ingénierie des transports.
- Gérer le réseau de transport municipal.
- Élaborer des initiatives à caractère technologique susceptibles de favoriser l'agriculture de l'Î.-P.-É.
- Assurer le transport pour le compte d'autrui.

Annexe B – Résultats du sondage sur Internet

- Prodiguer une formation liée aux transports et à la logistique.
- Élaborer, vendre et mettre en œuvre des solutions informatiques pour les compagnies aériennes et l'aviation.
- Veiller au développement socio-économique de l'Î.-P.-É.
- Assurer un système de transports sécuritaire, efficace et durable.
- Assurer une mise en réseau communautaire haute vitesse à accès libre et à faibles coûts.
- Encourager le développement économique de la province.
- Assurer la localisation géographique et le soutien en SIG pour tous les modes de transport (terre, mer, air).
- Assurer la sécurité publique sur les routes provinciales et réduire les dommages causés aux routes par les véhicules ayant un excédent de poids.
- Soutenir les initiatives de collaboration conclues entre les gouvernements des provinces de l'Atlantique qui bénéficieront à l'ensemble de la région. Entreprendre des projets qui ne seront peut-être pas possibles ou que les divers gouvernements ne jugeront pas utiles.
- Favoriser la promotion de la culture unique de l'Acadie par le biais de produits touristiques.
- Association industrielle représentant les manufacturiers et les exportateurs.
- Assurer la sécurité publique sur les routes du N.-B. Appliquer les lois et règlements portant sur les véhicules utilitaires.
- Devenir la plaque tournante du transport aérien au Canada atlantique. Offrir une liaison aérienne vers tous les secteurs du Canada atlantique, assurer des correspondances transfrontalières vers les grands centres américains, offrir des services internationaux vers les grands centres européens, offrir des services de transport de passagers et de marchandises, puisque les marchandises à l'importation peuvent être transférées efficacement vers les organismes de transport terrestre ou à partir de ces derniers et les passagers peuvent efficacement obtenir une correspondance vers les services de transport terrestre. Établir un lien entre l'industrie aérienne et l'industrie maritime surtout en ce qui a trait aux croisières de plaisance.
- Assurer l'armement des navires.
- Fournir des places de stationnement à la ville de Saint John ainsi qu'aux clients qui utilisent les services de stationnement. Le service répond aux besoins à court et à long terme en matière de stationnement.
- Fournir un réseau de transport public à la ville de Saint John.
- Gérer des services de transport fournis par les secteurs public et privé.

Annexe B – Résultats du sondage sur Internet

- Le mandat des autorités portuaires de Halifax comprend la réglementation des activités portuaires, l'administration du port de Halifax, l'aménagement et la gestion des propriétés portuaires, la prestation de services portuaires ainsi que la promotion du commerce international transitant par le port de Halifax.
- INSTRUMAR gère des systèmes d'information en temps réel à l'intention des industries de la fibre optique de plastique et de l'aérospatiale à l'aide de techniques exclusives des détecteurs.
- Exploiter un aéroport pour les besoins de l'aviation civile.
- Prodiguer des services municipaux à la région de St. John's.
- Contrôler le mouvement des marchandises à l'importation qui entrent au Canada et en sortent.
- Assurer une infrastructure maritime pour une entreprise du nord-est du Nouveau-Brunswick.
- Représenter l'industrie du transport routier en Nouvelle-Écosse auprès de fonctionnaires du gouvernement ainsi que de fournisseurs et d'entrepreneurs.
- Prodiguer des services environnementaux, notamment des services de prévisions météorologiques aux secteurs public et privé.
- Maersk Canada est agent de l'entreprise de transport par conteneur Maersk Sealand.
- Nous formons une entreprise détenue par des intérêts privés qui offre un service de transport par autocar desservant la plupart des régions de la province. Notre mandat consiste à accroître le trafic des passagers à bord de nos véhicules, à continuer d'améliorer notre service à la clientèle et à assurer la rentabilité de nos opérations.

1.4 QUELS SONT LES PRINCIPAUX ORGANISMES EXTERNES AVEC LESQUELS VOUS FAITES AFFAIRE POUR MENER À BIEN VOTRE MANDAT?

On a demandé à chaque répondant d'indiquer les divers organismes externes avec lesquels il entretient des rapports pour mener à bien son mandat au sein de l'industrie des transports. Les répondants ont fait mention d'une vaste gamme d'organismes de financement fédéraux, provinciaux et municipaux ainsi que d'agences de développement économique. En outre, on a fait allusion à quelques reprises aux marchés internationaux, tels que l'industrie aérospatiale et de la défense des États-Unis. Voici une liste complète des réponses :

- Les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux.
- Le secteur privé, les gouvernements provinciaux, fédéral et municipaux ainsi que d'autres associations industrielles.
- Les entreprises et industries du Nouveau-Brunswick.
- Les firmes d'experts-conseils, les gouvernements fédéral et provinciaux, les associations des transports.

Annexe B – Résultats du sondage sur Internet

- Les gouvernements provinciaux et municipaux ainsi que d'autres firmes d'experts-conseils.
- Nous avons des clients partout dans le monde. Nous faisons affaire avec des entreprises et des organismes tels que les Nations Unies, le ministère de la Défense nationale ainsi que diverses entreprises privées du Canada et des É.-U.
- Les partenaires technologiques et commerciaux, les entreprises clientes et les sociétés investisseuses.
- Les intervenants en cas d'urgence, le public et les gouvernements municipaux.
- Nous faisons toujours affaire, comme par le passé, avec le service de planification communautaire (Community Planning Department), les opérations municipales (Municipal Operations), le service des finances (Finance Department), le service de police (Police Department) et la commission des transports de Saint John (Saint John Transit), ainsi qu'avec le ministère provincial de l'Approvisionnement et des Services et d'autres particuliers ou compagnies à qui nous louons des locaux. En outre, nous continuons de travailler en collaboration avec les villes de Fredericton et de Moncton.
- Le NS Department of Finance, le NS Department of Transportation & Public Works ainsi que la municipalité régionale de Halifax.
- Les entreprises IRD Inc, ITS Group et Diamond Traffic Services qui fabriquent des compteurs et des classificateurs.
- Les gouvernements fédéral et municipaux.
- La ville de Saint John.
- Le gouvernement du Canada (p. ex. Transports Canada, Environnement Canada, Protection civile Canada), les ministères provinciaux (Justice, Municipalités, Environnement) et les municipalités.
- Le gouvernement provincial et les organismes de transport.
- Les institutions gouvernementales fédérales, provinciales, territoriales, municipales et des États américains ainsi que les entreprises privées et les organisations bénévoles.
- Les gouvernements fédéral et municipaux.
- La GRC, l'OMU, les municipalités et le gouvernement fédéral.
- Les organismes de transport des secteurs public et privé (routier, ferroviaire, maritime, polyvalent) ainsi que les services cartographiques publics.
- Le N.S. Department of Transportation & Public Works, la Halifax-Dartmouth Bridge Commission et l'Association des transports du Canada.
- APECA, Î.-P.-É., BDI, AAC.

Annexe B – Résultats du sondage sur Internet

- Divers ministères. L'Institut canadien du trafic et du transport. Nous entretenons également des liens avec d'autres associations telles que le Logistic Institute et l'Association canadienne de gestion de la chaîne d'approvisionnement et de la logistique.
- Les organismes fédéraux, les organismes sans but lucratif ayant comme mandat le développement socio-économique et les entreprises privées.
- Le secteur privé, le gouvernement fédéral, d'autres autorités, les groupes d'intérêts, p. ex. les groupes environnementalistes, les autorités portuaires, les aéroports, les constructeurs de routes, le public, Environnement Canada, etc. Je viens d'être nommé à ce poste, mais je sais qu'il y a de nombreux organismes qui participent à la réalisation de notre mandat.
- Les autorités de réglementation fédérales et provinciales ainsi que les organismes de financement.
- Les organismes de financement fédéraux tels qu'Industrie Canada, DRH, l'APEC ainsi que les agences régionales et municipales de développement économique.
- Les ministères provinciaux des transports.
- Le ministère des Transports du N.-B., l'APTA, les services de police et la GRC.
- Les quatre gouvernements provinciaux de l'Atlantique par le biais du ministère des Affaires intergouvernementales et de discussions directes avec les ministères responsables.
- Les organismes de transport et de tourisme des secteurs public et privé.
- Les divers organismes publics.
- Transports Canada, TIANS, ACTA, Petroleum Directorate, Nova Scotia Business Inc., gouvernement de la Nouvelle-Écosse, Halifax Chamber of Commerce, Greater Halifax Partnerships, Greater Washington Partnerships, consulats canadiens, bureau du gouverneur de la Louisiane, Centre international de Lafayette, etc.
- Le ministère des Transports, Transports Canada, la GRC.
- CN, Halterm, entreprises de camionnage publiques, Océanex, Société du Port de Halifax, Revenu Canada, Administration de pilotage de l'Atlantique, remorqueurs d'EC, Halifax Employers Association.
- Les propriétaires, les affréteurs, le gouvernement.
- Nous traitons surtout avec d'autres commissions ou services municipaux; cependant, nous faisons affaire avec la province du N.-B. (Services N.-B., Approvisionnements et Services et Direction des véhicules à moteur).
- Exploitants et agents de transporteurs maritimes, terminaux multimodaux, CN, Halifax Employers Association, services régionaux de police et d'incendie de Halifax, Garde côtière canadienne et divers groupes industriels.

Annexe B – Résultats du sondage sur Internet

- Honeywell Aerospace.
- Le ministère de la Défense nationale.
- Nous traitons avec de nombreux organismes externes pour mener à bien les affaires de la municipalité.
- Les commissions de réglementation des services publics de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard.
- Affaires étrangères, Citoyenneté et Immigration, Transports Canada, Statistique Canada, Environnement Canada, ministère de la Justice.
- Notre locataire, l'exploitant du service marchandises et les entreprises de la région.
- Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse, tous les organismes et la Nova Scotia Road Builders Association.
- Environnement Canada, Nova Scotia Department of Transportation and Public Works.
- Halterm, CN, Garde côtière, Administration de pilotage de l'Atlantique, Revenu Canada, Agriculture Canada.
- Nous travaillons en collaboration avec la Nova Scotia Utility and Review Board, le Department of Transportation, le Registry of Motor Vehicles et la Tax Commission; en outre, nous sommes membres de l'Association canadienne de l'autobus et de l'American Bus Association.

1.5 *INDIQUEZ, PARMIS LES OBSTACLES SUIVANTS, CEUX QUI VOUS EMPÊCHENT D'OPTIMISER LES SYSTÈMES DE TRANSPORTS QUE VOUS POSSÉDEZ OU EXPLOITEZ OU ENCORE LES SERVICES QUE VOUS OFFREZ :*

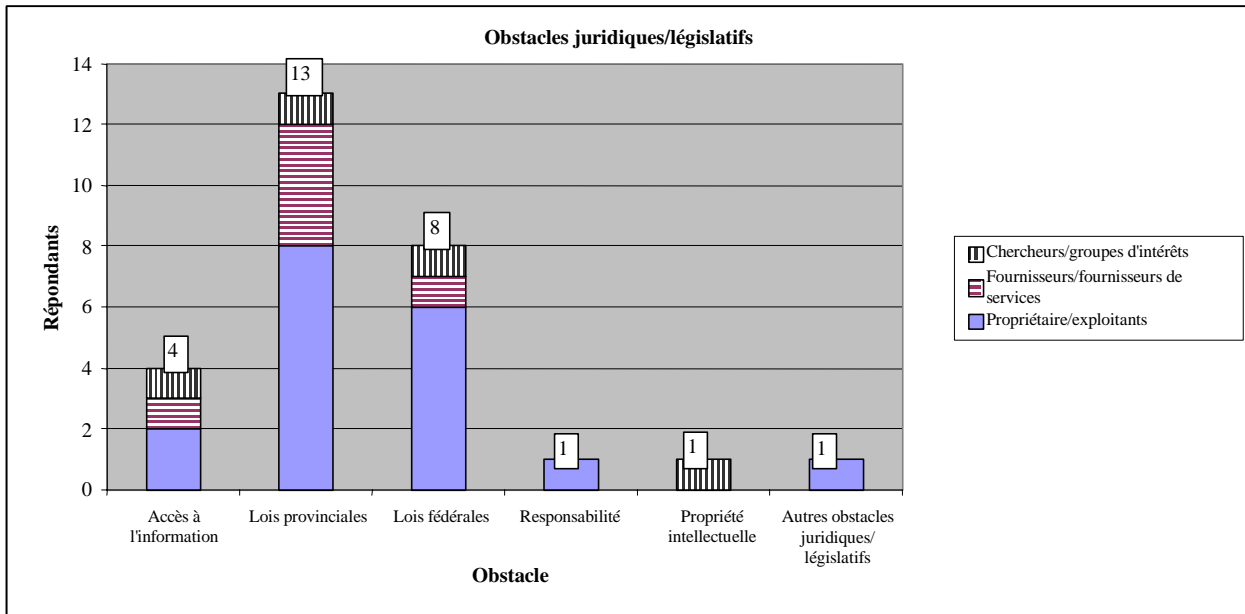
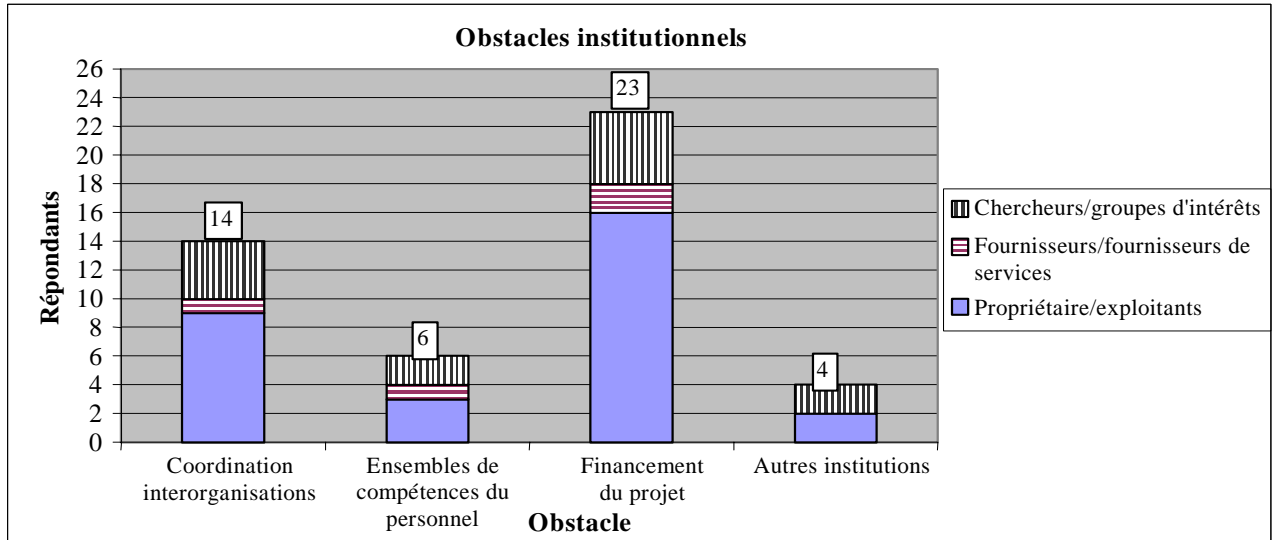
On a demandé à tous les intervenants d'indiquer les obstacles institutionnels, législatifs et techniques auxquels ils sont confrontés lors de la prestation de services découlant de leurs systèmes de transports. Comme l'illustrent les graphiques suivants, les principaux obstacles sont :

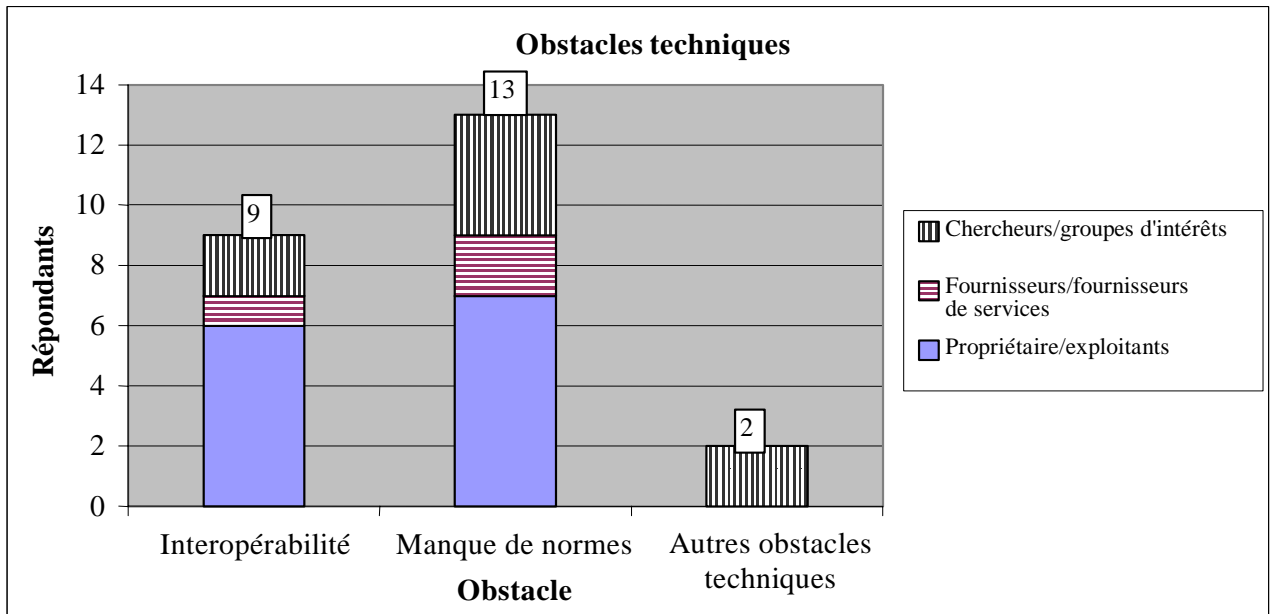
- incapacité de financer le projet;
- incapacité d'assurer une coordination et une interopérabilité technique adéquates entre les organismes et manque de normes pour soutenir cette interopérabilité;
- problèmes liés à certaines lois provinciales et fédérales, comme le manque d'harmonisation des règles et des règlements portant sur l'industrie du camionnage.

Certains répondants ont indiqué que la coordination entre les organismes canadiens et américains serait d'une grande utilité dans les domaines tels que l'information sur l'état des routes et l'exploitation des véhicules utilitaires.

Annexe B – Résultats du sondage sur Internet

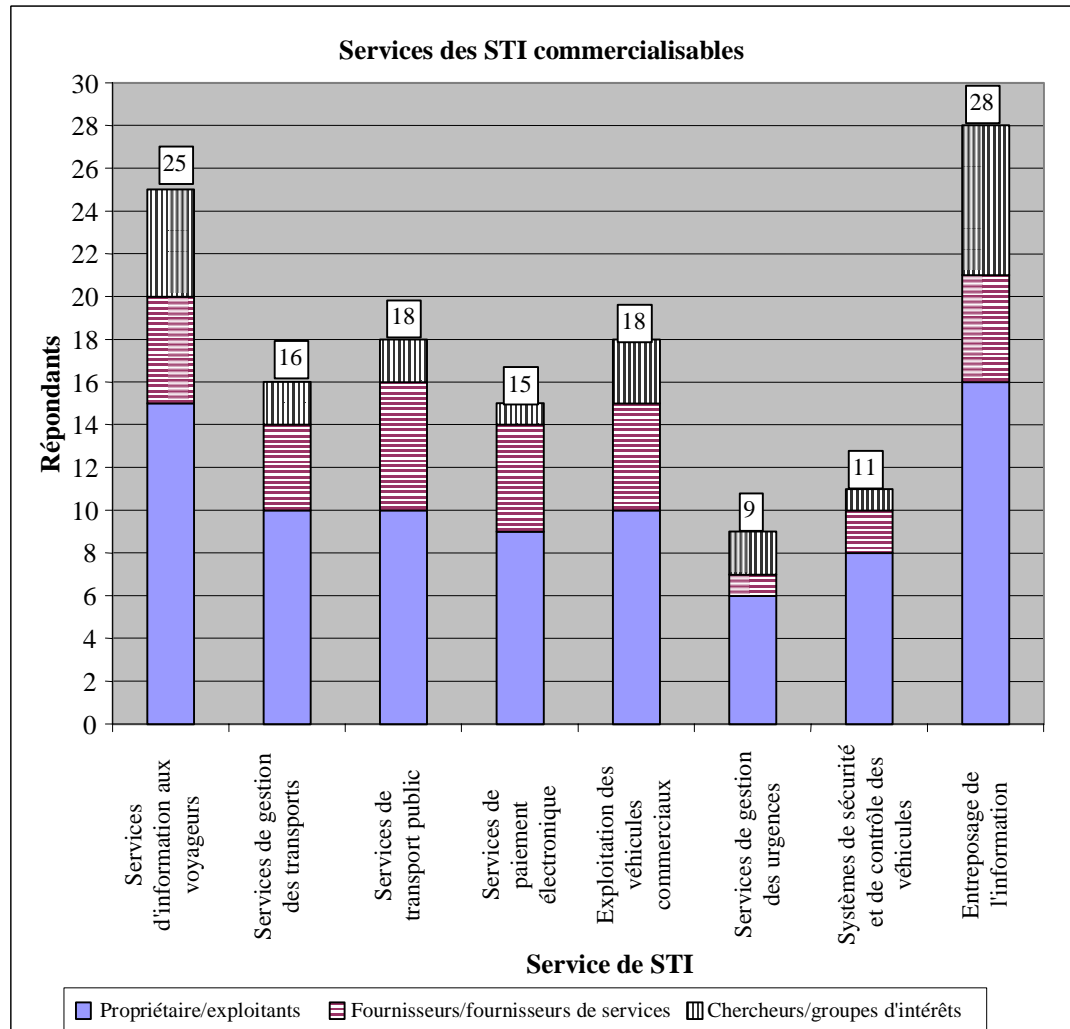
Les graphiques suivants illustrent les obstacles institutionnels, législatifs et techniques; les données sont réparties selon la classification effectuée par les intervenants.





1.6 QUELS SERVICES DE STI SONT, D'APRÈS VOUS, LES PLUS COMMERCIALISABLES OU VOUS AIDERAIENT LE PLUS À DIVERSIFIER VOS INTÉRÊTS COMMERCIAUX?

On a demandé à chaque intervenant d'indiquer les volets de services aux utilisateurs renfermant les services de STI qui, selon eux, sont les plus pertinents à leurs domaines d'intérêts. Les réponses présentées ci-dessous sont catégorisées selon le type d'intervenant. Comme l'indique le graphique, les services d'information aux voyageurs et les services d'entreposage connexes ont fait l'objet d'une pondération plus importante, ce qui fait état de la nécessité de fusionner les données provenant de diverses sources et de les mettre à la disposition des voyageurs.



QUESTIONS DESTINÉES AUX PROPRIÉTAIRES/EXPLOITANTS

1.7 SÉLECTIONNEZ LES SERVICES DE STI AUXQUELS VOTRE ORGANISME PARTICIPE ACTUELLEMENT OU QUI SUSCITENT SON INTÉRÊT.

On a demandé aux propriétaires/exploitants d'indiquer les volets de services aux utilisateurs qu'ils offrent déjà ainsi que ceux qu'ils pourraient être intéressés à fournir ultérieurement.

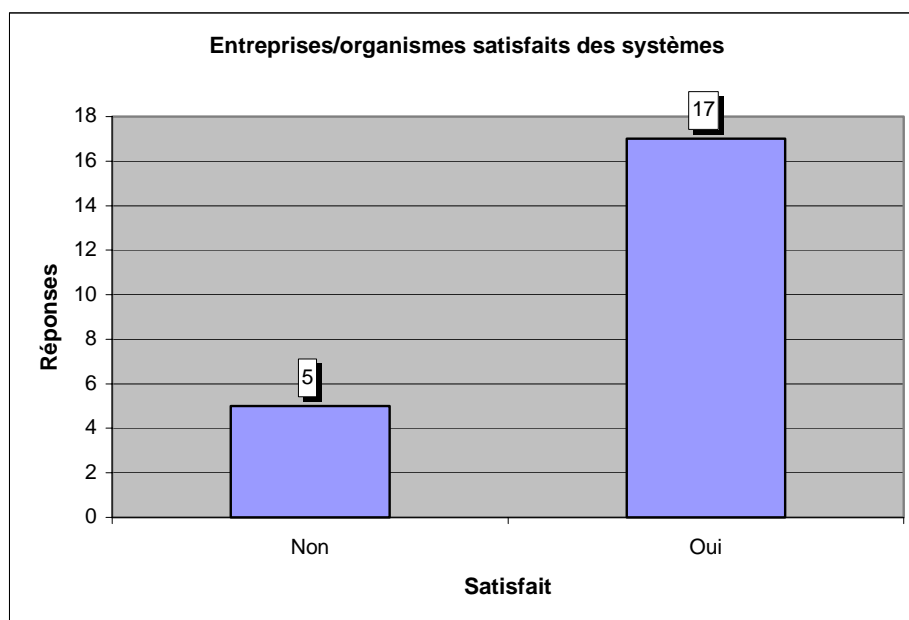
	Utilisation actuelle	Intérêt ultérieur	Aucun intérêt
Services d'information aux voyageurs	11	7	5
Services de gestion des transports	8	10	3

Annexe B – Résultats du sondage sur Internet

	Utilisation actuelle	Intérêt ultérieur	Aucun intérêt
Services de transport public	5	5	9
Services de paiement électronique	9	9	3
Exploitation des véhicules utilitaires	5	10	8
Services de gestion des urgences	6	10	4
Systèmes de sécurité et de contrôle des véhicules	5	11	6
Services d'entreposage de l'information	4	15	5

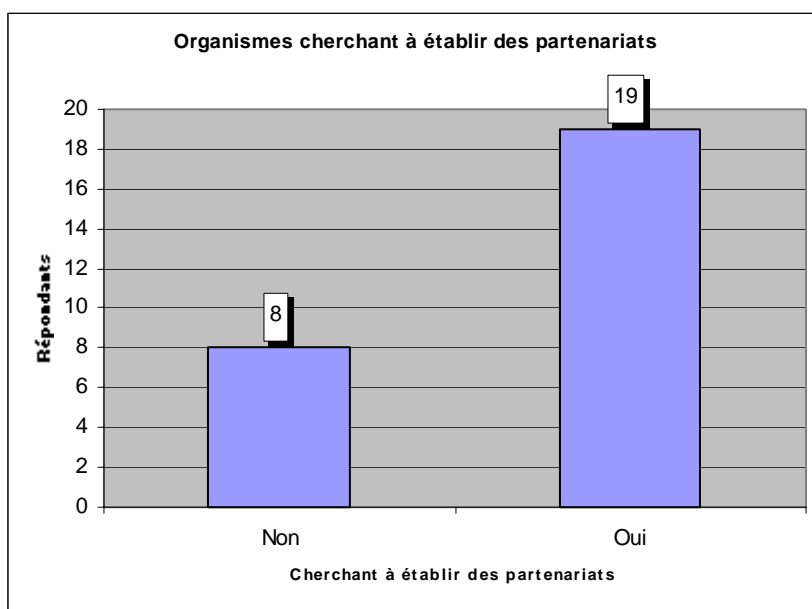
1.8 ÊTES-VOUS SATISFAIT DU RENDEMENT DE VOTRE OU DE VOS APPLICATION(S) STI?

On a demandé aux propriétaires/exploitants d'indiquer leur niveau de satisfaction par rapport au rendement de leurs applications STI jusqu'à maintenant. Certains répondants ont indiqué qu'ils en étaient actuellement à un niveau intermédiaire d'élaboration dans le cadre d'une mise en œuvre en plusieurs phases et qu'ils prévoient bénéficier davantage de ces applications par le biais d'une mise en œuvre permanente.



1.9 EST-CE QUE VOTRE ORGANISME A BESOIN DE CONCLURE OU CHERCHE À ÉTABLIR DES PARTENARIATS AFIN D'AMÉLIORER SON RENDEMENT?

On a demandé aux propriétaires/exploitants de faire part de leur expérience en recherche de partenariats pour ce qui est de la mise en œuvre des STI, comme le résume ce qui suit :



1.10 ÉVALUEZ LES AVANTAGES DES SERVICES DE STI DONT BÉNÉFICIE ACTUELLEMENT VOTRE ORGANISME.

On a demandé aux propriétaires/exploitants d'indiquer l'importance relative des avantages liés aux applications STI dont ils bénéficient, comme le résume le tableau suivant :

	Très important	Important	Assez important	Peu important
Satisfaction de la clientèle	18	2	2	0
Augmentation des revenus	10	4	3	5
Amélioration de l'efficacité des opérations	15	7	1	0
Réduction de la pollution	9	5	5	3
Amélioration de la sécurité	16	4	2	0

QUESTIONS DESTINÉES AUX FOURNISSEURS/FOURNISSEURS DE SERVICES

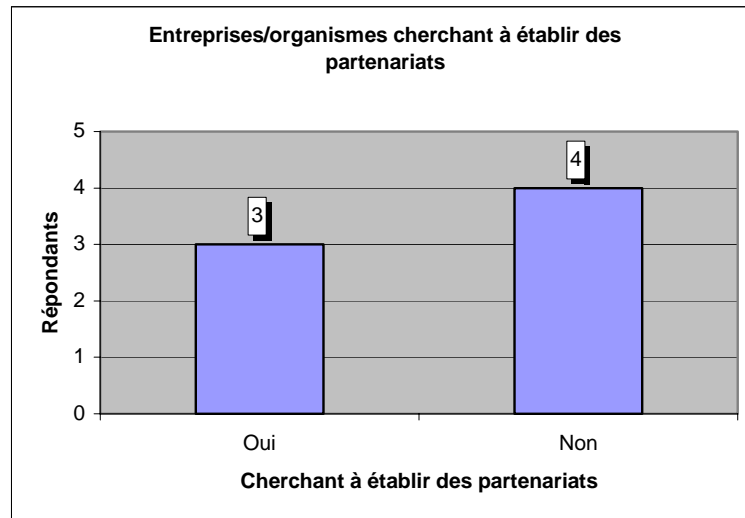
1.11 SÉLECTIONNEZ LES SERVICES DE STI QUE VOTRE ENTREPRISE/ORGANISME ASSURE ACTUELLEMENT.

On a demandé aux fournisseurs et aux fournisseurs de services d'indiquer les services de STI qu'ils assurent actuellement ou qu'ils pourraient être intéressés à prodiguer ultérieurement, et ce, en fonction des volets de services aux utilisateurs suivants :

	Utilisation actuelle	Intérêt ultérieur	Aucun intérêt
Services d'information aux voyageurs	3	1	4
Services de gestion des transports	1	3	3
Services de transport public	5	2	1
Services de paiement électronique	3	4	0
Exploitation des véhicules utilitaires	2	3	3
Services de gestion des urgences	2	2	2
Systèmes de sécurité et de contrôle des véhicules	3	1	3
Services d'entreposage de l'information	2	4	1

1.12 EST-CE QUE VOTRE ORGANISME A BESOIN DE CONCLURE OU CHERCHE À ÉTABLIR DES PARTENARIATS AFIN D'AMÉLIORER SON RENDEMENT?

On a demandé aux fournisseurs/fournisseurs de services d'indiquer s'ils sont intéressés à établir des partenariats afin de faciliter la mise en œuvre des STI; les réponses sont résumées ci-dessous :



1.13 ÉVALUEZ LES AVANTAGES LIÉS AUX SERVICES DE STI QUE VOTRE ENTREPRISE/ORGANISME OFFRE ACTUELLEMENT.

On a demandé aux fournisseurs et aux fournisseurs de services du secteur des STI d'évaluer l'importance relative des avantages liés aux produits et services qu'ils sont en mesure d'offrir à leurs clients :

	Très important	Important	Assez important	Peu important
Satisfaction de la clientèle	3	0	1	0
Augmentation des revenus	3	0	1	0
Amélioration de l'efficacité des opérations	3	1	0	0
Réduction de la pollution	0	2	0	1
Amélioration de la sécurité	2	1	0	0

QUESTIONS DESTINÉES AUX GROUPES DE RECHERCHE ET AUX GROUPES D'INTÉRÊTS

1.14 QUELS SERVICES DE STI AURONT, D'APRÈS VOUS, LE PLUS D'INCIDENCE AU COURS DES CINQ PROCHAINES ANNÉES?

On a demandé aux chercheurs et aux groupes d'intérêts d'indiquer les services de STI qui auront le plus d'incidence, et ce, selon les volets de services aux utilisateurs indiqués dans le tableau suivant :

Annexe B – Résultats du sondage sur Internet

	Incidence considérable	Incidence modérée	Aucune incidence
Services d'information aux voyageurs	6	4	1
Services de gestion des transports	7	5	0
Services de transport public	3	9	1
Services de paiement électronique	7	3	1
Exploitation des véhicules utilitaires	7	3	2
Services de gestion des urgences	8	4	0
Systèmes de sécurité et de contrôle des véhicules	5	7	0
Services d'entreposage de l'information	8	3	1

1.15 DÉCRIVEZ VOTRE EXPÉRIENCE GÉNÉRALE EN MATIÈRE D'INTERACTIONS AVEC DIVERS PROPRIÉTAIRES/EXPLOITANTS DE STI DANS LES PROVINCES DE L'ATLANTIQUE.

On a demandé aux chercheurs et aux groupes d'intérêts de faire part de leur expérience relativement à l'exploitation d'applications STI dans la région de l'Atlantique :

- Actuellement, le transport aérien est coûteux et mal adapté aux échanges Nord-Sud en évolution liés au monde de la TI.
- Les échanges se font surtout avec le Québec, l'Ontario et certains États américains. Cependant, dans le cadre du projet du système météo routier canadien, toutes les provinces de l'Atlantique participent; j'ai réalisé, pour le compte des provinces et d'Environnement Canada, une « ébauche » en collaboration avec Paul Delannoy (EC).
- L'expérience est très limitée à ce jour.
- Aucune expérience. Nous offrons une technologie qui peut être utilisée par les entreprises du secteur des transports.
- À l'exception des questions entourant le dispositif E.Pass, nous n'avons pas tellement traité des STI.
- Une politique axée sur l'offre prédomine.

Annexe B – Résultats du sondage sur Internet

- On a élaboré un guide de formalités et une application informatique pour la mise à niveau des données routières du SIG à l'intention du MTNB; on a également produit un certain nombre de cartes de navigation numériques dans la région de l'Atlantique.
- On a offert des services de consultation portant sur le SIG à l'intention du Nfld Department of Works, Services and Transportation (WST).
- Nous avons fourni des services d'information sur la température de la chaussée et des services météorologiques généraux au Nova Scotia Department of Transportation and Public Works (NSDOT&PW). Nous avons discuté avec NB Road Maintenance Inc. quant à la prestation de services au Nouveau-Brunswick.
- Potentiel limité de mise en œuvre des STI au Canada atlantique mis à part l'exploitation des véhicules utilitaires (CVO) et le paiement électronique. Utilisation éventuelle de certains systèmes d'information aux voyageurs.

1.16 DÉCRIVEZ VOS EXPÉRIENCES DE PARTENARIAT AVEC D'AUTRES ORGANISMES.

Les chercheurs et les groupes d'intérêts ont indiqué les commentaires suivants relatifs à leurs expériences de partenariat avec d'autres organismes :

- Nous avons établi des partenariats avec plusieurs organismes spécialisés en vérification et en rédaction de rapports. En outre, participation à un important projet d'autoroute avec Maritime Road Development en tant que gestionnaire des retombées industrielles et d'assistant du gestionnaire des communications et des relations publiques.
- Activité favorisant la croissance.
- Entreprises communes menées avec d'autres consultants du secteur privé en vue d'entreprendre des projets.
- Rien en ce qui a trait aux STI.
- Étant donné que nous œuvrons dans le domaine de la formation, nous devons constamment mettre notre matériel à jour; par conséquent, nous sommes en contact avec d'autres organismes qui nous tiennent au courant des nouvelles tendances de l'industrie. Nos diplômés doivent être au courant de ce qui se passe dans le domaine en plus de favoriser activement l'introduction de nouvelles techniques et façons de procéder.
- Établissement de partenariats avec des organismes et des ministères provinciaux ainsi qu'avec de nombreux organismes du secteur privé.
- Établissement de partenariats de grande envergure avec des entités publiques, privées et universitaires.
- Nous avons travaillé avec des fournisseurs de matériel et d'autres fournisseurs de services météorologiques au Canada.

1.17 QU'EST-CE QUI, D'APRÈS VOUS, DEVRAIT ÊTRE FAIT POUR PROMOUVOIR LES PARTENARIATS DE RECHERCHE SUR LES STI DANS LES PROVINCES DE L'ATLANTIQUE?

Les chercheurs et groupes d'intérêts ont présenté les recommandations suivantes qui visent à promouvoir les partenariats de recherche et de développement d'applications STI dans la région Atlantique :

- Promouvoir les avantages liés aux STI en tant qu'outil de développement économique et faire la promotion des partenariats à titre de facteur essentiel à la réussite des STI.
- Entre autres, utiliser ce plan stratégique pour cerner une réserve de ressources à exploiter, déterminer les besoins de l'industrie dans les provinces de l'Atlantique, relever les créneaux les mieux adaptés à la combinaison des ressources et des besoins, trouver ou créer un organisme principal responsable de la gestion d'un programme de recherche qui serait le résultat d'un consensus entre les intervenants. Il s'agit d'une question très ouverte sur laquelle on pourrait élaborer avec logique.
- Études supplémentaires semblables à la présente mais qui mettent l'accent sur les améliorations à apporter à l'infrastructure, p. ex. traversiers plus rapides, autoroutes à quatre voies supplémentaires, etc.
- Groupes d'intérêts, possibilités de mise en réseau.
- Démonstration d'applications pratiques et identification des clients.
- Il doit y avoir un partenariat direct entre les éducateurs, les transporteurs, les utilisateurs et les autorités de réglementation. L'importance du nombre est indéniable, et tant que nous n'en tiendrons pas compte, nous accuserons un certain retard. Nous avons une population très réduite répartie sur un vaste territoire, ce qui entraîne un important problème de logistique pour tous les intervenants. Nous devrions tout d'abord éduquer l'ensemble de la population quant à l'importance des transports et à leur incidence sur notre vie quotidienne, en plus de convaincre les divers intervenants de laisser de côté l'aspect concurrentiel afin d'investir plutôt dans l'éducation et la recherche. Cette pratique est déjà bien implantée en Europe et fonctionne à merveille : tout le monde y trouve son compte et l'industrie s'est nettement assainie.
- Élargir les définitions des secteurs clés, cesser le soutien semi-public destiné aux tactiques « possession ou obstruction » utilisées par les principaux titulaires.
- Le personnel politique et les gestionnaires supérieurs de chaque organisme provincial responsable des transports doivent accorder la priorité absolue à l'établissement de véritables partenariats des STI.

1.18 NOTRE SYSTÈME D'ÉDUCATION MET-IL L'ACCENT SUR LA FORMATION D'EMPLOYÉS AYANT ASSEZ DE CONNAISSANCES LIÉES AUX STI POUR RÉPONDRE AUX BESOINS ULTÉRIEURS DU SECTEUR DES STI DANS LES PROVINCES DE L'ATLANTIQUE?

Les chercheurs et les groupes d'intérêts ont répondu comme suit aux questions portant sur la capacité du système d'éducation actuel à former des employés ayant suffisamment de connaissances pour répondre aux besoins du secteur des STI. Ces recommandations renferment des commentaires complémentaires comme dans le tableau suivant :

Non	La formation devra être combinée à l'expérience et aux connaissances liées aux transports dans le cas des chefs du secteur des STI. Cependant, dès que les champions disposent des directives et du plan d'action requis, le système d'éducation est en mesure de former des gens compétents pour ce secteur.
Non	Degré d'instruction lié à la distribution physique.
Oui	Mais il faudra peut-être des indications précises quant aux spécialisations nécessaires.
Non	Les établissements d'enseignement doivent se rééquiper.
Non	Afin d'acquérir les connaissances requises, les éducateurs doivent d'abord faire des recherches. Les recherches coûtent cher, ce qui veut dire qu'il faut du financement. En outre, les éducateurs doivent bénéficier du temps et des ressources requises pour participer aux recherches.
Non	Dans notre secteur, il faut mettre l'accent ailleurs que sur les seules compétences des fournisseurs comme c'est le cas actuellement.
Non	Les responsables du système d'éducation doivent se pencher sur les études que les travailleurs doivent avoir terminées en plus d'élaborer des programmes de formation visant à procurer aux gens les compétences nécessaires à l'exploitation des STI.

1.19 SELON VOUS, QUELS SERVICES DE STI SONT LES PLUS EN DEMANDE AUPRÈS DES VOYAGEURS?

Les chercheurs et les groupes d'intérêts ont formulé des commentaires en ce qui a trait aux services de STI les plus en demande, et ce, en fonction des volets de services aux utilisateurs suivants :

	Très souhaitable	Assez souhaitable	Non souhaitable
Services d'information aux voyageurs	8	2	0
Services de gestion des transports	5	5	0
Services de transport public	4	5	0

	Très souhaitable	Assez souhaitable	Non souhaitable
Services de paiement électronique	4	4	1
Exploitation des véhicules utilitaires	5	4	0
Services de gestion des urgences	7	5	0
Systèmes de sécurité et de contrôle des véhicules	6	2	0
Services d'entreposage de l'information	3	4	3

1.20 QUELLES SONT LES INCIDENCES PERÇUES DES SERVICES DE STI SUR LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS?

Les chercheurs et les groupes d'intérêts ont formulé les commentaires suivants relativement aux incidences des services de STI sur la sécurité des transports :

- Le niveau de sécurité ne serait pas assez élevé.
- On devrait toujours améliorer la sécurité, mais à des degrés différents selon le type de services.
- Les services de STI devraient contribuer de façon significative à l'amélioration de la sécurité routière.
- Depuis le 11 septembre, nous avons tous pu constater à quel point la sécurité est cruciale pour l'ensemble de la population. La plupart des transporteurs ont subi d'une manière ou d'une autre le contrecoup de la tragédie. Il paraît que la perception est la réalité, ce qui veut dire que nous devons nous assurer que le grand public se sent en sécurité lorsque vient le temps de se déplacer, et je ne parle pas seulement du transport des voyageurs. Les transporteurs de marchandises sont constamment blâmés par les médias lorsque survient un accident. En tant qu'industrie, nous devons parler nettement davantage de sécurité et de ce que nous faisons pour atténuer les craintes du public. Les STI ont certainement un rôle à jouer pour ce qui est de fournir les outils et les renseignements requis.
- La sécurité s'en trouvera améliorée.

1.21 D'APRÈS VOUS, QU'EST-CE QUI DEVRAIT ÊTRE FAIT POUR SENSIBILISER DAVANTAGE LE PUBLIC AUX AVANTAGES DES STI?

Les chercheurs et les groupes d'intérêts ont formulé les commentaires suivants en ce qui concerne les mesures à prendre pour sensibiliser davantage la population aux avantages des STI :

- Tenir des séances d'information, faire paraître des publicités dans les journaux, organiser des groupes de discussion, etc.

Annexe B – Résultats du sondage sur Internet

- Afin d'être sensibilisé, vous devez d'abord être informé. Étant donné que le public est très préoccupé par la sécurité, la diffusion de renseignements ayant trait à l'aspect sécuritaire des services de STI devrait être une priorité.
- Il faudra mettre en branle une importante campagne publicitaire visant simplement à informer le public que d'importantes mesures sont prises en vue d'améliorer leur « conduite » dans la zone atlantique.
- Il faut une campagne d'envergure. Le public n'est pour ainsi dire aucunement sensibilisé aux STI.
- Il faut des applications dont on peut faire la démonstration.
- Cela ne se fera pas du jour au lendemain. Nous devons marteler notre message et changer notre image. Il nous faut d'abord instaurer un système adéquat. Ensuite, en tant qu'industrie, nous devons battre la grosse caisse pour que tout le monde sache ce que nous faisons et à quel point nous sommes importants pour le grand public. J'ai parfois l'impression que nous sommes notre pire ennemi, et je suis convaincu que nous ne communiquons pas tellement bien entre nous.
- Quels sont les avantages?
- Un programme d'éducation du public doit être mis en œuvre.

Annexe B – Résultats du sondage sur Internet

ANNEXE C

Sommaire des groupes de discussion portant sur les besoins des utilisateurs

**ÉTUDE RÉGIONALE SUR LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE DES STI
POUR LES PROVINCES ATLANTIQUES
GROUPE DE DISCUSSION PORTANT SUR LES BESOINS DES UTILISATEURS**

ORDRE DU JOUR

INSCRIPTION ET RAFRAÎCHISSEMENTS (30 minutes) (9 h 30 – 10 h)

SÉANCE D'INTRODUCTION (1 heure) (10 h – 11 h)

Objectif – Préparer les participants à définir et prioriser les besoins des utilisateurs des STI, faire un apport constructif à l'élaboration de la stratégie

Activités

Introduction

- Mot de bienvenue et allocution d'ouverture – représentant du comité directeur
- Présentation des participants
- Présentation des animateurs – explication des objectifs de la table ronde et de l'ordre du jour

Aperçu des STI

- Description de la vision STI provisoire des provinces de l'Atlantique
- Aperçu de l'architecture STI canadienne
- Description des services aux utilisateurs des STI
- Discussion sur les obstacles traditionnels à la mise en œuvre des STI

Pause (15 minutes) (11 h – 11 h 15)

Développement d'une stratégie focalisée (45 minutes) (11 h 15 – midi)

Objectif – Centrer le développement de la stratégie sur les besoins et les éléments considérés de la plus haute importance

Activités

Aperçu

- Sommaire des résultats du sondage par Internet
- Description du processus des forces, des faiblesses, des possibilités et des menaces (FFPM)

Analyse FFPM :

- L'équipe de consultants fournit quelques idées préliminaires sur les forces, les faiblesses, les possibilités et les menaces des provinces de l'Atlantique.
- Les participants sont répartis en groupes de cinq.

- Chaque groupe effectue une analyse FFPM – contexte – mise en œuvre des STI dans les provinces de l'Atlantique.
- Chaque groupe présente à l'ensemble du groupe des résultats supplémentaires et différents.

Déjeuner (30 minutes) (midi – 12 h 30)

Développement d'une stratégie focalisée (suite) (30 minutes) (12 h 30 – 13 h)

Priorisation des services aux utilisateurs :

- Noms de 8 volets de services aux utilisateurs et de 35 services aux utilisateurs affichés sur les murs.
- Des marqueurs sont remis à chaque participant pour sélectionner 10 services aux utilisateurs jugés de la plus haute priorité.
- Les résultats sont compilés.

Développement de stratégies (1 heure) (13 h – 14 h)

Objectif – Faire intervenir activement les participants dans le développement de stratégies

Activités

Sommaire des résultats de la priorisation des services aux utilisateurs

- L'équipe de consultants donne un sommaire des résultats de l'activité précédente.

Processus de développement de stratégie (formation de groupes)

- Cinq groupes de stratégies définis (ATMS et gestion des mesures d'urgence, ATIS et entreposage de l'information, CVO, transport en commun, paiement électronique)
- Chefs de groupes de stratégies nommés (peuvent être sélectionnés avant la table ronde)

Développement de stratégies

- Les chefs de groupes de stratégies supervisent le déroulement d'une réunion de remue-méninges pour les volets de services aux utilisateurs attribuées.
- Un groupe de remue-méninges pour consigner un certain nombre de projets éventuels, en fonction de l'exercice de priorisation.
- Groupe pour considérer des buts STI, les besoins, et l'ébauche d'une vision STI.
- Groupe pour définir les avantages, les champions, les risques et le cadre de mise en œuvre.
- Groupe pour déterminer les projets prometteurs, et effectuer une évaluation.
- L'équipe de consultants fournit les formulaires et le matériel pour aider les participants au développement de la stratégie.

Pause (15 minutes) (14 h – 14 h 15)

Présentation des stratégies (30 minutes) (14 h 15 – 14 h 45)

Objectif – Informer tous les participants de la stratégie développée, et leur fournir la possibilité de faire des suggestions.

Activités

- Les chefs de groupes présentent les résultats.

Clôture (15 minutes) (14 h 45 – 15 h)

Objectif – Obtenir une rétroaction sur le processus d'élaboration d'un plan stratégique, et particulièrement la vision STI du Canada atlantique.

Activités

- Demander aux participants de faire des suggestions sur le processus d'élaboration d'un plan stratégique, le groupe de discussion et les activités proposées pour assurer la participation constante des intervenants.
- Fournir aux intervenants la possibilité de faire des suggestions verbales et écrites.

Annexe C – Résumé du groupe de discussion portant sur les besoins des utilisateurs

NOUVEAU-BRUNSWICK

Moncton, le 5 novembre

Représentant(e)	Entreprise/organisme	N° de téléphone	N° de télécopieur	Courriel
Nancy Lynch	Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick	(506) 453-2802		nancy.lynch@gnb.ca
Dave Macfarlane	Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick – Politique	(506) 453-2600		Dave.Macfarlane@gnb.ca
Réal Robichaud	Association de l'industrie touristique du Nouveau-Brunswick	(506) 458-5646		realr@tianb.com
Roger Saunders	Transports Canada	(506) 851-7573		saunder@tc.gc.ca
Don Mason	Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick – Politique	(506) 453-2213		Don.Mason@gnb.ca
Rod Cunningham	Tourisme Nouveau-Brunswick	(506) 453-8731		Rod.Cunningham@gnb.ca
Richard Smith	Saint John Parking Commission	(506) 649-6009		richard.smith@city.saint-john.nb.ca
Tyrone Parsons	Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick – Radiocommunications	(506) 453-3393		tyrone.parsons@gnb.ca
Robert Thériault	Gendarmerie royale du Canada – Fredericton	(506) 452-3452	(506) 452-3312	bob.theriault@rcmp.grc.gc.ca
Annette Kinder	CVE/Pesées de Salisbury	(506) 372-3290		annette.kinder@gnb.ca
Jean-Marc Thibodeau	CVE Sécurité publique du Nouveau-Brunswick	(506) 856-2879 / Cellulaire : (506) 536-7003		jeanmarc.thibodeau@gnb.ca
Suzanne Archibald	NBTel	(506) 452-4391		Suzanne.Archibald@nbnet.nb.ca
Michael Likely	Day and Ross Group	(506) 375-5113		mblikely@dayandrossinc.ca
Al Soppitt	Administration portuaire de Saint John	(506) 636-5611	(506) 636-4443	asoppitt@sjport.com
Austin MacPhee	Agence des douanes et du revenu du Canada	(506) 636-5595		Austin.Macphee@ccra-adrc.gc.ca
Roger Shannon	Ville de Fredericton	(506) 460-2442		shannon@city.fredericton.nb.ca
Stéphane Thibodeau	Ville de Moncton	(506) 383-6718		stephane.thibodeau@moncton.org
Don Good	ADI Limitée	(506) 451-7461		dcg@adi.ca
Peter Vuillemot	SVG Conseil inc.	(506) 372-9198		vuillemo@nbnet.nb.ca
Jack Keir	Saint John Harbour Bridge Authority	(506) 635-1320		sjhb@nbnet.nb.ca
Mike Melanson	SMT	(506) 859-5100	(506) 857-7830	melanson.mike@smtbus.com
Dale Thibodeau	NB Southern Railway/Sunbury Transport	(506) 453-7655		thibodeau.dale@sunburytransport.com
Eric Hildebrand	Université du Nouveau-Brunswick – UNB Transportation Group	(506) 453-4521		edh@unb.ca
Angus Armour	Armour Transport Ltd	(506) 857-0205		aarmour@armour.ca
John Goggin	Ministère de la Sécurité publique, Prov. du N.-B.	(506) 453-8192		John.Goggin@gnb.ca

Annexe C – Résumé du groupe de discussion portant sur les besoins des utilisateurs

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

Charlottetown, le 6 novembre

Représentant(e)	Entreprise/organisme	N° de téléphone	N° de télécopieur	Courriel
Gerry Gallant	Association des aéroports du Canada Atlantique	(902) 566-1701	(902) 628-1673	ggallant@acairports.ca
George M. Brookins	Trius Tours Ltd.	(902) 566-5664	(902) 566-3497	trius.tours@pei.sympatico.ca
Pat MacDonald	Trius Tours Ltd.	(902) 566-5664	(902) 566-3497	trius.tours@pei.sympatico.ca
Tony Glencross	Prince Edward Island Department of Agriculture and Forestry – Division du développement des marchés et de l'industrie	(902) 368-5641	(902) 569-7745	taglencross@gov.pe.ca
Gary Petitpas	PEI Development and Technology	(902) 368-4246	(902) 368-4242	grpetitpas@gov.pe.ca
Paul Godfrey	Prince Edward Island Department of Transportation and Public Works – Planification, développement et construction immobilière	(902) 368-4849	(902) 368-5395	jpgodfrey@gov.pe.ca
Helen Blake	PEI Transportation & Public Works	(902) 368-5155	(902) 368-5395	heblake@gov.pe.ca
Cathy Worth	PEI Transportation & Public Works	(902) 894-0271	(902) 368-5395	cworth@gov.pe.ca
Frank MacEachern	Baseline Business Geographics Inc.	(902) 892-0300		frankm@baselinegeo.com
Christopher Ogg	Wireless Island Ltd.	(902) 628-2009	(902) 892-2671	cogg@wirelessisland.net
Jack Kelly	Bulk Carriers (Î.-P.-É.) Ltd./Mayor Cornwall	(902) 675-2600		bulkcarrier@attca.ca
John Francis	Pont de la Confédération	(902) 437-7342	(902) 437-7321	johnf@scbl.net

Annexe C – Résumé du groupe de discussion portant sur les besoins des utilisateurs

NOUVELLE-ÉCOSSE

Halifax, le 7 novembre

Représentant(e)	Entreprise/organisme	N° de téléphone	N° de télécopieur	Courriel
Ralph Boyd	Atlantic Provinces Trucking Association	(506) 855-2782	(506) 853-7424	rboyd@apta.ca
Jeremy Bernard	Diaphonics	(902) 452-1187	(902) 484-3542	Jeremyb@diaphonics.com
Mac MacLeod	Seimac Limited	(902) 468-3007, poste 210	(902) 468-3009	mmacleod@seimac.com
Richard Garson	Autorités aéroportuaires – Aéroport international de Halifax	(902) 873-3974	(902) 873-1258	richard.garson@hial.ca
John MacLeod Langley	Strait of Canso Superport Corporation	(902) 747-2410	(902) 747-2453	straitsuperport2@ns.sympatico.ca
Shane McKinnon	Agence des douanes et du revenu du Canada	(902) 426-0622	(902) 426-5042	shane.mckinnon@ccra-adrc.gc.ca
Kent Sperian	Nova Scotia Transportation & Public Works	(902) 424-3510	(902) 424-0571	speirakd@gov.ns.ca
Brian Taylor	Halifax Regional Municipality – Services de transport en commun	(902) 490-6608	(902) 490-6688	taylorb@region.halifax.ns.ca
Marcus Garnet	Halifax Regional Municipality – Planning and Development Services	(902) 490-4481	(902) 490-4346	garnetm@region.halifax.ns.ca
Daniel Boljkovac	Transports Canada – Coordination et conseils sur les politiques	(506) 851-2943	(506) 851-7576	boljkod@tc.gc.ca
Janice Harland	Nova Scotia Transportation & Public Works	(902) 454-9928	(902) 424-0571	harlanja@gov.ns.ca
Mike DiPenta	MHCC Transportation Committee	(902) 463-0935	(902) 463-3705	mwline@accesswave.ca
Jim Nicoll	Autorités portuaires de Halifax	(902) 426-8713	(902) 426-8441	jnicoll@portofhalifax.ca
Steve Snider	Halifax-Dartmouth Bridge Commission	(902) 466-7691	(902) 469-6281	swsnider@hdbc.ns.ca

Annexe C – Résumé du groupe de discussion portant sur les besoins des utilisateurs

TERRE-NEUVE

St. John's (T.-N.), le 8 novembre

Représentant(e)	Entreprise/organisme	N° de téléphone	N° de télécopieur	Courriel
Doug Shea	Department of Works, Services and Transportation	(709) 789-3637	(709) 729-0283	shead@gov.nf.ca
Tina Pomroy	Manufacturiers et exportateurs du Canada, bureau de Terre-Neuve et Labrador	(709) 772-3337	(709) 772-3213	tina.pomroy@cme-mec.ca
Tim Summers	Newfoundland & Labrador Department of Industry, Trade & Rural Development	(709) 729-4819	(709) 729-4869	tsummers@gov.nf.ca
Cluney Mercer	Department of Works, Services and Transportation	(709) 729-6321	(709) 729-0283	mercercg@gov.nf.ca
Neil Campbell	Department of Works, Services and Transportation	(709) 729-3636	(709) 729-6934	campbelln@gov.nf.ca
Wanda Lundrigan	Department of Works, Services and Transportation	(709) 729-5347	(709) 729-0283	wlundrigan@gov.nf.ca
Lloyd Little	Télécom Aliant	(709) 739-2099	(709) 739-2183	lloyd.little@aliant.ca
Barry Humby	Télécom Aliant	(709) 739-3167	(709) 739-3197	barry.humby@aliant.ca
Harold Hefferton	Transports Canada	(709) 772-2586	(709) 772-4222	hefferh@tc.gc.ca
Tim Power	APECA	(709) 772-0215	(709) 772-2712	tpower@acoa-apeca.gc.ca
Paul Goodman	Department of Works, Services and Transportation	(709) 466-4132	(709) 466-2937	goodmanp@gov.nf.ca
Keith White	Department of Works, Services and Transportation	(709) 729-5399	(709) 729-0283	whitek@gov.nf.ca
Dwight Howell	Stratos	(709) 748-4228	(709) 748-4305	dwight_howell@stratos.ca
Robin King	Ville de Saint John	(709) 576-8232	(709) 576-8625	rking@city.st-johns.nf.ca
Janet Bradshaw	St. John's Transportation Commission – Metrobus	(709) 570-2130	(709) 722-0018	janetb@metrobus.com
Mark Chancey	St. John's Transportation Commission – Metrobus	(709) 570-2100	(709) 570-2034	mark@metrobus.com
Peter Hood	Transports Canada	(709) 772-6099	(709) 772-4222	hoodp@tc.gc.ca
Larry Pittman	Goose Bay Airport Corporation	(709) 896-5445	(709) 896-2434	gbac@hvgb.net
Tom Beckett	Newfoundland & Labrador Department of Works, Services & Transportation	(709) 729-2520	(709) 729-6955	beckett@mail.gov.nf.ca



Note de service

Destinataire : Comité directeur de projet
Participants au groupe de discussion

Date : Le 11 décembre 2001

Expéditeur : Équipe de projet

Sténo : ss

c.c. :

N° de dossier : DESTINATAIRE-8921

Objet : *Étude régionale sur la planification stratégique des STI pour les provinces atlantiques – Groupes de discussion portant sur les besoins des utilisateurs – Rapport sommaire*

INTRODUCTION

Comme vous le savez, une série de groupes de discussion sur les services aux utilisateurs s'est tenue durant quatre jours consécutifs, du lundi 5 novembre 2001 au jeudi 9 novembre 2001. Les principales activités de chaque atelier ont porté sur les points suivants :

- Introduction à l'atelier.
- Analyse des forces, des faiblesses, des possibilités et des menaces (FFPM).
- Identification des services aux utilisateurs prioritaires.
- Identification des « projets prometteurs ».

Un sommaire des résultats fournis par les quatre groupes de discussion est présenté ci-dessous.

NOUVEAU-BRUNSWICK

Étaient présents 25 participants. Les participants étaient notamment :

- Transports Canada;
- Province du Nouveau-Brunswick, ministère des Transports;
- Tourisme Nouveau-Brunswick;
- municipalités (Fredericton, Moncton);
- Administration portuaire de Saint John, Administration du pont de Saint John et Saint John Parking Commission;
- Université du Nouveau-Brunswick;
- NBTel;
- GRC;
- transporteurs commerciaux.

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

Étaient présents 12 participants. Les participants étaient notamment :

- personnel de PEI Transportation and Public Works et de Development and Technology;
- Pont de la Confédération;
- chauffeur d'autobus;
- compagnie de camionnage;
- fournisseur de services de communications sans fil;
- compagnie de SIG.

NOUVELLE-ÉCOSSE

Étaient présents 14 participants. Les participants étaient notamment :

- Nova Scotia Transportation and Public Works;
- Halifax Transit;
- Administration portuaire de Halifax;
- Halifax-Dartmouth Bridge Commission;
- Halifax Airport;
- Agence des douanes et du revenu du Canada;
- Atlantic Provinces Trucking Association.

TERRE-NEUVE ET LABRADOR

Étaient présents 19 participants. Les participants étaient notamment :

- Transports Canada;
- Newfoundland Department of Works Services and Transportation;
- personnel de St. John's Transit and Traffic;
- Aéroport de Goose Bay;
- Télécom Aliant;
- APECA.

ANALYSE FFPM

Les participants ont effectué une analyse FFPM pour chacun des huit volets de services aux utilisateurs. Les animateurs ont fourni des tableaux dans un premier effort pour décrire les forces, les faiblesses, les possibilités et les menaces pour chacun des volets de services aux utilisateurs. Les participants ont été avisés qu'ils pouvaient accepter, refuser ou modifier les points fournis par les animateurs. Ils ont été invités à remplir les tableaux en fonction des provinces respectives. Voici certains éléments clés à noter :

SERVICES D'INFORMATION AUX VOYAGEURS**Nouveau-Brunswick**

Possibilités	Ralliement comme partie intégrante de l'ouverture de nouvelles autoroutes au Nouveau-Brunswick.
Menaces	Faible densité de circulation.

Île-du-Prince-Édouard

Faiblesses	L'absence de bureaux principaux du Ministère entrave le développement technologique. Frais généraux de la prestation de services publics dans les régions à faible base fiscale.
Menaces	Politique de télécommunication en matière d'acquisition de nouveaux services.

Nouvelle-Écosse

Faiblesses	Absence de service centralisé d'information.
Possibilités	Utilisation de services de gestion des parcs de véhicules commerciaux pour fournir de l'information aux voyageurs.

Terre-Neuve et Labrador

Forces	Services cellulaires accessibles par Internet, y compris projet pilote de services à site fixe.
Menaces	Incapacité de mettre en œuvre des régimes de partage des frais avec les quatre provinces et le secteur privé.

GESTION DE LA CIRCULATION**Nouveau-Brunswick**

Forces	Données historiques considérables.
Possibilités	Solide financement pour applications de la technologie à divers échelons de gouvernement.

Île-du-Prince-Édouard

Forces	Plan de données existant des RWIS sur le site Web.
Possibilités	RWIS – participation au groupe consultatif national sur les RWIS.

Nouvelle-Écosse

Forces	Une certaine expérience à ce jour avec les RWIS et la SCOOT.
Possibilités	Véhicules munis d'étiquettes à titre d'essai. Campagne de sensibilisation à la sécurité dans les zones de travaux.

Terre-Neuve et Labrador

Forces	Expérience de St. John's en communication sans fil aux feux de circulation routière.
Possibilités	Possibilité de démontrer les STI comme programme environnemental.

SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN**Nouveau-Brunswick**

Faiblesses Absence de lien entre financement du transport en commun et taxes sur l'essence.

Île-du-Prince-Édouard

Forces Restauration pour le marché des aînés à Charlottetown.
Faiblesses Absence de fiabilité et de plans appropriés contrôlés par le gouvernement.
Possibilités Possibilité de réduire les coûts de prestation des services, p. ex., utilisation des autobus scolaires hors pointe à d'autres fins.

Nouvelle-Écosse

Forces Kiosques d'information aux terminaux pour voyageurs.
Faiblesses Intégrer l'encaissement du prix des billets et le logiciel d'horaire.
Possibilités Carte à puce multimode, en partenariat avec le secteur des croisières touristiques et l'administration du stationnement de l'aéroport.
Menaces Réticence des médias à faire rapport sur les opérations de transport en commun.

Terre-Neuve et Labrador

Forces Service de navette Mile One.
Projet pilote GPS de Transports Canada.
Possibilités Partenariat de Memorial University.

SERVICES DE PAIEMENT ÉLECTRONIQUE**Nouveau-Brunswick**

Forces Une entreprise de la Nouvelle-Écosse a mis au point un système de paiement et d'affichage pour stationnement.
Expérience du pont de Saint John.
Possibilités Interopérabilité avec les ponts Halifax-Dartmouth.
L'administration du pont de Saint John étend le paiement électronique au stationnement de Saint John; détaillants.
Menaces Qui contrôle les services administratifs?

Île-du-Prince-Édouard

Faiblesses Les services d'accueil du point de service sont uniques à chaque banque.
La mise en place d'un compte de débit peut constituer un obstacle pour les petits exploitants.
Menaces Possibilités pour droits ou taxes de transactions cachées.

Nouvelle-Écosse

Forces	Expérience du laissez-passer « MacPass ».
Faiblesses	Absence de centre d'information commun.
Possibilités	Davantage d'usages périphériques, notamment gestion de la circulation.

Terre-Neuve

Forces	Dans une petite collectivité, il est facile de se joindre à d'autres partenaires.
Menaces	Absence de champion clair dans la collectivité.

EXPLOITATION DE VÉHICULES COMMERCIAUX**Nouveau-Brunswick**

Forces	Technologie significative de gestion des parcs de véhicules commerciaux en place. Une communauté de transporteurs établie.
Faiblesses	Important de réaliser une compatibilité avec les États du nord-est. Couverture de communications sans fil incomplète.
Menaces	Préoccupation accrue en matière de sécurité aux passages frontaliers.

Île-du-Prince-Édouard

Forces	Expérience du pesage dynamique.
Faiblesses	Inspection de sécurité des camions non uniforme d'une province à l'autre, c'est-à-dire nécessité d'harmoniser les normes.
Possibilités	Mouvement continu vers l'échange électronique de données. Intégration du système de traversiers.

Nouvelle-Écosse

Faiblesses	Absences de normes relatives aux matières dangereuses. Canada-É.-U.-Mexique – aucun moyen de repérer l'emplacement.
Possibilités	Sécurité périmétrique aux ports.

Terre-Neuve et Labrador

Faiblesses	Petits formats et faibles volumes. Siège social du transporteur à l'extérieur de la province.
Possibilités	Sécurité des expéditions de raffinerie de Come By Chance aux É.-U.

SERVICES DE GESTION DES MESURES D'URGENCE**Nouveau-Brunswick**

Forces	Fusion d'organismes de sécurité publique au Nouveau-Brunswick.
Faiblesses	Absence de services de communications sans fil dans les régions rurales.
Possibilités	Attribution d'une bande de fréquences au Nouveau-Brunswick pour le système EMS actuellement en cours de négociation. Le Nouveau-Brunswick annonce la priorité accordée à la sécurité.

Île-du-Prince-Édouard

Forces	Un SIG commun pour l'Île.
Faiblesses	Les voitures de patrouille de la GRC ne peuvent communiquer d'une province à l'autre (systèmes de radiocommunication différents). Impossibilité de communiquer entre organismes; p. ex., GRC et services ambulanciers.

Nouvelle-Écosse

Faiblesses	Répartition décentralisée. Absence d'uniformité dans les conventions de désignation et de signalisation routière.
------------	--

Terre-Neuve et Labrador

Faiblesses	Échec de tentative d'implantation d'un réseau radiophonique provincial unique. Les usagers maritimes composent le 911 au lieu d'utiliser les ondes VHF de la Garde côtière.
------------	--

Moins de commentaires ont été faits sur les deux volets restants, notamment « services d'entreposage de l'information » et « sécurité et contrôle des véhicules ». Cependant, pour le volet « sécurité et contrôle des véhicules », une suggestion a été formulée à l'effet que le Nouveau-Brunswick, par exemple, pourrait servir de banc d'essai pour les dispositifs de sûreté en milieu rural, notamment pour les collisions avec les espèces sauvages et les collisions de véhicules tout terrain et de motoneiges.

IDENTIFICATION DES SERVICES AUX UTILISATEURS PRIORITAIRES

Compte tenu des délibérations des quatre groupes de discussion, les services aux utilisateurs ci-après ont été définis comme ayant la plus haute priorité dans la région de l'Atlantique :

- 1.1 Information aux voyageurs
- 1.4 Services de réservation et d'information aux voyageurs
- 2.1 Contrôle de la circulation
- 2.2 Gestion des incidents
- 2.4 Surveillance des conditions environnementales
- 2.5 Exploitation et entretien
- 2.6 Avertissement automatisé et application des règlements
- 3.1 Gestion du transport en commun
- 4.1 Paiement électronique
- 5.1 Dédouanement électronique des véhicules commerciaux
- 5.5 Gestion du transport intermodal des marchandises
- 5.6 Gestion des parcs de véhicules commerciaux
- 6.1 Notification des urgences et sécurité personnelle
- 6.3 Intervention et gestion des opérations en cas de catastrophe
- 6.4 Gestion des véhicules de secours
- 8.1 Gestion des données météorologiques et environnementales

La séance du Nouveau-Brunswick a comporté une évaluation détaillée des services aux utilisateurs suivants :

- 1.1 Information aux voyageurs
- 2.2 Gestion des incidents
- 4.1 Paiement électronique
- 5.1 Dédouanement électronique des véhicules commerciaux
- 8.1 Gestion des données météorologiques et environnementales

IDENTIFICATION DES PROJETS PROMETTEURS

Voici une brève description des projets prometteurs signalés par les participants des groupes de discussion.

Nouveau-Brunswick

1. Gestion des incidents – Mettre au point et favoriser des interventions coordonnées face aux événements.
2. Paiement électronique – Étendre l'usage des transpondeurs aux zones autres que de perception des péages (p. ex., stationnement, détaillants de carburant).
3. Processus d'administration des véhicules commerciaux.

Île-du-Prince-Édouard

4. Services de transport en commun – Optimiser l'intégration des parcs de véhicules commerciaux, du GPS, des services de transport privé et en commun.
5. Gestion des incidents – Localiser les collisions et vidéo sur le SIG-T.
6. Surveillance des conditions environnementales – Intégration du RWIS à la grandeur de la province au ministère de l'Agriculture et au national système.
7. Surveillance de la circulation et contrôle des réseaux routiers – Système de signalisation routière adapté pour la Région du Grand Charlottetown en vue de renforcer les corridors nord-sud et est-ouest.
8. Gestion des véhicules de secours – Intégration de la communication des services d'urgence.
9. Services de paiement électronique – Véhicules commerciaux empruntant le Pont de la Confédération.
10. Services de réservation et d'information aux voyageurs – Intégrer les données de diverses sources et les diffuser à divers médias afin de faciliter les décisions de voyage.

Nouvelle-Écosse

11. Information de transport en commun en cours de route.
12. Sécurité des voyages en commun.
13. Préemption/priorité de signalisation du trafic du transport en commun.

14. Consolidation de la collecte et de la diffusion des informations « juste à temps » pour tous les modes de transport.
15. Lancement de réseau intermodal – En fonction du port d'échange électronique de données.
16. Paiement électronique – Accroître le nombre de laissez-passer « MacPass » à Marine Atlantique, à Bay Ferries, et les exploitants de parcs de stationnement.
17. Système d'information du voyageur centralisé – 1-800, Web, HAR.

Terre-Neuve et Labrador

18. Programme de pesage dynamique à l'ensemble de la province.
19. Information interactive aux voyageurs – Fournit conditions routières, de circulation et météo par réseau sans fil. Les zones prioritaires sont Argentia et Port aux Basques.
20. Projet pilote de caméra infrarouge.
21. Mise en œuvre de la carte à puce de transport.
22. Prémption de signalisation pour les zones prioritaires où le niveau de service pour la lutte contre l'incendie pose problème.
23. Radio à fréquence fixe connectée pour système de signalisation routière adapté.

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DU NOUVEAU-BRUNSWICK**

Services aux utilisateurs : Services d'information aux voyageurs

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Acceptation et attentes du public • Solide industrie touristique • Infrastructure de télécommunications • Renseignements météorologiques • Information touristique • Collecte de données des municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence d'interopérabilité et de partage de l'information • Politiques et lois ne soutenant pas le partenariat • Absence de coordination interagences • Sécurité des cartes de crédit • Exemple de la région d'Edmundston • Besoin de listes complètes pour une ville donnée 	<ul style="list-style-type: none"> • Intégration des horaires de service des traversiers • Diffusion des renseignements sur les voyages touristiques et d'affaires • Leçons tirées des autres – p. ex., TRIP USA • Utilisation et accroissement des capacités des produits et services commerciaux • Pénétration accrue des appareils de communication mobiles • Produits accessibles sur Internet • Raccordement comme partie intégrante de l'ouverture de nouvelles autoroutes au Nouveau-Brunswick 	<ul style="list-style-type: none"> • Protection de la propriété intellectuelle • Incapacité d'établir des partenariats • Incapacité d'établir une analyse de rentabilisation • Absence de financement permanent • Capacité pour les petites entreprises d'accéder • Surabondance d'information pour les utilisateurs • Faible densité de circulation

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DU NOUVEAU-BRUNSWICK**

Services aux utilisateurs : Gestion de la circulation

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Acception par le public • Moins d'organismes à coordonner • Industrie STI en pleine maturité • Bonne mentalité STI au sein de certains organismes • Une certaine expérience à ce jour, p. ex., RWIS • Besoins particuliers à traiter – sécurité rurale, exploitation et entretien, conditions climatiques extrêmes • Données historiques considérables 	<ul style="list-style-type: none"> • Perception que le STI s'applique uniquement à la congestion urbaine • Absence de processus pour centrer le financement au niveau provincial ou municipal • Absence de coordination interagences • Politiques et lois ne soutenant pas le partenariat • Personnes politiques et public ne comprenant pas pleinement les avantages du STI • Absence de mentalité STI au sein de certains organismes • Partage insuffisant des données • Communication entre municipalités <ul style="list-style-type: none"> – Apprendre les unes des autres 	<ul style="list-style-type: none"> • Leçons tirées des autres – p. ex., corridors ruraux des É.-U. • Attention centrée sur l'amélioration de la sécurité et l'intervention en cas d'incident • Intérêt croissant du fédéral, susceptible d'être lié au financement fédéral • Possibilité de démontrer le STI comme programme environnemental • Dialogue avec les autres, p. ex., transport en commun • Solide financement pour applications de la technologie à divers échelons de gouvernement 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de financement • Absence de demande perçue • Absence de sensibilisation au niveau politique • Tendance à rejeter les opinions d'experts

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DU NOUVEAU-BRUNSWICK**

Services aux utilisateurs : Services de transport en commun

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Compétences du secteur régional du SIG • Divers services interurbains réguliers et de location d'autobus 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'usagers en déclin • Réduction du stimulant provincial pour le développement • Absence d'intégration interagences et de systèmes • Absence de lien entre financement du transport en commun et taxes sur l'essence 	<ul style="list-style-type: none"> • Aide à l'amélioration de l'attrait de l'option transport en commun • Expansion de l'intégration de la carte à puce et du prix des billets • Engagement à l'égard du protocole de Kyoto • Possibilités de réduire les coûts de prestation de services 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction du financement du transport en commun • Environnement centré sur les véhicules

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DU NOUVEAU-BRUNSWICK**

Services aux utilisateurs : Services de paiement électronique

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Systèmes existants • Industrie solide (péage, carte à puce) • Acceptation sociale du péage électronique • Structure bancaire au Canada • Application aux recettes • Technologie éprouvée • Auto-amortissable • Une entreprise de la Nouvelle-Écosse a mis au point un système de paiement et d'affichage pour stationnement. • Expérience canadienne avec les cartes de débit • CVO recherche la capacité de paiement électronique • Expérience du pont de Saint John • Interopérabilité avec les ponts Halifax-Dartmouth 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence d'intégration entre les parties requises (p. ex., institutions financières, systèmes de paiement, etc.) • Questions institutionnelles • Absence de normes universellement reconnues • Connaissance locale 	<ul style="list-style-type: none"> • Mouvements de normes internationales (ISO, ASTM) • Engagement à l'égard du protocole de Kyoto • Réduction des coûts d'exploitation • Partenariat avec divers intervenants connexes, p. ex., stationnement, détaillants • Administration du pont de Saint John, p. ex. : <ul style="list-style-type: none"> – Stationnement Saint John – Tim Hortons – Détaillants de carburant • Paiement des papiers d'identité CVO <ul style="list-style-type: none"> – Services Nouveau-Brunswick 	<ul style="list-style-type: none"> • Obstacles organiques (absence d'autonomie) • Préoccupation du public à l'égard de la protection de la vie privée • Démonstration de rentabilité • Qui contrôle les services administratifs? • Désuétude de la technologie

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DU NOUVEAU-BRUNSWICK**

Services aux utilisateurs : Exploitation de véhicules commerciaux

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Expérience des programmes continentaux • Efforts de coopération internationale (ALENA) • Milieu de réglementation adéquat • Attention particulière accordée à la sécurité des camions • Technologie significative de gestion des parcs de véhicules commerciaux en place – faiblesse d'accès aux petits parcs de véhicules • Forces du secteur régional du SIG • Moins de préoccupations pour le syndrome « grand frère » • Multimodal • Relation de l'APTA avec la province • Les transporteurs peuvent élaborer une analyse de rentabilisation à titre de participation. • Communauté de transporteurs établie 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de financement limitant la pleine mise en œuvre • Différences institutionnelles entre le Canada et les É.-U. quant au partage de l'information • Restrictions législatives sur l'échange de données • Capacité des camionneurs indépendants d'accéder aux programmes • Important de réaliser une compatibilité avec les États du nord-est • Réseau autoroutier incomplet • Couverture de communications sans fil incomplète 	<ul style="list-style-type: none"> • Expansion dans le secteur de la messagerie • Fournir l'information en temps réel • Partenaire avec les parcs de véhicules existants • Forte demande de circulation transfrontière (N.-B.) • Pourcentage élevé de véhicules commerciaux • Expansion du pesage dynamique • Intérêt des gouvernements fédéral et provinciaux dans les points de passage et les corridors prioritaires • Besoins croissants de mouvements efficaces aux passages frontaliers compte tenu des retards liés aux préoccupations de sécurité • Optimisation des terminaux de transport multimodal • Programmes de CVO nationaux • Mouvement permanent vers l'échange électronique de données et le commerce électronique • Demande accrue de mouvement à travers les ports • Les technologies sont abordables. • Les transporteurs peuvent participer à titre de fournisseurs d'information. 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de ralliement des utilisateurs • Confidentialité, perte d'avantage concurrentiel • Absence de financement • Fin de la réticence des consommateurs au coût ajouté • Préoccupation accrue en matière de sécurité aux passages frontaliers • Absence de normes relatives à l'échange d'information

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DU NOUVEAU-BRUNSWICK**

Services aux utilisateurs : Services de gestion des mesures d'urgence

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Consolidation municipale, réduisant davantage les organismes, p. ex., Moncton • Couverture régionale par la GRC • Forces du secteur régional du SIG • Fusion d'organismes de sécurité publique au Nouveau-Brunswick 	<ul style="list-style-type: none"> • Barrières interagences – partage de l'information, contrôle sur le terrain • Attention minimale des organismes de mesures d'urgence accordée au transport • Absence de procédure convenue pour la gestion des incidents • Absence de gestion du secteur du remorquage • Absence de normes relatives aux applications embarquées, p. ex., Mayday • Absence de financement • Absence de services de communications sans fil dans les régions rurales • Coordination des communications entre organismes sur le terrain 	<ul style="list-style-type: none"> • Attention renouvelée à l'égard des mesures d'urgence • Équipement de bord des véhicules d'urgence (systèmes de navigation de bord, communications) • Application des systèmes de gestion des parcs de véhicules commerciaux aux services publics • Programmes de préemption de la signalisation • Pénétration de E911 • Services commerciaux MAYDAY • Le Nouveau-Brunswick annonce la priorité accordée à la sécurité. • Attribution d'une bande de fréquences au Nouveau-Brunswick pour le système EMS actuellement en cours de négociation 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de financement disponible • Changement de gouvernement

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DU NOUVEAU-BRUNSWICK**

Services aux utilisateurs : Services d'entreposage de l'information

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Programmes RWIS existants • Programme RWIS national planifié • Site Web et numéro sans frais pour renseignements météorologiques • Nouveau-Brunswick actif dans ce domaine 	<ul style="list-style-type: none"> • Restrictions législatives sur l'échange d'information Canada/É.-U. en matière de CVO • Absence de stimulant pour coordonner les données • Systèmes actuels incapables de fournir suffisamment de données en temps réel • Capacité des systèmes informatiques existants 	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure information de diverses applications STI • Travailler avec les systèmes privés d'information sur les parcs pour fournir une information exacte en temps réel • Tabler sur les données obtenues du déploiement de l'entretien des routes RWIS • Les compagnies de camionnage ont besoin d'information. • MDT du Nouveau-Brunswick – diffuse l'information aux médias, gestion des appels d'urgence (pas en temps réel) • Possibilités de recettes 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de financement • La réduction du financement affecte la qualité des données (p. ex., centres de signalement des collision). • Absence d'organisme responsable • Politiques relatives à la distribution des données • Absence de ralliement et de sensibilisation des employés • Protection des renseignements personnels

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DU NOUVEAU-BRUNSWICK**

Services aux utilisateurs : Sécurité et contrôle des véhicules

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Trois principales compagnies de camionnage <ul style="list-style-type: none"> – Armour – McCain – Irving 	<ul style="list-style-type: none"> • Axé uniquement sur la fabrication automobile • Absence de soutien d'infrastructure publique 	<ul style="list-style-type: none"> • Applications précoces pour véhicules spécialisés, p. ex., chasse-neige, poids lourds • Initiatives de recherche • Banc d'essai du Nouveau-Brunswick <ul style="list-style-type: none"> – Milieu rural – Collisions avec les espèces sauvages – Collisions de véhicules tout terrain et de motoneiges • Programme de sécurité des véhicules de l'UNB • Projet MRDC 	<ul style="list-style-type: none"> • Responsabilité juridique • D'autres pays (Europe, Japon, É.-U.) en tête de file dans le développement de produits

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DE TERRE-NEUVE ET LABRADOR**

Services aux utilisateurs : Services d'information aux voyageurs

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Acceptation et attentes du public • Solide industrie touristique • Infrastructure de télécommunications • Périphériques déjà existants • St. John's – SIG • Analyse de rentabilisation pour usagers particuliers, p. ex., exploitants de parcs de véhicules • Services cellulaires accessibles par Internet, y compris pilote LBS 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence d'interopérabilité et de partage de l'information • Politiques et lois ne soutenant pas le partenariat • Absence de coordination interagences • Couverture SIG 10 % de la province • Protection des renseignements personnels • Mise en application des technologies • Difficulté en PPP • Nécessité d'établir le consentement du public pour être rentable 	<ul style="list-style-type: none"> • Intégration des horaires de service des traversiers • Diffusion des renseignements sur les voyages touristiques et d'affaires • Leçons tirées des autres – p. ex., TRIP USA • Utilisation et accroissement des capacités des produits et services commerciaux • Pénétration accrue des appareils de communication mobiles • Produits accessibles sur Internet • Possibilités de réacheminement • Potentiel publicitaire 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de financement • Protection de la propriété intellectuelle • Incapacité d'établir des partenariats • Incapacité d'établir une analyse de rentabilisation • Capacité de mettre en œuvre des régimes de partage des frais avec les quatre provinces et le secteur privé

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DE TERRE-NEUVE ET LABRADOR**

Services aux utilisateurs : Gestion de la circulation

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Acceptation par le public • Moins d'organismes à coordonner • Une certaine expérience à ce jour, p. ex., RWIS • Besoins particuliers à traiter – sécurité rurale, exploitation et entretien, conditions climatiques extrêmes • Connexion sans fil à 25 % de St. John's aux signaux • Rentabilisation de l'autoscope en deux ans • Bassins de compétences • Programmes de préemption de la signalisation • Possibilité de tirer profit des leçons apprises 	<ul style="list-style-type: none"> • Perception que le STI s'applique uniquement à la congestion urbaine • Absence de processus pour centrer le financement au niveau provincial ou municipal • Absence de coordination interagences • Politiques et lois ne soutenant pas le partenariat • Personnes politiques et public ne comprenant pas pleinement les avantages du STI • Absence d'identité STI • Faible densité démographique 	<ul style="list-style-type: none"> • Leçons tirées des autres – p. ex., corridors ruraux des É.-U. • Attention centrée sur l'amélioration de la sécurité et l'intervention en cas d'incident • Intérêt croissant du fédéral, susceptible d'être lié au financement fédéral • Possibilité de démontrer les STI comme programme environnemental • Mise en place de communications sans fil sur une période de cinq ans 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de financement • Absence de demande perçue • Absence de sensibilisation aux applications STI • Réticence face au changement

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DE TERRE-NEUVE ET LABRADOR**

Services aux utilisateurs : Services de transport en commun

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Compétences du secteur régional du SIG • Divers services interurbains réguliers et de location d'autobus • Une seule entité assurant le service à St. John's et Mount Pearl • Projet pilote GPS de Transports Canada • Important effectif étudiant • Site Web DRL • Service de navette Mile One 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'usagers en déclin • Réduction du stimulant provincial pour le développement • Absence d'intégration interagences et de systèmes • Absence de lien entre financement du transport en commun et taxes sur l'essence • Stationnement facilement utilisable • Faible densité démographique • Rues étroites • Faible fréquence de desserte • Image médiocre du transport en commun 	<ul style="list-style-type: none"> • Aide à l'amélioration de l'attrait de l'option transport en commun • Expansion de l'intégration de la carte à puce et du prix des billets • Engagement à l'égard du protocole de Kyoto • Possibilités de réduire les coûts de prestation de services • Partenariat de Memorial University • Programme visibilité, image, positionnement (VIP) • Prix de l'essence à la hausse 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction du financement du transport en commun • Environnement centré sur les véhicules • Primes d'assurance augmentées • Prix de l'essence à la hausse

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DE TERRE-NEUVE ET LABRADOR**

Services aux utilisateurs : Services de paiement électronique

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Systèmes existants • Industrie solide (péage, carte à puce) • Acceptation sociale du péage électronique • Structure bancaire au Canada • Application aux recettes • Petite collectivité facile à intégrer avec d'autres partenaires 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence d'intégration entre les parties requises (p. ex., institutions financières, systèmes de paiement, etc.) • Questions institutionnelles • Absence de normes universellement reconnues • Défaillances du système posant problème • Potentiel pour un trop grand nombre de cartes/absence d'intégration • Absence d'expertise régionale 	<ul style="list-style-type: none"> • Mouvements de normes internationales (ISO, ASTM) • Engagement à l'égard du protocole de Kyoto • Réduction des coûts d'exploitation • Partenariat avec divers intervenants connexes, p. ex., stationnement, détaillants, MUN • Réduction des coûts de manutention 	<ul style="list-style-type: none"> • Obstacles organiques (absence d'autonomie) • Préoccupation du public à l'égard de la protection de la vie privée • Absence de chef naturel dans la collectivité

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DE TERRE-NEUVE ET LABRADOR**

Services aux utilisateurs : Exploitation de véhicules commerciaux

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Efforts de coopération internationale (ALENA) • Milieu de réglementation adéquat • Attention particulière accordée à la sécurité des camions • Opérations intermodales considérables • Une seule autoroute principale à considérer 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de financement limitant la pleine mise en œuvre • Différences institutionnelles entre le Canada et les É.-U. quant au partage de l'information • Restrictions législatives • Capacité des camionneurs indépendants d'accéder aux programmes • Expérience des programmes continentaux • Aucune expérience du pesage dynamique (WIM) • Petits formats et faibles volumes • Siège social du transporteur à l'extérieur de la province 	<ul style="list-style-type: none"> • Expansion dans le secteur de la messagerie • Fournir l'information en temps réel • Partenaire avec les parcs de véhicules existants • Pourcentage élevé de véhicules commerciaux • Expansion du pesage dynamique; réduction des temps de conduite • Intérêt des gouvernements fédéral et provinciaux dans les points de passage et les corridors prioritaires • Besoins croissants de mouvements efficaces aux passages frontaliers compte tenu des retards liés aux préoccupations de sécurité • Optimisation des terminaux de transport multimodal • Programmes de CVO nationaux • Mouvement continu vers l'échange électronique de données • Afficher horaires pour transporteurs; traversiers • Sécurité des expéditions de raffinerie de Come By Chance aux É.-U. 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de ralliement des utilisateurs • Confidentialité, perte d'avantage concurrentiel • Absence de financement

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DE TERRE-NEUVE ET LABRADOR**

Services aux utilisateurs : Services de gestion des mesures d'urgence

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Petit nombre d'organismes touchés • Organismes provinciaux existants de gestion des mesures d'urgence • Consolidation municipale, réduisant davantage les organismes, p. ex., Moncton • Secteur des télécommunications bien développé • Couverture régionale par la GRC • Forces du secteur régional du SIG • Programmes de préemption de la signalisation • Réunions périodiques de coordination avec la GRC 	<ul style="list-style-type: none"> • Barrières interagences – partage de l'information, contrôle sur le terrain • Attention minimale des organismes de mesures d'urgence accordée au transport • Absence de procédure convenue pour la gestion des incidents • Absence de gestion du secteur du remorquage • Absence de normes relatives aux applications embarquées, p. ex., Mayday • Absence de référence d'emplacement pour appels 911 sur ligne terrestre • Échec de tentative d'implantation d'un réseau radiophonique provincial unique • Problème – Les usagers maritimes composent le 911 au lieu d'utiliser les ondes VHF de la Garde côtière. 	<ul style="list-style-type: none"> • Attention renouvelée à l'égard des mesures d'urgence • Équipement de bord des véhicules d'urgence (systèmes de navigation de bord, communications) • Application des systèmes de gestion des parcs de véhicules commerciaux aux services publics • Programmes de préemption de la signalisation • Pénétration de E911 • Services commerciaux MAYDAY 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de financement disponible

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DE TERRE-NEUVE ET LABRADOR**

Services aux utilisateurs : Services d'entreposage de l'information

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Programmes RWIS existants • Programme RWIS national planifié 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de données sur le transport • Absence de stimulant pour coordonner les données • Restrictions législatives sur l'échange d'information Canada/É.-U. en matière de CVO 	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure information de diverses applications STI • Travailler avec les systèmes privés d'information sur les parcs pour fournir une information exacte en temps réel 	<ul style="list-style-type: none"> • Financement • La réduction du financement affecte la qualité des données (p. ex., centres de signalement des collision). • Absence d'organisme responsable • Politiques relatives à la distribution des données • Responsabilité des données

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DE TERRE-NEUVE ET LABRADOR**

Services aux utilisateurs : Sécurité et contrôle des véhicules

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Conditions environnementales défavorables • Une seule autoroute principale à considérer 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de soutien d'infrastructure publique • Marché à faible densité • Public non désireux/capable de payer 	<ul style="list-style-type: none"> • Applications précoces pour véhicules spécialisés, p. ex., chasse-neige, poids lourds • Initiatives de recherche 	<ul style="list-style-type: none"> • Responsabilité juridique • D'autres pays (Europe, Japon, É.-U.) en tête de file dans le développement de produits

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE**

Services aux utilisateurs : Services d'information aux voyageurs

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Acceptation et attentes du public • Solide industrie touristique • Infrastructure de télécommunications • Utilisation de la radio consultative des routes 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence d'interopérabilité et de partage de l'information • Politiques et lois ne soutenant pas le partenariat • Absence de coordination interagences • Faible densité démographique • Absence de service centralisé d'information 	<ul style="list-style-type: none"> • Intégration des horaires de service des traversiers • Programmes gouvernementaux pour favoriser la diffusion des renseignements sur les voyages touristiques et d'affaires • Leçons tirées des autres – p. ex., TRIP USA • Utilisation et accroissement des capacités des produits et services commerciaux • Pénétration accrue des appareils de communication mobiles • Produits accessibles sur Internet • Financement de l'industrie touristique • Nouveaux services, tels que 511 • Utilisation de services de gestion des parcs de véhicules commerciaux pour fournir de l'information aux voyageurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Financement • Protection de la propriété intellectuelle • Incapacité d'établir des partenariats • Incapacité d'établir une analyse de rentabilisation • Absence de planification à long terme

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE**

Services aux utilisateurs : Gestion de la circulation

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Acceptation par le public • Moins d'organismes à coordonner • Une certaine expérience à ce jour, p. ex., RWIS et SCOOT • Besoins particuliers à traiter – sécurité rurale, exploitation et entretien, conditions climatiques extrêmes 	<ul style="list-style-type: none"> • Perception que le STI s'applique uniquement à la congestion urbaine • Absence de processus pour centrer le financement au niveau provincial ou municipal • Absence de coordination interagences • Politiques et lois ne soutenant pas le partenariat • Personnes politiques et public ne comprenant pas pleinement les avantages du STI • Absence de coordination intra-agence • Absence d'infrastructure pour VCÉO 	<ul style="list-style-type: none"> • Leçons tirées des autres – p. ex., corridors ruraux des É.-U. • Attention centrée sur l'amélioration de la sécurité et l'intervention en cas d'incident • Intérêt croissant du fédéral, susceptible d'être lié au financement fédéral • Possibilité de démontrer le STI comme programme environnemental • Industrie STI en pleine maturité (pas bien comprise) • Campagne de sensibilisation à la sécurité dans les zones de travaux • Véhicules munis d'étiquettes à titre d'essai • Comptage des accès? • RWIS non utilisés à leur plein potentiel 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de financement • Absence de demande perçue • Absence de coordination politique • Attention accordée aux buts à court terme contre les buts à long terme • Création de petits mondes intérieurs par les ministères et les organismes

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE**

Services aux utilisateurs : Services de transport en commun

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Compétences du secteur régional du SIG • Divers services interurbains réguliers et de location d'autobus • Système « GO Time » (heure de départ) • Prémption de la signalisation SCOOT • Laissez-passer « MacPass » pour véhicules de transport en commun aux postes de péage • Site Web • Kiosques d'information aux terminus des voyageurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence d'intégration interagences et de systèmes • Absence de lien entre financement du transport en commun et taxes sur l'essence • Aucun financement provenant de la province • Encaissement du prix des billets et logiciel d'horaire vétustes • Centre-ville géographiquement contraint • Besoin de services pour collectivité à faible densité 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'usagers croissant • Aide à l'amélioration de l'attrait de l'option transport en commun • Expansion de l'intégration de la carte à puce et du prix des billets • Engagement à l'égard du protocole de Kyoto • Possibilités de réduire les coûts de prestation de services • Inclure les services de traversier dans le système « GO Time » (heure de départ) • « GO Time » fondé sur le GPS • Carte à puce multimode, en partenariat avec le secteur des croisières touristiques; aéroports; administration des stationnements • Initiative de marketing « visibilité, image et positionnement » (VIP) • Stratégie Metro Transit 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction du financement du transport en commun • Environnement centré sur les véhicules • Bus et installations vieillissants • Réticence des médias à faire rapport sur les opérations de transport en commun

- Discussion sur le rôle de l'aéroport en tant que plaque tournante pour la région. La Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique – Améliorer les connexions et les services aux voyageurs à l'aéroport.

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE**

Services aux utilisateurs : Services de paiement électronique

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Systèmes existants • Industrie solide (péage, carte à puce) • Acceptation sociale du péage électronique • Structure bancaire au Canada • Application aux recettes • Perception des péages comme adoptant • Expérience du laissez-passer « MacPass ». <ul style="list-style-type: none"> – Réduction de 60 à 80 % du contrôle fiscal en frais d'encaissement – Adoption du « MacPass » dans une proportion de 80 à 95 % pour les poids lourds – Pénétration totale de 30 % 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence d'intégration entre les parties requises (p. ex., institutions financières, systèmes de paiement, etc.) • Questions institutionnelles • Absence de normes universellement reconnues • Coûts initiaux • Absence de centre d'information commun • Crainte d'intrusion dans la vie privée 	<ul style="list-style-type: none"> • Mouvements de normes internationales (ISO, ASTM) • Engagement à l'égard du protocole de Kyoto • Réduction des coûts d'exploitation • Partenariat avec divers intervenants connexes, p. ex., stationnement, stations-service • Normes des É.-U. à venir • Davantage d'usages périphériques, notamment gestion de la circulation • Transpondeurs à moindre coût • Transpondeurs installés par le constructeur OEM 	<ul style="list-style-type: none"> • Obstacles organiques (absence d'autonomie) • Préoccupations du public quant à la protection de la vie privée et à l'usage abusif des données • Technologies naissantes • Moyen de valeur stocké dans le transfert électronique de fonds (TEF) • Transpondeurs installés par le constructeur OEM

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE**

Services aux utilisateurs : Exploitation de véhicules commerciaux

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Expérience des programmes continentaux • Efforts de coopération internationale (ALENA) • Attention particulière accordée à la sécurité des camions • Technologie significative de gestion des parcs de véhicules commerciaux en place • Forces du secteur régional du SIG 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de financement limitant la pleine mise en œuvre • Différences institutionnelles entre le Canada et les É.-U. quant au partage de l'information • Restrictions législatives sur l'échange de données • Capacité des camionneurs indépendants d'accéder aux programmes • Incohérence de la réglementation entre route/rail/marine/air et frontières internationales, ainsi que transport de matières dangereuses • Capacité des petits exploitants d'accéder à la technologie • Absences de normes relatives aux matières dangereuses <ul style="list-style-type: none"> – Canada-É.-U.-Mexique – Aucun moyen de repérer l'emplacement • Mouvements des porte-conteneurs dans le centre-ville 	<ul style="list-style-type: none"> • Expansion dans le secteur de la messagerie • Fournir l'information en temps réel • Partenaire avec les parcs de véhicules existants • Forte demande de circulation transfrontière (N.-B.) • Pourcentage élevé de véhicules commerciaux • Expansion du pesage dynamique • Intérêt des gouvernements fédéral et provinciaux dans les points de passage et les corridors prioritaires • Besoins croissants de mouvements efficaces aux passages frontaliers compte tenu des retards liés aux préoccupations de sécurité • Optimisation des terminaux de transport multimodal • Programmes de CVO nationaux • Mouvement continu vers l'échange électronique de données • Sécurité périmétrique aux ports 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de ralliement des utilisateurs • Confidentialité, perte d'avantage concurrentiel • Financement • Préoccupation accrue en matière de sécurité aux passages frontaliers

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE**

Services aux utilisateurs : Services de gestion des mesures d'urgence

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Petit nombre d'organismes touchés • Organismes provinciaux existants de gestion des mesures d'urgence • Consolidation municipale, réduisant davantage les organismes, p. ex., Moncton • Secteur des télécommunications bien développé • Couverture régionale par la GRC • Forces du secteur régional du SIG 	<ul style="list-style-type: none"> • Barrières interagences – partage de l'information, contrôle sur le terrain • Attention minimale des organismes de mesures d'urgence accordée au transport • Absence de procédure convenue pour la gestion des incidents • Absence de gestion du secteur du remorquage • Absence de normes relatives aux applications embarquées, p. ex., Mayday • Répartition décentralisée • Absence d'uniformité dans les conventions de désignation et de signalisation routière 	<ul style="list-style-type: none"> • Attention renouvelée à l'égard des mesures d'urgence • Équipement de bord des véhicules d'urgence (systèmes de navigation de bord, communications) • Application des systèmes de gestion des parcs de véhicules commerciaux aux services publics • Programmes de préemption de la signalisation • Pénétration de E911 • Services commerciaux MAYDAY • Intérêt renouvelé après le « 11 septembre » • 311 pour rapports sur les incidents 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de financement disponible • Susceptible de prêter à confusion en cas d'utilisation de radiofréquence commune

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE**

Services aux utilisateurs : Services d'entreposage de l'information

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Programmes RWIS existants • Programme RWIS national planifié • Secteur TI relativement fort 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de données sur le transport • Absence de stimulant pour coordonner les données • Restrictions législatives sur l'échange d'information Canada/É.-U. en matière de CVO • Absence de normes généralement reconnues 	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure information de diverses applications STI • Travailler avec les systèmes privés d'information sur les parcs pour fournir une information exacte en temps réel • Accès à l'information des parcs de véhicules privés • Archives à long terme • Instrumentation des camions à titre d'essai • Méthodes d'accès aux données accessibles par Internet 	<ul style="list-style-type: none"> • Financement • La réduction du financement affecte la qualité des données (p. ex., centres de signalement des collision) • Absence d'organisme responsable • Politiques relatives à la distribution des données • Sécurité des données <ul style="list-style-type: none"> – p. ex., rapports de boîte noire CVO

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE**

Services aux utilisateurs : Sécurité et contrôle des véhicules

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Marché vaste en Amérique du Nord • Constructeur de véhicules automobiles – capacité d'influencer les modèles futurs • Consentement du public axé sur le marché pour être rentable • Acquisition de systèmes de détection d'obstacles par certains transporteurs en vue de l'obtention d'une réduction de prime d'assurance 	<ul style="list-style-type: none"> • Axé uniquement sur la fabrication automobile • Absence de soutien d'infrastructure publique • Absence d'éducation du public à l'appui • Faible densité démographique pour soutenir le déploiement de l'infrastructure • Consentement des consommateurs pour être rentable? 	<ul style="list-style-type: none"> • Applications précoces pour véhicules spécialisés, p. ex., chasse-neige, poids lourds • Initiatives de recherche • Outils de marketing pour la sécurité des véhicules • « Balise » de présence de véhicule, p. ex., aire de trafic; véhicules d'urgence 	<ul style="list-style-type: none"> • Responsabilité juridique • D'autres pays (Europe, Japon, É.-U.) en tête de file dans le développement de produits • Les conducteurs risquent de devenir trop confiants.

Services aux utilisateurs : Services d'information aux voyageurs

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Solide industrie touristique • Base de données SIG • Excellente occasion pour les projets pilotes, notamment microcosme • Base de données routières mise à jour 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence d'interopérabilité et de partage de l'information • Politiques et lois ne soutenant pas le partenariat • Absence de coordination interagences • Infrastructure de télécommunications • Inaccessibilité des données SIG en raison du prix élevé imputé à l'accès • Politique du secteur public relative aux droits IP • Marché à faible densité • Absence de bureaux principaux du Ministère entravant le développement technologique • Frais généraux de la prestation de services publics dans les régions à faible base fiscale 	<ul style="list-style-type: none"> • Acceptation et attentes du public • Intégration d'horaires de service des traversiers Northumberland Ferries; nouvelles excursions annoncées Québec-Îles-de-la-Madeleine-Î.-P.-É. • Diffusion des renseignements sur les voyages touristiques et d'affaires • Leçons tirées des autres – p. ex., TRIP USA • Utilisation et accroissement des capacités des produits et services commerciaux • Pénétration accrue des appareils de communication mobiles • Produits accessibles sur Internet • Partenariats pour la gestion de l'accès à la bande de fréquences et à R.O.W. • Leçons tirées d'autres organismes 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de financement • Protection de la propriété intellectuelle injustifiée • Incapacité d'établir des partenariats • Incapacité d'établir une analyse de rentabilisation • Jeunes entreprises et fournisseurs de services existants de petite envergure susceptibles de subir une éviction • Politique de télécommunication de posséder ou de bloquer, p. ex., susceptible d'entraver la technologie en devenant fournisseur de contenus et de services verticalement intégrés

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE**

Services aux utilisateurs : Gestion de la circulation

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Acceptation par le public • Moins d'organismes à coordonner • Industrie STI en pleine maturité • Bonne mentalité STI au sein des organismes • Une certaine expérience à ce jour, p. ex., RWIS • Besoins particuliers à traiter – sécurité rurale, exploitation et entretien, conditions climatiques extrêmes • Plan de données existant des RWIS sur le site Web • 42 sites de classification des véhicules • Poste de comptage permanent utilisant la détection infrarouge • Ressources/références disponibles, p. ex., SGV du Pont de la Confédération, SCOOT de Halifax • Ouverts aux programmes pilotes • SIG-T • Coordination de la signalisation aux déviations périmétriques 	<ul style="list-style-type: none"> • Perception que le STI s'applique uniquement à la congestion urbaine • Absence de processus pour centrer le financement au niveau provincial ou municipal • Absence de coordination interagences • Politiques et lois ne soutenant pas le partenariat • Personnes politiques et public ne comprenant pas pleinement les avantages du STI • Absence de sensibilisation du public • Absence de coordination interministérielle 	<ul style="list-style-type: none"> • Leçons tirées des autres – p. ex., corridors ruraux des É.-U. • Attention centrée sur l'amélioration de la sécurité et l'intervention en cas d'incident • Intérêt croissant du fédéral, susceptible d'être lié au financement fédéral • Possibilité de démontrer le STI, p.ex, Pont de la Confédération • RWIS – La province possède des postes et le Pont dispose d'une surveillance et de prévisions spécialisées. Participation au groupe consultatif national sur les RWIS • Possibilités de relier données et images de collision au SIG-T 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de financement • Absence de demande de circulation perçue • Le grand public a des attentes de non-retard, p. ex., faible tolérance aux imprévus.

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE**

Services aux utilisateurs : Services de transport en commun

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Compétences du secteur régional du SIG • Divers services interurbains réguliers et de location d'autobus • Restauration pour le marché des aînés à Charlottetown 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction du stimulant provincial pour le développement • Absence d'intégration interagences et de systèmes • Absence de lien entre financement du transport en commun et taxes sur l'essence • Frustration à propos de la limitation du service régulier à Charlottetown • Absence de fiabilité et de plans appropriés contrôlés par le gouvernement • Attention accordée aux aînés par rapport à la population en général 	<ul style="list-style-type: none"> • Aide à l'amélioration de l'attrait de l'option transport en commun • Expansion de l'intégration de la carte à puce et du prix des billets • Engagement à l'égard du protocole de Kyoto • Possibilité de réduire les coûts de prestation des services, p. ex., utilisation des véhicules scolaires hors pointe pour d'autres services • Besoin de services de transport des étudiants 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction du financement du transport en commun • Environnement centré sur les véhicules • Demande touristique réduite devant un transport interurbain peu fiable

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE**

Services aux utilisateurs : Services de paiement électronique

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Systèmes existants • Industrie solide (péage, carte à puce) • Application aux recettes • Acceptation par les transporteurs commerciaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence d'intégration entre les parties requises (p. ex., institutions financières, systèmes de paiement, etc.) • Questions institutionnelles • Absence de normes universellement reconnues • Structure bancaire ne permettant pas de changement aux systèmes de première ligne • La première ligne du POS est propre à chaque banque. • La mise en place d'un compte de débit peut constituer un obstacle pour les petits exploitants. • Protection de la vie privée 	<ul style="list-style-type: none"> • Mouvements de normes internationales (ISO, ASTM) • Réduction des coûts d'exploitation • Partenariat avec divers intervenants connexes, p. ex., stationnement, détaillants • Services administratifs communs susceptibles de réduire les coûts pour tous • Applications de la nouvelle technologie <ul style="list-style-type: none"> – Lecteurs de proximité • Possibilités de programmes de récompense 	<ul style="list-style-type: none"> • Obstacles organiques (absence d'autonomie) • Préoccupation du public à l'égard de la protection de la vie privée • Coûts initiaux élevés • Désuétude de la technologie • Possibilités de déguisement de frais ou de taxes de transactions

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE**

Services aux utilisateurs : Exploitation de véhicules commerciaux

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Expérience des programmes continentaux • Efforts de coopération internationale (ALENA) • Milieu de réglementation adéquat • Technologie significative de gestion des parcs de véhicules commerciaux en place • Forces du secteur régional du SIG • Expérience du pesage dynamique 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de financement limitant la pleine mise en œuvre • Différences institutionnelles entre le Canada et les É.-U. quant au partage de l'information • Restrictions législatives sur l'échange de données • Capacité des camionneurs indépendants d'accéder aux programmes • Inspection de sécurité des camions non uniforme d'une province à l'autre, c'est-à-dire nécessité d'harmoniser les normes • Préoccupations à l'égard de la capacité des écoles à fournir des conducteurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Expansion dans le secteur de la messagerie • Fournir l'information en temps réel • Partenaire avec les parcs de véhicules existants • Forte demande de circulation transfrontière (N.-B.) • Pourcentage élevé de véhicules commerciaux • Expansion du pesage dynamique • Intérêt des gouvernements fédéral et provinciaux dans les points de passage et les corridors prioritaires • Besoins croissants de mouvements efficaces aux passages frontaliers compte tenu des retards liés aux préoccupations de sécurité • Optimisation des terminaux de transport multimodal • Programmes de CVO nationaux • Mouvement continu vers l'échange électronique de données • Intégration du système de traversiers 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de ralliement des utilisateurs • Confidentialité, perte d'avantage concurrentiel • Financement • Préoccupation accrue en matière de sécurité aux passages frontaliers

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE**

Services aux utilisateurs : Services de gestion des mesures d'urgence

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Petit nombre d'organismes touchés • Organismes provinciaux existants de gestion des mesures d'urgence • Consolidation municipale, réduisant davantage les organismes, p. ex., Moncton • Secteur des télécommunications bien développé • Couverture régionale par la GRC • Forces du secteur régional du SIG • SIG commun pour l'Île 	<ul style="list-style-type: none"> • Barrières interagences – partage de l'information, contrôle sur le terrain • Attention minimale des organismes de mesures d'urgence accordée au transport • Absence de procédure convenue pour la gestion des incidents • Absence de gestion du secteur du remorquage • Absence de normes relatives aux applications embarquées, p. ex., Mayday • Incapacité de communication entre organismes, p. ex. <ul style="list-style-type: none"> – GRC – services ambulanciers incapables, dans certains cas, de communiquer en cours de route • Les voitures de patrouille de la GRC ne peuvent communiquer d'une province à l'autre (systèmes de radiocommunication différents). 	<ul style="list-style-type: none"> • Attention renouvelée à l'égard des mesures d'urgence • Équipement de bord des véhicules d'urgence (systèmes de navigation de bord, communications) • Application des systèmes de gestion des parcs de véhicules commerciaux aux services publics • Programmes de préemption de la signalisation • Pénétration de E911 • Services commerciaux MAYDAY 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de financement disponible • Mise en œuvre de mesures à la suite du « 11 septembre » sans planification adéquate

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE**

Services aux utilisateurs : Services d'entreposage de l'information

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Programmes RWIS existants • Programme RWIS national planifié 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de données sur la circulation et le réseau routier • Absence de stimulant pour coordonner les données • Restrictions législatives sur l'échange d'information Canada/É.-U. en matière de CVO • Absence de compétences pour l'analyse des données • Absence de politiques pour l'utilisation des données 	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure information de diverses applications STI • Travailler avec les systèmes privés d'information sur les parcs pour fournir une information exacte en temps réel 	<ul style="list-style-type: none"> • Financement • La réduction du financement affecte la qualité des données (p. ex., centres de signalement des collision). • Absence d'organisme responsable • Politiques relatives à la distribution des données

**PLAN STRATÉGIQUE STI DE L'ATLANTIQUE – ANALYSE DES FORCES, DES FAIBLESSES, DES POSSIBILITÉS
ET DES MENACES (FFPM)
GROUPE DE DISCUSSION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE**

Services aux utilisateurs : Sécurité et contrôle des véhicules

Forces	Faiblesses	Possibilités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Marché vaste • Constructeur de véhicules automobiles – capacité d'influencer les modèles futurs • Consentement du public axé sur le marché pour être rentable 	<ul style="list-style-type: none"> • Axé uniquement sur la fabrication automobile • Absence de soutien d'infrastructure publique 	<ul style="list-style-type: none"> • Applications précoces pour véhicules spécialisés, p. ex., chasse-neige, poids lourds • Initiatives de recherche 	<ul style="list-style-type: none"> • Responsabilité juridique • D'autres pays (Europe, Japon, É.-U.) en tête de file dans le développement de produits

ANNEXE D

ANALYSE DES SERVICES AUX
UTILISATEURS

Annexe D – Analyse des services aux utilisateurs

Chaque service aux utilisateurs éventuels a été analysé par rapport à un ensemble de critères en collaboration avec les intervenants. Les critères d'analyse des services aux utilisateurs sont un regroupement et un exposé des critères établis dans les études de planification stratégique déjà réalisées au Canada et ailleurs. Voici une brève description de ces critères :

- **Capacité de répondre au besoin** – Existe-t-il un besoin généralement reconnu, et les installations ou services compris dans le service aux utilisateurs peuvent-ils être mis en œuvre afin d'aborder ces priorités?
- **Compatibilité avec la vision** – Le service aux utilisateurs correspond-il aux principes fondamentaux de la vision des STI pour les provinces de l'Atlantique comme le décrit la section 3.0?
- **Bienfaits possibles** – Lequel des services aux utilisateurs apportera le plus de bienfaits en ce qui a trait à l'ampleur, à la période de récupération et aux bénéficiaires éventuels?
- **Aspect pratique** – Le service aux utilisateurs sera-t-il prêt à temps, et les utilisateurs et bénéficiaires éventuels sont-ils en mesure de recourir au service?
- **Disponibilité des champions** – Y a-t-il des personnes, des groupes ou des organismes prêts à s'occuper de la planification et la mise en œuvre afin de mener à bien le projet?
- **Gestion des risques** – Le projet présente-t-il des risques et est-il possible de les surmonter et les gérer dans le calendrier de mise en œuvre?
- **Capacité d'intégration** – Le service des STI peut-il être facilement intégré aux principales activités de transport et de gestion effectuées dans les provinces de l'Atlantique? Le service aux utilisateurs peut-il être intégré à plusieurs modes de transport, compétences et régions géographiques?

Les pages ci-après présentent les résumés des « évaluations de services aux utilisateurs » dans le cas des services aux utilisateurs pertinents ou prioritaires. Après examen des évaluations de services aux utilisateurs, il a été possible de formuler les observations suivantes :

- La plupart des services aux utilisateurs sont très compatibles avec la vision et les besoins énoncés en raison des avantages éprouvés et facilement reconnaissables qu'ils offrent.
- La plupart des services aux utilisateurs à l'étude utilisent des applications éprouvées et, par conséquent, ils peuvent être facilement mis en œuvre dans la région de l'Atlantique. Toutefois, certains services aux utilisateurs, notamment l'avertissement automatisé et l'application des règlements, doivent surmonter d'importants obstacles à la mise en œuvre, tels que les modifications législatives et, par conséquent, leur mise en œuvre à court terme sera plus difficile.
- Bon nombre des services aux utilisateurs, notamment les services de réservation et d'information aux voyageurs, font appel à un grand nombre d'intervenants à l'échelle régionale. Cette situation entraîne des défis en ce qui a trait à l'identification des champions appropriés, dont le but est d'assurer le financement et de mener à bien un projet de mise en œuvre et d'exploitation.
- Presque tous les services aux utilisateurs à l'étude peuvent assurer dans une certaine mesure l'intégration et l'échange d'information avec d'autres services aux utilisateurs d'accompagnement. Dans bien des cas, il existe des normes habilitantes pour soutenir cette intégration ou elles sont en cours d'élaboration.

Annexe D – Analyse des services aux utilisateurs

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 1.1 Information aux voyageurs		
Le service d'information aux voyageurs offre à ceux-ci des renseignements avant leur départ afin de les aider à faire un choix du mode de transport et une estimation de la durée de déplacement, puis à prendre une décision quant à l'itinéraire. Les sous-services d'information aux voyageurs		
ÉVALUATION		COTE
Capacité à répondre aux besoins	Répondre aux besoins liés aux opérations/service de traversier, à la présentation de l'information sur les conditions routières, et de la croissance et l'information relatives au tourisme.	●
Compatibilité avec la vision	Prendre en charge la sécurité, l'efficacité et l'amélioration du service prévues dans la vision.	●
Bienfaits possibles	Susciter de l'intérêt pour le tourisme et permettre les fonctions de préparation du voyage. Réduire le nombre de collisions par des préavis et la diffusion de conditions défavorables. Assurer un service amélioré pour les opérations de traversier et de stationnement.	●
Aspect pratique	La mise en place de services d'information aux voyageurs peut être entreprise à court terme, compte tenu de la disponibilité des données pertinentes, de l'information et des services accessibles par Internet aux niveaux provincial et municipal.	●
Disponibilité des champions	Administration routière, bureaux de tourisme et exploitants de traversiers.	○
Gestion des risques	Trop grand nombre d'intervenants fournissant de l'information. Susceptible de donner lieu à un chevauchement et à des contradictions.	◐
Capacité d'intégration	Î.-P.-É., N.-B., T.-N.-L. et N.-É. disposent de systèmes d'information téléphonique ou accessibles par Internet portant sur les conditions routières et les possibilités de voyager.	◐
Élevée	Moyenne	Faible
●	◐	○
COMMENTAIRES GÉNÉRAUX		











Annexe D – Analyse des services aux utilisateurs

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 1.4 Services aux voyageurs et réservations		COTE			
Les services d'information aux utilisateurs offrent à ceux-ci l'accès à une information de type « pages jaunes » portant sur une variété de services et d'installations liés aux voyages.					
Capacité à répondre aux besoins	La capacité de surveiller l'utilisation et l'exploitation des installations et de fournir de l'information aux utilisateurs éventuels accroîtront l'intérêt du touriste dans les provinces de l'Atlantique et amélioreront les opérations de traversier et de stationnement.	<input checked="" type="radio"/>			
Compatibilité avec la vision	Soutenir la vision d'amélioration de l'économie par l'accroissement de l'activité touristique et l'aide aux organismes et aux exploitants dans la gestion de leurs ressources et de leurs opérations existantes.	<input checked="" type="radio"/>			
Bienfaits possibles	Diffusion améliorée de l'information aux usagers des traversiers. Utilisation efficace des installations de stationnement existantes. Retombées touristiques accrues.	<input checked="" type="radio"/>			
Aspect pratique	Des systèmes destinés à prendre en charge ce service aux utilisateurs peuvent être établis à court terme.	<input checked="" type="radio"/>			
Disponibilité des champions	Administration et exploitants de parcs de stationnement, bureaux de tourisme et exploitants de traversiers.	<input checked="" type="radio"/>			
Gestion des risques	Absence de financement et capacité de réaliser une solide analyse de rentabilisation pour attirer le financement privé et touristique, et envisager le partage des coûts.	<input type="radio"/>			
Capacité d'intégration	Possibilités d'intégration aux services d'information au public existants accessibles par Internet, ainsi qu'aux services d'information aux voyageurs.	<input type="radio"/>			
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 33%; text-align: center;">Élevée <input checked="" type="radio"/></td> <td style="width: 33%; text-align: center;">Moyenne <input type="radio"/></td> <td style="width: 33%; text-align: center;">Faible <input type="radio"/></td> </tr> </table>			Élevée <input checked="" type="radio"/>	Moyenne <input type="radio"/>	Faible <input type="radio"/>
Élevée <input checked="" type="radio"/>	Moyenne <input type="radio"/>	Faible <input type="radio"/>			
COMMENTAIRES GÉNÉRAUX					
Les services aux utilisateurs 1.4 et 1.1 devraient être envisagés en même temps.					




Annexe D – Analyse des services aux utilisateurs

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 2.1 Contrôle de la circulation		COTE
<p>Le service aux utilisateurs du contrôle de la circulation gère le mouvement de la circulation dans les rues et sur les autoroutes. Il comprend le contrôle des rues en surface, notamment les systèmes de signalisation routière, les systèmes de contrôle de la circulation routière et les</p>		
Capacité à répondre aux besoins	Les technologies de contrôle de la circulation routière STI ont été éprouvées pour aborder les opérations et la sécurité.	
Compatibilité avec la vision	Soutient l'efficacité des opérations et les objectifs de sécurité de la vision.	
Bienfaits possibles	Réduction des retards et de la congestion. Sécurité améliorée. Amélioration des capacités de surveillance et de collecte des données sur la circulation.	
Aspect pratique	Les technologies de contrôle de la circulation sont facilement accessibles.	
Disponibilité des champions	Les municipalités prennent les devants.	
Gestion des risques	Coordination interagences. Capacité d'obtenir du financement.	
Capacité d'intégration	Les possibilités existent pour intégrer de nouveaux systèmes et technologies aux systèmes existants de contrôle de la circulation.	
<p>Élevée Moyenne Faible </p>		
COMMENTAIRES GÉNÉRAUX		

Annexe D – Analyse des services aux utilisateurs

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 2.2 Gestion des incidents		COTE
<p>Le service aux utilisateurs de la gestion des incidents favorise les capacités existantes pour identifier les incidents, formuler les mesures d'intervention et prendre en charge l'exécution et la coordination constante de ces mesures d'intervention. L'unique sous-service du service aux</p>		
Capacité à répondre aux besoins	Les systèmes de gestion des incidents ont été éprouvés pour réduire le temps de détection des incidents, de confirmation et d'intervention.	
Compatibilité avec la vision	Prend en charge les objectifs d'efficacité accrue et de réduction des collisions.	
Bienfaits possibles	Réduire les coûts liés à la congestion découlant des incidents urgents et non urgents. Réduire la gravité des collisions et le risque de collisions secondaires. Accroître la capacité de l'infrastructure existante.	
Aspect pratique	Applications éprouvées.	
Disponibilité des champions	Tous les organismes gouvernementaux ont un mandat pour gérer leur propre infrastructure.	
Gestion des risques	Absence de financement. Dans certains cas, les communications existantes intra-compétence et intra-agence sont médiocres ou inexistantes. Absence de services de communications sans fil dans les régions rurales.	
Capacité d'intégration	La gestion des incidents pourrait être intégrée aux centres de contrôle de la circulation existants.	
<p>Élevée  Moyenne  Faible </p>		
COMMENTAIRES GÉNÉRAUX		

Annexe D – Analyse des services aux utilisateurs

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 2.4 Surveillance des conditions environnementales		COTE
<p>Le service aux utilisateurs de la surveillance des conditions environnementales fournit aux organismes gouvernementaux la capacité d'améliorer les stratégies de contrôle de la qualité de l'air. La fonction assure la surveillance des émissions de longue portée et en bordure de route, ainsi que les systèmes et services de prévisions météorologiques pour l'entretien routier. L'information est utilisée par la gestion de la demande de circulation du centre de gestion de la circulation afin de mitiger la pollution, et elle peut être fournie aux organismes responsables de la</p>		
Capacité à répondre aux besoins	Le préavis de dangers environnementaux, notamment brouillard, pluie verglaçante et fortes chutes de neige, peut être donné au moyen de l'équipement de surveillance de l'environnement et les capacités connexes de diffusion de l'information.	
Compatibilité avec la vision	Améliorer la sécurité des voyageurs et des véhicules commerciaux.	
Bienfaits possibles	Accroître la capacité de donner un préavis de conditions routières dangereuses. Déploiement opportun du matériel de maintenance.	◡
Aspect pratique	Il peut s'avérer moins pratique d'assurer la surveillance environnementale sur les routes à faible densité de circulation.	◡
Disponibilité des champions	Les provinces ont lancé et établi des programmes de surveillance des conditions environnementales.	◡
Gestion des risques	Du point de vue financement, la couverture dans les régions rurales peut être difficile à justifier compte tenu de la faible densité de circulation.	◡
Capacité d'intégration	Intégration aux sites/programmes RWIS existants. Intégration aux informations aux voyageurs et aux opérations, ainsi qu'aux services aux utilisateurs de la maintenance.	◡
<p align="center"> Élevée  Moyenne  Faible  </p>		
COMMENTAIRES GÉNÉRAUX		




Annexe D – Analyse des services aux utilisateurs

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 2.5 Exploitation et entretien		COTE
Capacité à répondre aux besoins	Assurer une gestion plus rentable des installations.	—
Compatibilité avec la vision	Améliorer la sécurité des voyageurs et des véhicules commerciaux.	—
Bienfaits possibles	Réduire les dépenses de fonctionnement par service de maintenance. Assurer des activités d'entretien amélioré des routes.	—
Aspect pratique	Applications éprouvées.	—
Disponibilité des champions	Exploitant de chaque infrastructure.	—
Gestion des risques	Le transfert de l'exploitation vers de nouvelles technologies entraîne des défis. Les exigences en financement initial sont considérables et doivent être justifiées par rapport à d'autres besoins municipaux.	—
Capacité d'intégration	Possibilités de partager avec des possibilités adjacentes. Intégration aux informations aux voyageurs et aux opérations, ainsi qu'aux services aux utilisateurs de la maintenance.	—
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>Élevée </p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>Moyenne </p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>Faible </p> </div> </div>		
COMMENTAIRES GÉNÉRAUX		

Annexe D – Analyse des services aux utilisateurs

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 2.6 Avertissement automatisé et application des règlements								
ÉVALUATION		COTE						
Capacité à répondre aux besoins	Peut-être pour certains emplacements? Besoin d'aide ici? Nettement reconnue dans l'industrie.	<input checked="" type="radio"/>						
Compatibilité avec la vision	Soutient les objectifs de sécurité de la vision.	<input checked="" type="radio"/>						
Bienfaits possibles	Réduction de la fréquence et de la gravité des collisions.	<input checked="" type="radio"/>						
Aspect pratique	Coûts initiaux élevés pour faible densité démographique. Modifications législatives nécessaires.	<input type="radio"/>						
Disponibilité des champions	Municipalités.	<input checked="" type="radio"/>						
Gestion des risques	La faible densité de circulation sur certaines routes rurales peut rendre difficile la justification des dépenses.	<input type="radio"/>						
Capacité d'intégration	Des capacités autonomes soutiennent les applications à distance.	<input checked="" type="radio"/>						
<table border="0"> <tr> <td align="center">Élevée</td> <td align="center"><input checked="" type="radio"/></td> <td align="center">Moyenne</td> <td align="center"><input type="radio"/></td> <td align="center">Faible</td> <td align="center"><input type="radio"/></td> </tr> </table>			Élevée	<input checked="" type="radio"/>	Moyenne	<input type="radio"/>	Faible	<input type="radio"/>
Élevée	<input checked="" type="radio"/>	Moyenne	<input type="radio"/>	Faible	<input type="radio"/>			
COMMENTAIRES GÉNÉRAUX								

Annexe D – Analyse des services aux utilisateurs

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 3.1 Gestion du transport en commun		
ÉVALUATION		COTE
Capacité à répondre aux besoins	Les services STI de transport en commun ont permis aux exploitants de services de transport en commun à mieux gérer leurs biens et à fournir de l'information en temps réel en des endroits clés de leur système.	●
Compatibilité avec la vision	Prend en charge les objectifs d'efficacité et de qualité du service aux voyageurs compris dans la vision.	●
Bienfaits possibles	Améliorer le service de transport au public. Accroître l'efficacité et optimiser l'utilisation des biens existants.	●
Aspect pratique	Industrie GPS en pleine maturité. Communications et technologies de diffusion de l'information facilement accessibles.	●
Disponibilité des champions	Les opérations de transport en commun existantes sont présentes dans la plupart des grands centres.	●
Gestion des risques	Exigences en financement initial considérables. Le transfert de l'exploitation vers de nouveaux systèmes et technologies entraîne des défis.	
Capacité d'intégration	Lien à d'autres sources d'information.	
<p>Élevée  Moyenne  Faible </p>		
COMMENTAIRES GÉNÉRAUX		











Annexe D – Analyse des services aux utilisateurs

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 4.1 Systèmes de paiement électronique		COTE
<p>Le service aux utilisateurs des services de paiement électronique permet aux voyageurs de payer les services de transport par un moyen électronique. Parmi les quatre sous-services des services aux utilisateurs du paiement électronique, les fonctions suivantes sont offertes : 1) Perception électronique des</p>		
Capacité à répondre aux besoins	Assurer l'efficacité en billetterie et en paiement des droits. Évalue la demande comparée à la capacité par le suivi des véhicules garés ou des usagers du transport en commun, qui, à son tour, fournit les possibilités d'accommoder la demande excessive par la requête de stationnement ou d'autobus supplémentaires.	—
Compatibilité avec la vision	Réduit au minimum les retards et la congestion découlant de problèmes de capacité. Gère la demande de déplacement en fournissant l'information sur les disponibilités en stationnement ou des autobus supplémentaires, selon les besoins.	◐
Bienfaits possibles	Améliore les mouvements d'entrée-sortie sur les sites de stationnement, en réduisant les retards; améliore la vitesse d'embarquement dans le transport en commun; réduit la demande de personnel aux points de péage.	◐
Aspect pratique	Exige une mise à niveau du matériel de collecte des droits et de distribution des cartes à puce. Peut être réalisé pour les projets pilotes, au départ, et être étendu à de plus vastes zones d'implantation, par la suite.	◐
Disponibilité des champions	Le projet pilote pourrait être lancé par un seul exploitant de transport en commun ou site de stationnement pour banlieusards. L'initiateur d'un projet du genre peut prévoir une efficacité des opérations.	◐
Gestion des risques	Un certain fardeau pèse sur le public pour modifier son approche habituelle à payer le stationnement ou le transport en commun, qui pourrait être à priori frustrant.	◑
Capacité d'intégration	L'information aux usagers sur le stationnement et le transport en commun peut être utilisée à l'interne par le promoteur aux fins d'analyse, qui pourrait amener des améliorations et une efficacité accrue des activités. Les renseignements personnels pourraient être utilisés de plusieurs façons, s'ils sont jugés acceptables.	◕
LÉGENDE		
Élevée	●	Moyenne
		◕
		Faible
		○
COMMENTAIRES GÉNÉRAUX		
L'utilisation du paiement électronique est un domaine de croissance qui s'élargit rapidement à l'échelle internationale, et bien des projets ont réussi grâce à l'implantation de ces technologies.		
<p>SERVICES AUX UTILISATEURS STI : 5.1 Dédouanement électronique des véhicules commerciaux</p> <p>Le service aux utilisateurs du dédouanement électronique des véhicules commerciaux est constitué à la fois de</p>		




Annexe D – Analyse des services aux utilisateurs

<p>dédouanements électroniques intérieurs et internationaux. Le dédouanement électronique intérieur permet aux véhicules commerciaux de passer par les postes d'inspection sans s'arrêter. Le dédouanement aux frontières internationales permet aux véhicules de passer par les points de contrôle des frontières internationales sans s'arrêter, ou du moins après un contrôle accéléré. Tandis que le véhicule approche d'un poste d'inspection ou d'un point de contrôle, des communications entre le véhicule et le poste fixe ont lieu pour identifier le véhicule et mettre à la disposition des autorités les données nécessaires quant aux papiers d'identité, au poids du véhicule, à l'état de sécurité, au chargement et aux occupants. Le personnel de l'application des règlements peut alors sélectionner les véhicules susceptibles de ne pas être sûrs en vue d'une inspection, et permettre aux véhicules</p>		
ÉVALUATION		COTE
Capacité à répondre aux besoins	Les passages frontaliers sont devenus d'importance cruciale au commerce entre le Canada et les É.-U. Le recours aux technologies de dédouanement électronique amélioreront le débit.	●
Compatibilité avec la vision	Réduit au minimum les retards et la congestion aux passages frontaliers et aux points de pesage du réseau autoroutier. Améliore la collecte, la gestion et le partage des données pour aider les organismes à gérer leurs opérations.	●
Bienfaits possibles	En améliorant le débit de la circulation, et en particulier des camions, le commerce accroît la viabilité, le coût du carburant baisse, les émissions sont réduites et les exigences en effectif aux frontières et aux postes de pesage sont amoindries.	●
Aspect pratique	Par suite d'un intérêt récent pour la sécurité nationale, tous les échelons de gouvernement, le monde des affaires, y compris les transporteurs et le grand public, soutiennent l'utilisation des technologies pour réduire les retards et améliorer la sécurité nationale.	●
Disponibilité des champions	Pour les postes de pesage dynamique, un MDT provincial serait engagé et pourrait lancer une entreprise privée pour transférer la responsabilité. Pour les passages frontaliers, le gouvernement fédéral a récemment consacré un budget à l'introduction de nouvelles technologies.	◐
Gestion des risques	L'utilisation des nouvelles technologies pour ces applications devient de plus en plus une approche standard et est endossée par le gouvernement du Canada et celui des É.-U. Les transporteurs doivent se rallier à l'utilisation du nouvel équipement.	●
Capacité d'intégration	L'information requise pour le dédouanement frontalier du chargement des véhicules peut être utilisée par plusieurs organismes différents, étant donné qu'il existe des questions de douane, d'immigration, de sécurité, d'agriculture, d'aliments, de drogues et de règlements environnementaux dont il faut tenir compte. Un portail unique pour soumission des papiers d'identité, pesage dynamique et systèmes automatisés d'inspection de sécurité (Avantage I-75) pourrait utiliser le même équipement.	◐
LÉGENDE		
Élevée	●	Moyenne
	◐	Faible
		○
COMMENTAIRES GÉNÉRAUX		
L'introduction des nouvelles technologies aux passages frontaliers doit très bien se faire dans l'immédiat. Le soutien financier du gouvernement fédéral sera probablement en place pour l'application aux nouvelles technologies.		











Annexe D – Analyse des services aux utilisateurs

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 5.5 Gestion du transport intermodal des		COTE
Capacité à répondre aux besoins	Pour demeurer des transporteurs et des organismes d'exploitation concurrentiels et efficaces il faudra chercher des moyens d'accélérer les transferts et les dédouanements intermodaux. L'utilisation des technologies de dédouanement électronique et des systèmes de surveillance et de repérage des marchandises améliorera le débit à travers ces liaisons critiques.	
Compatibilité avec la vision	Soutient les objectifs d'efficience de la vision.	
Bienfaits possibles	Réduit au minimum les retards liés à l'accès des gares intermodales. Les organismes et les entreprises privées auront la capacité de mieux surveiller leurs activités et ainsi améliorer l'efficacité.	
Aspect pratique	Par suite d'un intérêt récent pour la sécurité nationale, tous les échelons de gouvernement, le monde des affaires, y compris les transporteurs et le grand public, soutiennent l'utilisation des technologies pour réduire les retards et améliorer la sécurité nationale.	
Disponibilité des champions	Les exploitants de gares intermodales, les autorités portuaires et les transporteurs.	
Gestion des risques	Les transporteurs doivent se rallier à l'utilisation du nouvel équipement et au fait que la surveillance accrue ne se traduit pas en règlements et retards accrus.	
Capacité d'intégration	Le défi sera la transition des méthodes et du système existants vers de nouvelles technologies, tout en maintenant les niveaux de services existants ou en offrant de meilleurs services dans les mêmes installations.	
LÉGENDE		
Élevée 	Moyenne 	Faible 
COMMENTAIRES GÉNÉRAUX		

Annexe D – Analyse des services aux utilisateurs

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 5.6 Gestion des parcs de véhicules commerciaux		COTE
<p>Le service aux utilisateurs de la gestion des parcs de véhicules commerciaux offre des communications en temps réel pour la localisation, la répartition et le repérage des véhicules, entre conducteurs de véhicules</p>		
Capacité à répondre aux besoins	Pour demeurer concurrentielles et efficaces, les nouvelles technologies GPS peuvent servir à offrir une meilleure fiabilité, un synchronisme de livraison adéquat, améliorer le délai de livraison.	—
Compatibilité avec la vision	La gestion des parcs de véhicules peut réduire les coûts occasionnés par les retards et relancer l'activité économique. Elle peut également aider à la livraison et permettre au destinataire de mieux gérer les opérations.	-
Bienfaits possibles	L'introduction de la gestion des parcs de véhicules permettra l'intégration au nord-est des É.-U., améliorera l'uniformité de l'inspection de sécurité des camions, permettra le repérage des véhicules dans tout le corridor Canada-É.-U.-Mexique et assurera un périmètre de sécurité aux ports.	
Aspect pratique	Il existe actuellement un intérêt dans la gestion des parcs de véhicules étant donné qu'une gestion importante de parcs de véhicules est en place au N.-B. et en N.-É., et qu'une communauté de transporteurs bien établie sera proactive. Il existe également un mouvement continu vers l'échange électronique de données.	
Disponibilité des champions	Avec un intérêt croissant dans la région au sein du secteur du camionnage, il est fort probable que l'intérêt mène vers cette région en vue d'une intégration aux possibilités de gestion des parcs de véhicules des É.-U. et d'autres provinces canadiennes.	
Gestion des risques	Bien que les CVO puisse présenter des avantages, il existe des doutes quant à l'efficacité à en tirer à la frontière des É.-U. Il existe également des questions liées à l'importance des parcs de camions de l'Î.-P.-É. et de Terre-Neuve, cette dernière ayant des bureaux principaux pour entreprises de camionnage à l'extérieur de la province.	
Capacité d'intégration	Il ne sembler pas y avoir d'obstacles majeurs à l'intégration, cependant, certaines provinces ont actuellement une bonne longueur d'avance dans l'utilisation des technologies. Les données tirées des CVO pourraient servir d'autres manières, et l'intégration de la gestion des données à d'autres organismes est réalisable.	●
LÉGENDE		
Élevée		Moyenne
		Faible
		
COMMENTAIRES GÉNÉRAUX		
<p>Une stratégie peut être facilement élaborée pour tabler sur l'utilisation actuelle des CVO, des technologies disponibles et de la couverture par les communications sans fil disponibles, et être étendue pour répondre aux exigences croissantes et à l'intérêt croissant des autres provinces.</p>		

Annexe D – Analyse des services aux utilisateurs

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 6.1 Notification des urgences et sécurité personnelle		
Le service aux utilisateurs de la notification des urgences et sécurité personnelle offre la possibilité pour		
ÉVALUATION		COTE
Capacité à répondre aux besoins	Il est important d'utiliser les technologies de communications sans fil pour alerter les organismes à propos de conditions urgentes. L'utilisation du STI pour le bien-être personnel est d'un intérêt primordial pour les collectivités locales.	
Compatibilité avec la vision	La possibilité d'améliorer la sécurité du public voyageur et d'assurer des interventions rapides et coordonnées face aux incidents et aux autres urgences constituent des objectifs importants au titre de la vision.	
Bienfaits possibles	La capacité de répondre rapidement aux urgences par des interventions appropriées constitue un avantage majeur du STI et particulièrement de l'EMS. Cette amélioration de l'intervention peut donner des résultats positifs à l'urgence et réduire les conséquences générales.	
Aspect pratique	Il existe actuellement des problèmes d'instabilité de la bande de fréquences entre les organismes de services d'urgence. Il existe toutefois une consolidation croissante des services d'urgence au sein de chaque province. Le recours à des répartitions distinctes pour les services d'urgence pose également problème.	
Disponibilité des champions	Chaque province compte plusieurs organismes qui dispensent des services. Certaines collectivités disposent d'une consolidation entre organismes. L'identification d'un champion n'est pas actuellement évidente.	
Gestion des risques	La nécessité de coordination entre plusieurs organismes et compétences afin d'assurer une intervention adéquate entraîne la possibilité d'interventions inappropriées et de confusion, ce qui pourrait avoir des conséquences accrues sur l'urgence.	
Capacité d'intégration	Le recours au réseautage des communications, la coordination de la répartition entre organismes et d'autres aspects du système de gestion présentent probablement plusieurs possibilités d'intégration au-delà des besoins essentiels de notification et de sécurité.	
LÉGENDE		
Élevée 	Moyenne 	Faible 
COMMENTAIRES GÉNÉRAUX		
La coordination interagences constitue un défi à relever, et les avantages de la réaliser sont suffisamment importants pour l'essayer sur le plan provincial ou régional.		







Annexe D – Analyse des services aux utilisateurs

SERVICES AUX UTILISATEURS STI : 6.3 Intervention et gestion des opérations		
ÉVALUATION		COTE
Capacité à répondre aux besoins	La capacité d'intervention aux rares cas d'urgence-transport graves dans lesquels une incidence importante a ou aura lieu, constitue un besoin critique, et une intervention coordonnée comprenant la diffusion d'information s'impose.	●
Compatibilité avec la vision	Il faut viser l'amélioration de la sécurité du public voyageur et des véhicules commerciaux, tout en réduisant au minimum les retards et la congestion, en gérant la demande de déplacement et en assurant des interventions rapides et coordonnées à l'égard des incidents et d'autres cas d'urgence.	●
Bienfaits possibles	Toute possibilité de réduire l'ampleur d'une catastrophe par des moyens appropriés est susceptible d'entraîner des incidences limitées et une utilisation plus efficace des ressources des services d'urgence.	●
Aspect pratique	La gestion adéquate des opérations en cas de catastrophe exige souvent une coordination avec des services d'urgence spéciaux, s'ils existent, en plus des services d'urgence locaux, ce qui rend la coordination encore plus difficile à assurer.	○
Disponibilité des champions	Chaque province compte plusieurs organismes qui dispensent des services. Certaines collectivités disposent d'une consolidation entre organismes. L'identification d'un champion n'est pas actuellement évidente.	○
Gestion des risques	La nécessité de coordination entre plusieurs organismes et compétences afin d'assurer une intervention adéquate entraîne la possibilité d'interventions inappropriées et de confusion, ce qui pourrait avoir des conséquences accrues sur l'urgence.	○
Capacité d'intégration	Le recours au réseautage des communications, la coordination de la répartition entre organismes et d'autres aspects du système de gestion présentent probablement plusieurs possibilités d'intégration au-delà des besoins essentiels de notification et de sécurité.	●
LÉGENDE		
Élevée	●	Moyenne
	●◐	Faible
		○
COMMENTAIRES GÉNÉRAUX		
La coordination des organismes de services d'urgence spéciaux en même temps que des organismes de services locaux est un défi à relever; les avantages de sa réalisation sont toutefois suffisamment importants pour l'essayer sur le plan provincial ou régional.		

Annexe D – Analyse des services aux utilisateurs

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 6.4 Gestion des véhicules de secours		
Le service aux utilisateurs de la gestion des véhicules de secours vise la réduction du temps écoulé entre la réception de la notification d'un incident faite par un répartiteur de services d'urgence, et l'arrivée des véhicules sur les lieux. Il comprend la gestion des parcs de véhicules d'urgence, le guidage routier jusqu'au lieu de l'incident ou un hôpital approprié et la préemption de la signalisation routière sur le parcours du véhicule d'urgence afin que ce dernier rencontre le plus grand nombre de feux verts.		
CRITÈRE	ÉVALUATION	COTE
Capacité à répondre aux besoins	Il est important d'utiliser les technologies de communications sans fil pour permettre à la stratégie de gestion de traiter les situations de façon adéquate. L'utilisation du STI, lorsque le bien-être personnel est visé, présente un intérêt primordial pour les collectivités locales.	●
Compatibilité avec la vision	La possibilité d'améliorer la sécurité du public voyageur et d'assurer des interventions rapides et coordonnées face aux incidents et aux autres urgences constituent des objectifs importants au titre de la vision.	●
Bienfaits possibles	La capacité de répondre rapidement aux urgences par des interventions appropriées constitue un avantage majeur du STI et particulièrement de l'EMS. Cette amélioration de l'intervention peut donner des résultats positifs à l'urgence et réduire les conséquences générales. Elle peut également améliorer l'utilisation des ressources de services d'urgence disponibles.	●
Aspect pratique	Il existe actuellement des problèmes d'instabilité de la bande de fréquences entre les organismes de services d'urgence. Il existe toutefois une consolidation croissante des services d'urgence au sein de chaque province. Le recours à des répartitions distinctes pour les services d'urgence pose également problème.	◐
Disponibilité des champions	Chaque province compte plusieurs organismes qui dispensent des services. Certaines collectivités disposent d'une consolidation entre organismes. L'identification d'un champion n'est pas actuellement évidente.	◐
Gestion des risques	La nécessité de coordination entre plusieurs organismes et compétences afin d'assurer une intervention adéquate entraîne la possibilité d'interventions inappropriées et de confusion, ce qui pourrait avoir des conséquences accrues sur l'urgence.	◐
Capacité d'intégration	Le recours au réseautage des communications, la coordination de la répartition entre organismes et d'autres aspects du système de gestion présentent probablement plusieurs possibilités d'intégration au-delà des besoins essentiels de notification et de sécurité.	◐
LÉGENDE		
Élevée	Moyenne	Faible
●	◐	○
COMMENTAIRES GÉNÉRAUX		
La coordination interagences constitue un défi à relever, et les avantages de la réaliser sont suffisamment importants pour l'essayer sur le plan provincial ou régional.		

Annexe D – Analyse des services aux utilisateurs

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 8.1 Gestion des données météorologiques		
ÉVALUATION		COTE
Capacité à répondre aux besoins	En tant qu'élément clé d'un service RWIS, l'information doit être compilée et analysée afin de fournir des données probantes, notamment des rapports et des instructions sur l'état des routes, véhicules et des patrouilles d'entretien des routes.	
Compatibilité avec la vision	Comme moyen d'amélioration de la collecte, de la gestion et du partage des données, l'entreposage de l'information constitue un élément important.	
Bienfaits possibles	La capacité de maniement des données fournit aux utilisateurs l'information pertinente et opportune qui, à son tour, aide les organismes à mieux gérer leurs opérations et leur infrastructure.	
Aspect pratique	L'aspect entreposage du service nécessite la possibilité de communiquer en temps réel plusieurs nœuds de données. Les aspects de l'architecture des communications doivent être pris en compte dans cette évaluation. À l'heure actuelle, ce potentiel semble être faible.	
Disponibilité des champions	Il y aurait un stimulant pour les exploitants d'entretien des routes durant l'hiver afin de lancer l'IW pour permettre l'utilisation du RWIS qui, à son tour, ferait en sorte que les opérations soient plus efficaces et efficientes en termes de ressources.	
Gestion des risques	Le RWIS est une approche standard à l'entretien des routes durant l'hiver qui dépend de l'IW et ne représente pas une utilisation onéreuse de la technologie ou de l'interaction entre organismes.	
Capacité d'intégration	L'IW est la source de données la plus appropriée pour nombre d'applications se rapportant aux activités routières. Les données se rapportant aux conditions routières et météorologiques peuvent servir à fournir des prévisions en vue d'un usage ultérieur et de l'analyse des collision afin d'évaluer les modèles d'activité d'entretien.	
LÉGENDE		
Élevée 	Moyenne 	Faible 
COMMENTAIRES GÉNÉRAUX		
Les communications entre stations-types sur le terrain et nœuds de données sont requises, comme le sont les liaisons de télécommunications entre nœuds de données pour prendre en charge les transferts de données en temps réel.		

ANNEXE E

ÉVALUATION DES PROJETS
PROMETTEURS

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

Une façon d'étudier les mérites d'un service aux utilisateurs donné consiste à évaluer la validité d'un projet prometteur ou d'un projet pilote. En plus de servir de microcosme d'une mise en œuvre plus large, les initiatives de ce genre peuvent évaluer les capacités de réunir les partenaires du projet afin de surmonter les obstacles à la mise en œuvre et confirmer l'efficacité de l'application. Dans le cadre des groupes de discussion sur les services aux utilisateurs tenus dans chaque province de l'Atlantique, on a demandé aux participants d'élaborer des stratégies relatives aux « projets prometteurs » qui pourraient être mises en œuvre assez rapidement et facilement, et de promouvoir la mise en œuvre des STI.

Le bilan ci-dessous est un sommaire des critères au titre desquels les participants ont été appelés à se prononcer pour chaque projet prometteur:

- **Répond aux besoins perçus** – Le projet répond aux besoins perçus et traite une question prioritaire.
- **Soutien de consensus** – L'initiative a obtenu un niveau de consensus parmi les intervenants à l'effet que le projet méritait d'être poursuivi.
- **Obstacles technologiques minimales** – Présente un faible risque d'être entravé ou rendu inopérant par un obstacle technologique.
- **Obstacles organiques minimales** – Présente un faible risque d'être entravé ou rendu inopérant par un obstacle organique.
- **Analyse de rentabilisation** – Peut être mis en œuvre à coût raisonnable et offrir des avantages réels et évidents à un grand groupe d'intervenants.
- **Attire les champions** – Retiendra l'attention des champions éventuels chez les législateurs, les dirigeants d'entreprise, le public et les médias.
- **Contribue au profil STI et vital pour la stratégie de ligne principale** – Illustre le STI comme élément viable de la stratégie de transport de ligne principale.

Le tableau 1 est un sommaire des projets prometteurs éventuels identifiés par les participants. L'Annexe C comprend des feuilles de résumé, qui évaluent chaque projet proposé en fonction des critères établis.

Les projets prometteurs identifiés donnent un point de départ solide pour la planification de la mise en œuvre, et ces projets sont reportés pour une analyse plus approfondie aux cours des étapes subséquentes du projet.

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

Tableau 1 – Projets prometteurs éventuels

Nom du projet	Province
Gestion des incidents	Nouveau-Brunswick
Paielement électronique	Nouveau-Brunswick
Processus administratif des véhicules commerciaux	Nouveau-Brunswick
Programme de pesage routier dynamique à l'échelle provinciale	Terre-Neuve et Labrador
Information interactive aux voyageurs	Terre-Neuve et Labrador
Projet pilote d'installation de caméras aux feux rouges	Terre-Neuve et Labrador
Mise en œuvre de la carte à puce de transport	Terre-Neuve et Labrador
Préemption des feux de circulation pour les zones prioritaires	Terre-Neuve et Labrador
Système de signalisation routière adapté	Terre-Neuve et Labrador
Information sur le transport en commun en cours de route	Nouvelle-Écosse
Sécurité des voyages en commun	Nouvelle-Écosse
Préemption/priorité des feux de circulation liés au trafic en transit	Nouvelle-Écosse
Consolidation de la collecte et de la diffusion des informations « juste à temps » pour tous les modes de transport	Nouvelle-Écosse
Lancement du réseau intermodal	Nouvelle-Écosse
Paielement électronique	Nouvelle-Écosse
Système centralisé d'information aux voyageurs	Nouvelle-Écosse
Services de transport en commun – Optimisation du système GPS pour le parc de véhicules	Île-du-Prince-Édouard
Gestion des incidents	Île-du-Prince-Édouard
Surveillance des conditions environnementales	Île-du-Prince-Édouard
Système de signalisation routière adapté	Île-du-Prince-Édouard
Gestion des véhicules d'urgence	Île-du-Prince-Édouard
Services de paielement électronique	Île-du-Prince-Édouard
Transport en commun adapté à la demande	Île-du-Prince-Édouard
Système d'information aux voyageurs	Île-du-Prince-Édouard

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

Évaluation des projets prometteurs – Groupe de discussion du N.-B.						
Description du projet			Champions			
Gestion des incidentes – Mettre en œuvre un plan pour élaborer et favoriser un système en vue de coordonner l'intervention face aux événements. Il comprendrait les éléments nécessaires à l'identification et à la localisation des incidents, et à la coordination des interventions (GRC, ambulance, dépanneuses).			<ul style="list-style-type: none"> • Provincial (DPS/MDT) • Fédéral (GRC) • Municipal 			
Critères	Commentaires	Cote				
		1	2	3	4	5
Répond aux besoins perçus	<ul style="list-style-type: none"> • Satisfait – approche très proactive. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Soutien de consensus	<ul style="list-style-type: none"> • Oui – convenu qu'une intervention à temps sauve des vies. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Obstacles technologiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> • Technologie éprouvée (COMPASS). 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Obstacles organiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessite un haut degré de coopération. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Analyse de rentabilisation	<ul style="list-style-type: none"> • Oui – épargne de vies et de coûts – effort d'intervention approprié. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Attire les champions	<ul style="list-style-type: none"> • Oui – profite et agit rapidement – attire l'attention. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Contribue au profil STI	<ul style="list-style-type: none"> • Oui – table sur d'autres réussites (COMPASS) 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Vital pour la stratégie de ligne principale	<ul style="list-style-type: none"> • Clients à la recherche de service rapide et à temps – comble les attentes du public. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Probabilité générale de réussite comme projet prometteur		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

Évaluation des projets prometteurs – Groupe de discussion du N.-B.						
Description du projet			Champions			
Paiement électronique – Étendre l'usage des transpondeurs aux zones autres que de perception des péages (p. ex., stationnement, carburant).			<ul style="list-style-type: none"> • Installations de péage • Municipalités • Secteur privé 			
Critères	Commentaires	Cote				
		1	2	3	4	5
Répond aux besoins perçus	<ul style="list-style-type: none"> • Perception des péages actuellement en place et fonctionnant bien. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Soutien de consensus	<ul style="list-style-type: none"> • N.-B. et N.-É. ont une entente à présent, tandis que l'Î.-P.-É. étudie les possibilités. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles technologiques minimes	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun problème technique. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles organiques minimes	<ul style="list-style-type: none"> • Il faut faire face aux questions d'intermédiaires anonymes. 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Analyse de rentabilisation	<ul style="list-style-type: none"> • Économies de temps et d'argent pour l'utilisateur et le fournisseur. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Attire les champions	<ul style="list-style-type: none"> • Halifax/Dartmouth, Cobequid Pass et St. John National Bridge. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Contribue au profil STI	<ul style="list-style-type: none"> • Très visible. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Vital pour la stratégie de ligne principale	<ul style="list-style-type: none"> • Surmonter les obstacles organiques et convaincre les utilisateurs finals que le système est disponible. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Probabilité générale de réussite comme projet prometteur		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

<i>Évaluation des projets prometteurs – Groupe de discussion du N.-B.</i>						
Description du projet			Champions			
Processus administratif des véhicules commerciaux			Sécurité publique			
Critères	Commentaires	Cote				
		1	2	3	4	5
Répond aux besoins perçus	<ul style="list-style-type: none"> Oui 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Soutien de consensus	<ul style="list-style-type: none"> Industrie – oui. Interprovincial – oui. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Obstacles technologiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> Une base existe actuellement. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Obstacles organiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> Élevée – coopération entre OVTS. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Analyse de rentabilisation	<ul style="list-style-type: none"> Coûts initiaux significatifs, mais moyennement hauts. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Attire les champions	<ul style="list-style-type: none"> Réussites existantes en Amérique du Nord. Traite les besoins prioritaires. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Contribue au profil STI	<ul style="list-style-type: none"> Oui. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Vital pour la stratégie de ligne principale	<ul style="list-style-type: none"> Absolument. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<i>Probabilité générale de réussite comme projet prometteur</i>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

<i>Évaluation des projets prometteurs – Groupe de discussion de T.-N.-L.</i>						
Description du projet			Champions			
Programme de pesage routier dynamique (WIM) à l'échelle provinciale			Industrie du transport routier CME			
Critères	Commentaires	Cote				
		1	2	3	4	5
Répond aux besoins perçus	<ul style="list-style-type: none"> • Exigences existantes 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Soutien de consensus	<ul style="list-style-type: none"> • Les transporteurs collaborent. • Nécessite des capitaux de démarrage du gouvernement. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles technologiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> • Technologie éprouvée 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Obstacles organiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> • Financement • Campagne de sensibilisation 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Analyse de rentabilisation	<ul style="list-style-type: none"> • Les exigences en heures de service pourraient réduire le parcours de 2 jours à 1 jour en épargnant 1 heure de conduite. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Attire les champions	<ul style="list-style-type: none"> • Secteur du camionnage 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Contribue au profil STI	<ul style="list-style-type: none"> • Prestige et grande visibilité 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vital pour la stratégie de ligne principale	<ul style="list-style-type: none"> • Contribue à tous les facteurs. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<i>Probabilité générale de réussite comme projet prometteur</i>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

<i>Évaluation des projets prometteurs – Groupe de discussion de T.-N.-L.</i>						
Description du projet			Champions			
Information interactive aux voyageurs – Fournit conditions routières, de circulation et météo par réseau sans fil. Zones prioritaires : Argentia et Port aux Basques			<ul style="list-style-type: none"> • Transports, gouvernements fédéral et provinciaux • Tourisme • Transporteur (télécommunications sans fil) 			
Critères	Commentaires	Cote				
		1	2	3	4	5
Répond aux besoins perçus	<ul style="list-style-type: none"> • Conditions routières, commodités, tourisme – attractions 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Soutien de consensus	<ul style="list-style-type: none"> • Actuellement disponible dans d'autres médias – radio, télévision • Censé fonctionner 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Obstacles technologiques minimes	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructure existante <ul style="list-style-type: none"> – Cellulaire, Internet – Une zone étendue pose un plus grand problème. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles organiques minimes	<ul style="list-style-type: none"> • Coordination intergouvernementale requise 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Analyse de rentabilisation	<ul style="list-style-type: none"> • Mise de fonds initiale • Potentiel de recettes? 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Attire les champions	<ul style="list-style-type: none"> • Oui – pouvoir commercial 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Contribue au profil STI	<ul style="list-style-type: none"> • Oui – prestige 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vital pour la stratégie de ligne principale	<ul style="list-style-type: none"> • Favorise la sécurité. • Favorise l'économie régionale. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Probabilité générale de réussite comme projet prometteur		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

<i>Évaluation des projets prometteurs – Groupe de discussion de T.-N.-L.</i>						
Description du projet			Champions			
Projet pilote d'installation de caméras aux feux rouges			Ville de St. John's			
Critères	Commentaires	Cote				
		1	2	3	4	5
Répond aux besoins perçus	<ul style="list-style-type: none"> Réduction des collisions 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Soutien de consensus		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Obstacles technologiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> Technologie éprouvée 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Obstacles organiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> Modifications législatives 	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Analyse de rentabilisation	<ul style="list-style-type: none"> Coûts-avantages significatifs Autofinancement 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Attire les champions		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Contribue au profil STI	<ul style="list-style-type: none"> Améliore la sécurité. Grande visibilité 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Vital pour la stratégie de ligne principale		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Probabilité générale de réussite comme projet prometteur		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

Évaluation des projets prometteurs – Groupe de discussion de T.-N.-L.						
Description du projet		Champions				
Mettre en œuvre la carte à puce de transport; entretien des voitures, autobus, taxis, stationnement, enregistrement des véhicules, billetterie provinciale, DRL, autocars, transport aérien, Marine Atlantique.		<ul style="list-style-type: none"> • Gouvernement provincial • Ville • Metrobus • MUN 				
Critères	Commentaires	Cote				
		1	2	3	4	5
Répond aux besoins perçus	<ul style="list-style-type: none"> • Commodité – trop grand nombre de cartes 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Soutien de consensus	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentera avec le temps. • Susceptible d'être lent à démarrer. • La demande du public accroîtra la participation. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles technologiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> • La technologie existe actuellement. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Obstacles organiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> • Le consensus peut être difficile à obtenir (gouvernement, MUN, banques, etc.). 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Analyse de rentabilisation	<ul style="list-style-type: none"> • L'investissement en matériel peut être onéreux. • La facilité d'utilisation relance de l'activité économique. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Attire les champions	<ul style="list-style-type: none"> • En raison de la commodité pour le public. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Contribue au profil STI	<ul style="list-style-type: none"> • Se concentre sur l'intégration. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Vital pour la stratégie de ligne principale	<ul style="list-style-type: none"> • Essentiellement commodité pour le public : « accroît la sécurité et l'efficacité du transport de surface ». 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Probabilité générale de réussite comme projet prometteur		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

Évaluation des projets prometteurs – Groupe de discussion de T.-N.-L.						
Description du projet			Champions			
Préemption des feux de circulation pour les zones prioritaires où le niveau de service pour la lutte contre l'incendie pose problème.			Ville de St. John's			
Critères	Commentaires	Cote				
		1	2	3	4	5
Répond aux besoins perçus	<ul style="list-style-type: none"> Nécessité constante de réduire tout retard dans une intervention d'urgence. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Soutien de consensus	<ul style="list-style-type: none"> Avantages significatifs 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Obstacles technologiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> Technologie disponible immédiatement 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Obstacles organiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> Aucun obstacle important à part le coût 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Analyse de rentabilisation	<ul style="list-style-type: none"> Sécurité publique 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Attire les champions	<ul style="list-style-type: none"> Réussite à d'autres endroits 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Contribue au profil STI	<ul style="list-style-type: none"> Oui 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vital pour la stratégie de ligne principale	<ul style="list-style-type: none"> Très localisé 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Probabilité générale de réussite comme projet prometteur		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

<i>Évaluation des projets prometteurs – Groupe de discussion de T.-N.-L.</i>						
Description du projet			Champions			
Radio à fréquence fixe connectée pour système de signalisation routière adapté. Considérer les corridors clés : Thompson; Torbay			Ville de St. John's			
Critères	Commentaires	Cote				
		1	2	3	4	5
Répond aux besoins perçus	<ul style="list-style-type: none"> Réduction de la congestion Réduction des gaz à effet de serre 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Soutien de consensus	<ul style="list-style-type: none"> Affirmation que la réduction des retards profite au public. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Obstacles technologiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> Applications disponibles immédiatement éprouvées 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Obstacles organiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> Aucun obstacle important 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Analyse de rentabilisation	<ul style="list-style-type: none"> Avantage significatif et frais généraux minimales 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Attire les champions	<ul style="list-style-type: none"> Dans une certaine mesure 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Contribue au profil STI	<ul style="list-style-type: none"> Débit de la circulation plus uniforme?? ?? projection 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Vital pour la stratégie de ligne principale	<ul style="list-style-type: none"> Très localisé 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Probabilité générale de réussite comme projet prometteur		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

Évaluation des projets prometteurs – Groupe de discussion de la N.-É.						
Description du projet			Champions			
Information sur le transport en commun en cours de route			Metro Transit			
Critères	Commentaires	Cote				
		1	2	3	4	5
Répond aux besoins perçus	<ul style="list-style-type: none"> « Go Time » pas toujours considéré fiable. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Soutien de consensus	<ul style="list-style-type: none"> « Go Time » déjà en cours d'utilisation, mais non fondé sur le GPS. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles technologiques minimales		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles organiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> « Go Time » déjà pris en charge. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Analyse de rentabilisation	<ul style="list-style-type: none"> GPS et affichages à matrice à points feraient meilleur usage du matériel existant « Go Time »? 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Attire les champions		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Contribue au profil STI	<ul style="list-style-type: none"> Les nouveaux affichages à matrice à points seraient très visibles. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vital pour la stratégie de ligne principale		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Probabilité générale de réussite comme projet prometteur		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

Évaluation des projets prometteurs – Groupe de discussion de la N.-É.						
Description du projet			Champions			
Information sur le transport en commun en cours de route			Metro Transit			
Critères	Commentaires	Cote				
		1	2	3	4	5
Répond aux besoins perçus	<ul style="list-style-type: none"> « Go Time » pas toujours considéré fiable. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Soutien de consensus	<ul style="list-style-type: none"> « Go Time » déjà en cours d'utilisation, mais non fondé sur le GPS. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles technologiques minimales		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles organiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> « Go Time » déjà pris en charge. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Analyse de rentabilisation	<ul style="list-style-type: none"> GPS et affichages à matrice à points feraient meilleur usage du matériel existant « Go Time »? 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Attire les champions		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Contribue au profil STI	<ul style="list-style-type: none"> Les nouveaux affichages à matrice à points seraient très visibles. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vital pour la stratégie de ligne principale		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Probabilité générale de réussite comme projet prometteur		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

<i>Évaluation des projets prometteurs – Groupe de discussion de la N.-É.</i>						
Description du projet		Champions				
Sécurité des voyages en commun		<ul style="list-style-type: none"> • Metro Transit • Services policiers 				
Critères	Commentaires	Cote				
		1	2	3	4	5
Répond aux besoins perçus		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Soutien de consensus		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles technologiques minimales		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Obstacles organiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> • Les services policiers et de transport en commun sont tous deux assujettis à la municipalité régionale de Halifax (HRM). Les coûts pourraient poser problème. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Analyse de rentabilisation	<ul style="list-style-type: none"> • Réduire le vandalisme aux autobus, aux traversiers et aux abribus; encourager davantage les usagers hors pointe. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Attire les champions		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Contribue au profil STI		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vital pour la stratégie de ligne principale		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Probabilité générale de réussite comme projet prometteur</i>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

<i>Évaluation des projets prometteurs – Groupe de discussion de la N.-É.</i>						
Description du projet			Champions			
Préemption/priorité des feux de circulation liés au trafic en transit			Metro Transit			
Critères	Commentaires	Cote				
		1	2	3	4	5
Répond aux besoins perçus	<ul style="list-style-type: none"> Les autobus sont gravement retardés dans la circulation. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Soutien de consensus	<ul style="list-style-type: none"> Délibérations possibles entre automobilistes et service de la circulation. 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles technologiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> Déjà en usage par les véhicules d'urgence. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles organiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> Délibérations possibles entre les services du transport et de la circulation. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Analyse de rentabilisation	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de l'utilisation de l'autobus, du nombre d'utilisateurs et des recettes. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Attire les champions	<ul style="list-style-type: none"> Approche novatrice en matière de transport en commun. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Contribue au profil STI	<ul style="list-style-type: none"> Aide les automobilistes en amenant davantage de monde à emprunter l'autobus. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Vital pour la stratégie de ligne principale	<ul style="list-style-type: none"> Ferait beaucoup en augmentant le nombre d'utilisateurs du transport en commun. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Probabilité générale de réussite comme projet prometteur		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

<i>Évaluation des projets prometteurs – Groupe de discussion de la N.-É.</i>						
Description du projet			Champions			
Consolidation de la collecte et de la diffusion des informations « juste à temps » pour tous les modes de transport.			Provincial en partenariat avec le secteur privé			
Critères	Commentaires	Cote				
		1	2	3	4	5
Répond aux besoins perçus	<ul style="list-style-type: none"> L'information est là, et il s'agit de la partager facilement. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Soutien de consensus	<ul style="list-style-type: none"> Tout le monde peut profiter des données partagées. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles technologiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> Projet idéal pour les TI. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Obstacles organiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> Encourager les partenariats privés, tous les échelons de gouvernement. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Analyse de rentabilisation	<ul style="list-style-type: none"> Avantages immédiats pour un investissement minime. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Attire les champions	<ul style="list-style-type: none"> Traverse plusieurs frontières. Attire les parties intéressées. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Contribue au profil STI	<ul style="list-style-type: none"> L'utilisateur a besoin d'accéder à travers les TI. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Vital pour la stratégie de ligne principale	<ul style="list-style-type: none"> Sécurité, efficacies. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<i>Probabilité générale de réussite comme projet prometteur</i>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

Évaluation des projets prometteurs – Groupe de discussion de la N.-É.						
Description du projet			Champions			
Lancement du réseau intermodal			<ul style="list-style-type: none"> • Ports • Expéditeurs • Transporteurs commerciaux • Port EDI 			
Critères	Commentaires	Cote				
		1	2	3	4	5
Répond aux besoins perçus	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier les intervenants et le potentiel des TI. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Soutien de consensus	<ul style="list-style-type: none"> • Réussite antérieure du port EDI. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles technologiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> • Technologies éprouvées. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles organiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> • Nombreux intervenants. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Analyse de rentabilisation	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la concurrentialité des ports. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Attire les champions	<ul style="list-style-type: none"> • Secteur des mouvements de marchandises. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Contribue au profil STI	<ul style="list-style-type: none"> • Secteur des mouvements de marchandises seulement. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vital pour la stratégie de ligne principale	<ul style="list-style-type: none"> • Mouvements des marchandises. • Intermodalisme. • Concurrence régionale. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Probabilité générale de réussite comme projet prometteur		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

<i>Évaluation des projets prometteurs – Groupe de discussion de la N.-É.</i>						
Description du projet			Champions			
Paiement électronique – Accroître le nombre de laissez-passer « MacPass » à Marine Atlantique, à Bay Ferries, et les exploitants de parcs de stationnement.			<ul style="list-style-type: none"> • Commission du pont H-D • Marine Atlantique • Bay Ferries • Exploitants de parcs de stationnement 			
Critères	Commentaires	Cote				
		1	2	3	4	5
Répond aux besoins perçus	<ul style="list-style-type: none"> • Commodité améliorée. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Soutien de consensus		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles technologiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> • Technologie éprouvée. • Population étiquetée existante. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Obstacles organiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> • Coûts initiaux élevés. 	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Analyse de rentabilisation	<ul style="list-style-type: none"> • Coûts d'exploitation réduits. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Attire les champions	<ul style="list-style-type: none"> • Exploitants d'installations. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Contribue au profil STI	<ul style="list-style-type: none"> • Visible au public. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vital pour la stratégie de ligne principale	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilité améliorée. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Probabilité générale de réussite comme projet prometteur</i>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

<i>Évaluation des projets prometteurs – Groupe de discussion de la N.-É.</i>						
Description du projet			Champions			
Système d'information du voyageur centralisé – 1-800, Web, HAR.			<ul style="list-style-type: none"> • Province • Tourisme/industrie • Exploitants de services routiers privés • Transporteurs commerciaux • Chambres de commerce • Traversiers 			
Critères	Commentaires	Cote				
		1	2	3	4	5
Répond aux besoins perçus	<ul style="list-style-type: none"> • Source d'information consolidée. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Soutien de consensus	<ul style="list-style-type: none"> • Besoin reconnu. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles technologiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> • Technologies éprouvées. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles organiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> • Mécanisme de partenariat/financement? 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Analyse de rentabilisation	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessite un investissement. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Attire les champions	<ul style="list-style-type: none"> • De nombreux intervenants éventuels. • Qui prend la charge? 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Contribue au profil STI	<ul style="list-style-type: none"> • Très visible. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Vital pour la stratégie de ligne principale	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilité améliorée. • Création de richesse. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<i>Probabilité générale de réussite comme projet prometteur</i>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

<i>Évaluation des projets prometteurs – Groupe de discussion de l'Î.-P.-É.</i>						
Description du projet		Champions				
Services de transport en commun 3.1 GPS des parcs de véhicules optimisé Intégration des services d'autobus privé et public		<ul style="list-style-type: none"> • Administration municipale et gouvernements fédéral et provinciaux • Exploitants existants • Écoles 				
Critères	Commentaires	Cote				
		1	2	3	4	5
Répond aux besoins perçus	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilité améliorée. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Soutien de consensus	<ul style="list-style-type: none"> • Faible au départ; évoluant avec le service et le temps. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles technologiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> • Aucune. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Obstacles organiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> • Syndicats/personnes politiques (municipales et provinciales). 	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Analyse de rentabilisation	<ul style="list-style-type: none"> • L'infrastructure existe à faibles coûts initiaux. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Attire les champions	<ul style="list-style-type: none"> • Méthode éprouvée de systèmes publics éducatifs. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Contribue au profil STI	<ul style="list-style-type: none"> • L'intégration d'Internet serait facile. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vital pour la stratégie de ligne principale	<ul style="list-style-type: none"> • Un usage moindre de carburant fossile atténue les problèmes de stationnement (ville, Holland College, UPEI). 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<i>Probabilité générale de réussite comme projet prometteur</i>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

<i>Évaluation des projets prometteurs – Groupe de discussion de l'Î.-P.-É.</i>						
Description du projet			Champions			
2.2 Gestion des incidents – Localiser les collisions sur le SIG-T			<ul style="list-style-type: none"> • Province • Ville • Application des règlements • Services publics 			
Critères	Commentaires	Cote				
		1	2	3	4	5
Répond aux besoins perçus	<ul style="list-style-type: none"> • Emplacement de collision. • Fait part au public motorisé des événements en temps réel. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Soutien de consensus	<ul style="list-style-type: none"> • Application des règlements. • Planificateurs/conception de routes. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles technologiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> • Technologie GPS dans véhicule sur le terrain, au bureau GPS, etc. 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles organiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> • Ils veulent connaître cette information. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Analyse de rentabilisation	<ul style="list-style-type: none"> • Définir les zones et endroits problématiques. • Améliorations apportées à la route. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Attire les champions	<ul style="list-style-type: none"> • Application des règlements. • Planificateurs. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Contribue au profil STI	<ul style="list-style-type: none"> • Oui. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vital pour la stratégie de ligne principale		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Probabilité générale de réussite comme projet prometteur</i>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

<i>Évaluation des projets prometteurs – Groupe de discussion de l'Î.-P.-É.</i>						
Description du projet			Champions			
2.4 Surveillance des conditions environnementales <ul style="list-style-type: none"> • Intégration du système provincial RWIS au ministère de l'Agriculture et au système national proposé. • Mettre à niveau 4 sites existants, ajouter 2 nouveaux sites. 			<ul style="list-style-type: none"> • Province • Environnement Canada • Pont de la Confédération 			
Critères	Commentaires	Cote				
		1	2	3	4	5
Répond aux besoins perçus	<ul style="list-style-type: none"> • Sécurité routière améliorée et efficacité améliorée des travaux d'entretien des routes. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Soutien de consensus	<ul style="list-style-type: none"> • Partage de l'information. • Aucun double emploi. • Transports et Travaux publics, Agriculture, tout profit. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles technologiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> • La technologie existe, mais la courbe d'apprentissage est substantielle. • Normalisation du matériel. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles organiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> • Une certaine coopération interministérielle. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Analyse de rentabilisation	<ul style="list-style-type: none"> • Le ratio coûts-avantages révèle des économies substantielles à l'égard de l'entretien des routes. • Compagnies d'assurance. • Coût pour l'utilisateur. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Attire les champions	<ul style="list-style-type: none"> • Transports et Travaux publics, Environnement Canada, organismes assureurs. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Contribue au profil STI	<ul style="list-style-type: none"> • Invisible à l'utilisateur, mais avantages appréciables. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vital pour la stratégie de ligne principale	<ul style="list-style-type: none"> • Améliore la sécurité et le service au public. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Probabilité générale de réussite comme projet prometteur</i>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

Évaluation des projets prometteurs – Groupe de discussion de l'Î.-P.-É.						
Description du projet			Champions			
2.1 Surveillance de la circulation et contrôle des réseaux routiers Système de signalisation routière adapté pour la Région du Grand Charlottetown en vue de renforcer les corridors nord-sud et est-ouest.			<ul style="list-style-type: none"> Transports et Travaux publics et Ville de Charlottetown 			
Critères	Commentaires	Cote				
		1	2	3	4	5
Répond aux besoins perçus	<ul style="list-style-type: none"> Le public demande un meilleur débit de circulation. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Soutien de consensus	<ul style="list-style-type: none"> Public, ville, affaires, détail. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles technologiques minimes	<ul style="list-style-type: none"> La technologie existe, mais nécessiterait un investissement en infrastructure et en courbe d'apprentissage. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles organiques minimes	<ul style="list-style-type: none"> Gouvernement provincial et administration municipale seulement. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Analyse de rentabilisation	<ul style="list-style-type: none"> Il ne s'agit pas d'un gros problème à résoudre, mais la croissance économique du cœur du centre-ville en serait améliorée. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Attire les champions	<ul style="list-style-type: none"> Gouvernement provincial; ville. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Contribue au profil STI	<ul style="list-style-type: none"> Absence de STI à la fine pointe, en quelque sorte invisible à l'utilisateur, mais gros projet en cours. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vital pour la stratégie de ligne principale		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Probabilité générale de réussite comme projet prometteur		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

Évaluation des projets prometteurs – Groupe de discussion de l'Î.-P.-É.						
Description du projet			Champions			
6.4 Gestion des véhicules d'urgence Intégration de la communication des services d'urgence			<ul style="list-style-type: none"> Gouvernement Services d'urgence 			
Critères	Commentaires	Cote				
		1	2	3	4	5
Répond aux besoins perçus	<ul style="list-style-type: none"> Incapacité de tous les principaux organismes EMS à communiquer. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Soutien de consensus	<ul style="list-style-type: none"> D'accord que la sécurité et les vies dépendent d'une intervention rapide et adéquate. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Obstacles technologiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> Différences marquées dans les systèmes de communication. 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles organiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> Contraintes budgétaires au gouvernement fédéral. 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Analyse de rentabilisation	<ul style="list-style-type: none"> Coût élevé des systèmes de recristallisation. Fédéral contre provincial. 	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Attire les champions	<ul style="list-style-type: none"> EMS. 	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Contribue au profil STI	<ul style="list-style-type: none"> Utilise les systèmes actuels. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vital pour la stratégie de ligne principale	<ul style="list-style-type: none"> Haute priorité pour sauver des vies. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Probabilité générale de réussite comme projet prometteur		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

<i>Évaluation des projets prometteurs – Groupe de discussion de l'Î.-P.-É.</i>						
Description du projet		Champions				
4.1 Services de paiement électronique Paiement électronique pour véhicules commerciaux – usagers habituels du Pont de la Confédération.		<ul style="list-style-type: none"> • APTA • Strait Crossing 				
Critères	Commentaires	Cote				
		1	2	3	4	5
Répond aux besoins perçus	<ul style="list-style-type: none"> • Arriérés de paiement et maintien de la confidentialité des données financières. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Soutien de consensus	<ul style="list-style-type: none"> • En cours d'utilisation en d'autres endroits du Canada atlantique. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles technologiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> • Technologie existante. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Obstacles organiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> • Consentement des utilisateurs de participer à la coopération d'autres organismes. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Analyse de rentabilisation	<ul style="list-style-type: none"> • Faible coût pour l'utilisateur. • Soutien de l'administration à l'utilisateur. • Données confidentielles. • Coûts initiaux élevés. 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Attire les champions	<ul style="list-style-type: none"> • Axé sur l'utilisateur 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Contribue au profil STI	<ul style="list-style-type: none"> • Utilise une application directe STI. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vital pour la stratégie de ligne principale	<ul style="list-style-type: none"> • Faible priorité. 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Probabilité générale de réussite comme projet prometteur</i>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

<i>Évaluation des projets prometteurs – Groupe de discussion de l'Î.-P.-É.</i>						
Description du projet			Champions			
3.3 Transport en commun adapté à la demande Gestion de l'acheminement souple des véhicules de transport en commun.			<ul style="list-style-type: none"> • Municipalités • SIG (notamment aînés, handicapés) • Groupes environnementaux • Industrie touristique 			
Critères	Commentaires	Cote				
		1	2	3	4	5
Répond aux besoins perçus	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure option pour densité rurale/faible. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Soutien de consensus	<ul style="list-style-type: none"> • Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a mis en œuvre un projet pilote. • Groupes privés et de bienfaisance offrant des services à l'Î.-P.-É. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles technologiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> • Prototype d'application créé avec la N.-É. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Obstacles organiques minimales	<ul style="list-style-type: none"> • Inconnu. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Analyse de rentabilisation	<ul style="list-style-type: none"> • Fait un usage plus efficace des services de transport existants. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Attire les champions	<ul style="list-style-type: none"> • Profite aux groupes susmentionnés. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Contribue au profil STI	<ul style="list-style-type: none"> • Le Canada atlantique a une population relativement décentralisée. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Vital pour la stratégie de ligne principale	<ul style="list-style-type: none"> • Soutient la mobilité. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<i>Probabilité générale de réussite comme projet prometteur</i>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Annexe E – Évaluation des projets prometteurs

Évaluation des projets prometteurs – Groupe de discussion de l'Î.-P.-É.						
Description du projet		Champions				
1.1 Information aux voyageurs 1.4 Services de réservation et d'information aux voyageurs Élaborer des services d'information aux voyageurs susceptibles d'intégrer les données de diverses sources et de les diffuser à divers médias afin de faciliter les décisions de voyage.		<ul style="list-style-type: none"> • Industrie touristique • Ministère des Transports • Ministère du Tourisme • Fournisseurs de services de communications sans fil • Fournisseurs de contenu 				
Critères	Commentaires	Cote				
		1	2	3	4	5
Répond aux besoins perçus	<ul style="list-style-type: none"> • Exigence du voyageur en matière d'information avancée et d'information à temps en cours de route. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Soutien de consensus	<ul style="list-style-type: none"> • Le gouvernement et le secteur privé ont tous deux fait des tentatives pour fournir certains ou tous les éléments de ce service. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Obstacles technologiques minimes	<ul style="list-style-type: none"> • Plusieurs plates-formes de livraison disponibles – certaines ne sont pas historiquement fructueuses (p. ex., le signal radio/cassette prédomine avec l'information sur les routes locale ou la météo). • Technologie sans fil avant-départ 2,5/3 Go en cours de route. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obstacles organiques minimes	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôle de l'infrastructure et du contenu du réseau actuellement non distinct, créant des obstacles au marché pour les projets non-télécommunications. 	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Analyse de rentabilisation	<ul style="list-style-type: none"> • L'analyse de rentabilisation est solide si l'utilisateur possède le réseau, et inconnue s'il ne le possède pas. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Attire les champions	<ul style="list-style-type: none"> • Attire l'utilisateur, le contenu, l'infrastructure et les champions de l'industrie. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Contribue au profil STI	<ul style="list-style-type: none"> • Prestation précoce d'avantages de valeur perçue à toute une variété d'auditoires et d'intervenants. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Vital pour la stratégie de ligne principale	<ul style="list-style-type: none"> • Sera plus appréciable si elle est centrée sur les besoins de l'utilisateur plutôt que sur les objectifs agissant sur l'offre. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Probabilité générale de réussite comme projet prometteur		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

ANNEXE F

Atelier d'analyse des possibilités

Le 23 janvier 2002

**ÉTUDE RÉGIONALE SUR LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE DES STI
POUR LES PROVINCES ATLANTIQUES
ATELIER SUR LES POSSIBILITÉS STI**

Le 31 JANVIER 2002

ORDRE DU JOUR

Inscription et rafraîchissements (30 minutes) (8 h – 8 h 30)

Séance d'introduction (90 minutes) (8 h 30 – 10 h)

Objectif – Préparer les participants à définir les possibilités, et à tabler sur les travaux effectués durant les réunions des groupes de discussion portant sur les besoins des utilisateurs.

Activités

Introduction

- Mot de bienvenue et allocution d'ouverture – M. David Johnstone, sous-ministre, ministère des Transports du Nouveau-Brunswick
- Présentation des participants
- Présentation des animateurs – explication des objectifs de l'atelier

Aperçu des STI

- Description de la vision STI provisoire des provinces de l'Atlantique
- Aperçu de l'architecture STI canadienne et des services aux utilisateurs des STI
- Description des résultats fournis par les quatre groupes de discussion

Pause (15 minutes) (10 h – 10 h 15)

Plan des activités (60 minutes) (10 h 15 – 11 h 15)

Objectif – Fournir des données sur les évaluations de services aux utilisateurs

Activités

Aperçu

- Description des « attributs » à évaluer pour chacun des quatorze services aux utilisateurs « prioritaires »
- Sommaire des obstacles traditionnels au déploiement des STI

Évaluation des services aux utilisateurs

- L'équipe de consultants fournit des formulaires d'évaluation comportant quelques idées préliminaires.
- Les participants sont répartis en groupes de cinq.
- Exercice en groupe – Les participants étudient les formulaires d'évaluation de services aux utilisateurs et font des suggestions pertinentes sur les attributs à utiliser et les barrières à surmonter dans les provinces de l'Atlantique.

Présentation des résultats (45 minutes) (11 h 15 – midi)

Présentations non officielles

- Les chefs de groupes présentent les points saillants de leurs discussions.

Déjeuner (45 minutes) (midi – 12 h 45)

Conférencier principal

- Brian Plant, directeur intérimaire – Bureau des STI, Transports Canada

Présentations sur les projets STI de l'Atlantique (30 minutes) (12 h 45 – 13 h 15)

Conférenciers

- (3 conférenciers parmi les participants à confirmer)

Évaluation des projets prometteurs (75 minutes) (13 h 15 – 14 h 30)

Objectif – Développer davantage de détails sur les projets prometteurs proposés.

Activités

Élaboration de projet

- Processus de développement du cycle de vie d'un produit (élaboration de concept, développement de produits, recherche, pilote, fabrication, marketing, mise en œuvre, gestion)
- Les plans doivent comprendre les éléments suivants :
 - Jalons de 2 ans, de 2 à 5 ans, de 5+ ans
 - Description de chaque stade de développement du cycle de vie des produits
 - Rôle des intervenants à chaque stade de développement du cycle de vie des produits
 - Identification des défis pertinents sur le plan du financement, des approbations, de la coordination de l'organisation, des règlements et des lois, des normes et de l'architecture, et de certaines idées spécifiques afin de les traiter.
- L'équipe de consultants fournit les formulaires et le matériel pour aider les participants à l'élaboration des projets.

Pause (15 minutes) (14 h 30 – 14 h 45)

Présentation des projets (1 heure) (14 h 45 – 15 h 45)

Objectif – Informer tous les participants de certains exemples de conception de projet.

Activités

- Les chefs de groupes présentent un exemple de projet.

Clôture (15 minutes) (15 h 45 – 16 h)

- Travaux d'expansion économique et de recherche universitaire
- Étapes suivantes

Annexe F – Atelier d’analyse des possibilités

Prénom	Entreprise	Adresse	Ville	Prov.	Code postal	Téléphone	Courriel
Andrew Parsons	APECA	1801, rue Hollis, C.P. 2284, succursale M	Halifax	N.-É.	B3J 3C8	(902) 426-9085	aparson@acoa-apeca.gc.ca
Angus Armour	Armour Logistics	350, promenade English	Moncton	N.-B.		(506) 861-0270	aarmour@armour.ca
Annette Kinder	Sécurité publique/ Application des règlements aux véhicules commerciaux	1042, promenade Elmwood	Moncton	N.-B.	E1H 2G9	(506) 372-3290	annette.kinder@gnb.ca
Brian Ahern	Approach Navigation Systems Inc.	409, boulevard Dieppe	Dieppe	N.-B.	E1A 6P8	(506) 854-2967	bahern@approach.nb.ca
Brian Plant	Transports Canada	27 ^e étage, Tour C, zone D 330, rue Sparks, Place de Ville	Ottawa	ON	K1A 0N5	(613) 998-9834	plantb@tc.gc.ca
Brian Stevens	Manufacturiers et exportateurs du Canada, bureau de l'Île-du- Prince-Édouard	C.P. 426	Charlottetown	Î.-P.-É.	C1A 7K7	(902) 629-1555	pei@cme.ca
Brian Taylor	Halifax Regional Municipality – Metro Transit	200, avenue Ilsley	Dartmouth	N.-É.	B3B 1V1	(902) 490-6608	taylor@region.halifax.ns.ca
Cathy Worth	MDT – Î.-P.-É.	C.P. 2000	Charlottetown	Î.-P.-É.	C1A 7N8	(902) 894-0271	cworth@gov.pe.ca
Dale Peabody	Maine – MDT	110 State House Station	Augusta	ME	04333	(207) 624-3270	dale.peabody@state.me.us
Daniel Boljkovac	Transports Canada	95, rue Foundry, bureau 105, C.P. 42	Moncton	N.-B.	E1C 8K6	(506) 851-2943	boljkod@tc.gc.ca
Daryell Nowlan	APECA	570, rue Queen, C.P. 578	Fredericton	N.-B.	E3B 5A6	(506) 452-3104	dnowlan@acoa-apeca.gc.ca
Dave MacFarlane	MDT – N.-B.	C.P. 6000	Fredericton	N.-B.	E3B 5H1	(506) 453-2600	Dave.Macfarlane@gnb.ca
David Johnstone	MDT – N.-B.						Dave.Johnstone@gnb.ca
David Loukes	Geoplan Consultants Inc	919, rue Prospect	Fredericton	N.-B.	E3B 2T7	(506) 451-0055	loukesd@geoplan.nb.ca
David McCusker	Halifax Regional Municipality	C.P. 1749	Halifax	N.-É.		(902) 490-6696	mccuskd@region.halifax.ca
Don Mason	MDT – N.-B.	C.P. 6000	Fredericton	N.-B.	E3B 5H1	(506) 453-2213	Don.Mason@gnb.ca
Doug Shea	MDT – T.-N.-L.	6 ^e étage, Édifice Confederation, secteur ouest, C.P. 8700	St. John's	T.-N.	A1B 4J6	(709) 729-3637	shead@mail.gov.nf.ca
Éric Gionet	Approach Navigation Systems Inc.	409, boulevard Dieppe	Dieppe	N.-B.	E1A 6P8	(506) 854-2967	egionet@approach.nb.ca

Annexe F – Atelier d’analyse des possibilités

Prénom	Entreprise	Adresse	Ville	Prov.	Code postal	Téléphone	Courriel
Eric Hildebrand	UNB Transportation Group	Head Hall, bureau D126 C.P. 4400	Fredericton	N.-B.	E3B 5A3	(506) 453-4521	edh@unb.ca
Frank MacEachern	Baseline Business Geographics Inc.	C.P. 123	Charlottetown	Î.-P.-É.	C1A 7K2	(902) 892-0300	frankm@baselinegeo.com
Frank Schwartz	KPMG Consulting	Bureau 400, 5121, rue Sackville	Halifax	N.-É.	B3J 1K1	(902) 474-7050	frankschwartz@kpmg.ca
Gene Smallwood	McCormick Rankin & Associates Limited	2655 North Sheridan Way	Mississauga	ON	L5K 2P8	(905) 823-8500	gene.smallwood@mrc.ca
George Brooking	Trius Tours Ltd.	C.P. 2288	Charlottetown	Î.-P.-É.	C1A 8C1	(902) 566-5664	trius.tours@pei.aibn.com
Ginette Vienneau	CCNB – Dieppe	505, rue du Collège	Dieppe	N.-B.	E1A 6X2	(506) 856-2127	ginette.vienneau@gnb.ca
Harold Hefferton	Transports Canada			T.-N.		(709) 772-2586	hefferh@tc.gc.ca
Jack Keir	Saint John Harbour Bridge	C.P. 3728, succursale B	Saint John	N.-B.	E2M 5C1	(506) 635-1320	sihb@nbnet.nb.ca
Janet Bradshaw	St. John's Transportation Commission	245, chemin Freshwater	St. John's	T.-N.	A1B 1B3	(709) 570-2130	janetb@metrobus.com
Janice Harland	MDT et Travaux publics – N.-É.	C.P. 186	Halifax	N.-É.	B3J 2N2	(902) 424-4206	HARLANDJA@gov.ns.ca
Jean-Marc Thibodeau	Sécurité publique / Direction de la conformité	414, rue Collishaw	Moncton	N.-B.	E1C 3C7	(506) 856-2958	Jean-Marc@gov.nb.ca
Jim Nicoll	Autorités portuaires de Halifax	C.P. 336	Halifax	N.-É.	B3J 2P6	(902) 426-8713	Jnicoll@portofhalifax.ca
John Allain	Codiac Transit Commission	280, avenue Pacific	Moncton	N.-B.	E1E 2G8	(506) 857-2008	john.allain@moncton.org
John Francis	Pont de la Confédération (Strait Crossing Bridge Ltd.)	C.P. 2032	Borden-Carleton	Î.-P.-É.	C0B 1X0	(902) 437-7342	johnf@scbl.net
John Gaudet	AnyWare Group Inc.	15, Market Square, bureau 1602	Saint John	N.-B.	E2L 1E8	(506) 650-5429	john.gaudet@anywaregroup.com
John Goggin	Sécurité publique – Direction des politiques opérationnelles	C.P. 6000	Fredericton	N.-B.	E3B 5H1	(506) 453-8192	John.Goggin@gnb.ca
John Palmer	MDT N.-B. – Direction des politiques	C.P. 6000	Fredericton	N.-B.	E3B 5H1	(506) 453-2802	John.Palmer@gnb.ca
Kendall McMenamon	AnyWare Group Inc.	15, Market Square, bureau 1602	Saint John	N.-B.	E2L 1E8	(506) 643-6601	kendall.memenamon@anywaregroup.com
Kenny Silver	Halifax Regional Municipality – Metro Transit	200, avenue Ilsley	Dartmouth	N.-É.	B3B 1V1	(902) 490-6689	silverk@region.halifax.ns.ca

Annexe F – Atelier d’analyse des possibilités

Prénom	Entreprise	Adresse	Ville	Prov.	Code postal	Téléphone	Courriel
Kevin Bebenek	IBI Group	240, rue Richmond O., 5 ^e étage	Toronto	ON	M5V 1V6	(416) 596-1930	kbebenek@ibigroup.com
Leonard Weeks	Entreprises Nouveau-Brunswick	C.P. 6000	Fredericton	N.-B.	E3B 5H1	(506) 453-3791	len.weeks@gnb.ca
Mac MacCleod	Seimac Ltd.	271, avenue Brownlow	Dartmouth	N.-É.	B3B 1W6	(902) 468-3007	mmacleod@seimac.com
Mark Clancey	St. John's Transportation Commission	245, chemin Freshwater	St. John's	T.-N.	A1B 1B3	(709) 570-2100	mark@metrobus.com
Mark Gourley	APECA		Moncton	N.-B.		(506) 851-6078	mgourley@acoa-apeca.gc.ca
Michael Zinck	APECA	60, rue Queen, 4 ^e étage C.P. 1667, succursale B	Ottawa	ON	K1P 5R5	(613) 952-9106	mzinck@acoa-apeca.gc.ca
Mike Kendrick	MDT N.-B. – Direction des politiques	C.P. 6000	Fredericton	N.-B.	E3B 5H1	(506) 453-2802	Mike.Kendrick@gnb.ca
Mike Myette	Organisation des mesures d'urgence – N.-É.	C.P. 2158	Halifax	N.-É.		(902) 424-5620	myettemj@gov.ca
Nancy Lynch	MDT N.-B. – Direction des politiques	C.P. 6000	Fredericton	N.-B.	E3B 5H1	(506) 453-2802	Nancy.Lynch@gnb.ca
Neil Ahmed	McCormick Rankin & Associates Limited	2655 North Sheridan Way	Mississauga	ON	L5K 2P8	(905) 823-8500	nahmed@mrc.ca
Nicole Galvin	Transports Canada	Tour C, Place de Ville, 27 ^e étage 330, rue Sparks	Ottawa	ON	K1A 0N5	(613) 990-4321	galvinn@gc.ca
Pat MacDonald	Trius Tours Ltd.	C.P. 2288	Charlottetown	Î.-P.-É.	C1A 8C1	(902) 566-5664	trius.tours@pei.aibn.com
Peter Vuillemot	SVG Conseil inc.	2141, chemin Coverdale	Upper Coverdale	N.-B.	E1J 1Z8	(506) 372-9198	vuillemo@nbnet.nb.ca
Pierre La Fontaine		1192, de la Rivière	Cap-Rouge	QC	G1Y 2A5	(418) 658-8482	plafontaine@info-genie.com
Raymond Dufour	Collège communautaire du N.-B.	505, rue du Collège	Dieppe	N.-B.	E1A 6X2	(506) 856-2201	raymond.defour@gnb.ca
Richard Garson	Autorités aéroportuaires – Aéroport international de Halifax	1, boulevard Bell	Enfield	N.-É.	B2T 1K2	(902) 873-3974	richard.garson@hiala.ca
Richard Smith	Saint John Parking Commission	C.P. 1971	Saint John	N.-B.		(506) 649-6009	richard.smith@cityofsaintjohn.com
Rick Corradini	MacDonald Dettwiller & Associates	1-902-1000, chemin Windmill, bureau 60	Dartmouth	N.-É.	B3B 1L7	(902) 468-3356	rick@iotek.ns.ca
Robert Thériault	GRC – Services de la circulation	C.P. 3900	Fredericton	N.-B.	E3B 4Z8	(506) 452-3452	bob.theriault@rcmp-grc.gc.ca

Annexe F – Atelier d’analyse des possibilités

Prénom	Entreprise	Adresse	Ville	Prov.	Code postal	Téléphone	Courriel
Roger Saunders	Transports Canada – Coordination et conseils sur les politiques	C.P. 42	Moncton	N.-B.	E1C 8K6	(506) 851-7573	Saunders@acoa-apeca.gc.ca
Ron Stewart	IBI Group	240, rue Richmond O., 5 ^e étage	Toronto	ON	M5V 1V6	(416) 596-1930	rstewart@ibigroup.com
Russell Brownlee	IBI Group	240, rue Richmond O., 5 ^e étage	Toronto	ON	M5V 1V6	(416) 596-1930	rbrownlee@ibigroup.com
Shannon Sanford	Ministère des Entreprises Nouveau-Brunswick	C.P. 6000	Fredericton	N.-B.	E3B 5H1	(506) 444-5854	shannon.sanford@gnb.ca
Stéphane Thibodeau	Ville de Moncton, Services d’ingénierie	655, rue Main	Moncton	N.-B.	E1G 1R4	(506) 383-6718	Stephane.Thibodeau@Moncton.org
Steve Snider	Halifax Bridge Authority						swsnider@hdbc.ns.ca
Suzanne Archibald	Télécom Aliant (NBTel)	64, boulevard Alison	Fredericton	N.-B.	E3B 5B4	(506) 452-4391	suzanne.archibald@nbtel.nb.ca
Tracy Jones	MDT N.-B. – Direction des politiques	C.P. 6000	Fredericton	N.-B.	E3B 5H1	(506) 453-8655	tracy.jones@gnb.ca
Tyrone Parsons	Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick	1050, chemin College Hill	Fredericton	N.-B.		(506) 453-3393	Tyrone.Parson@gnb.ca



Note de service

Destinataire : Comité directeur de projet
Groupe de travail STI
Participants à l'atelier

Date : Le 20 février 2002

Expéditeur : Équipe de projet

Sténo : rs

c.c. :

N° de dossier : DESTINATAIRE-8921

Objet : *Étude régionale sur la planification stratégique des STI pour les provinces atlantiques – atelier sur les possibilités STI – Rapport sommaire*

INTRODUCTION

L'atelier d'analyse des possibilités s'est tenu le jeudi 31 janvier 2002 à Moncton (Nouveau-Brunswick). Environ soixante participants étaient présents, les quatre provinces étant représentées. La majeure partie des activités de l'atelier a porté sur les points suivants :

- Mot de bienvenue et allocution d'ouverture – M. David Johnstone, sous-ministre, ministère des Transports du Nouveau-Brunswick.
- Séance d'introduction – Préparer les participants à définir les possibilités, et à tabler sur les travaux effectués durant les réunions des groupes de discussion portant sur les besoins des utilisateurs.
- Plan des activités – Fournir des données sur les évaluations de services aux utilisateurs, en traitant les attributs de chacun des services aux utilisateurs prioritaires.
- Présentations sur les projets STI de l'Atlantique – Jack Keir, de Saint John Harbour Bridge, Janet Bradshaw, de St. John's Transportation Commission, et David Loukes, de Geoplan Consultants Inc., font une brève présentation des stratégies STI qu'ils ont mis en œuvre.
- Présentation par Nicole Galvin, Transports Canada, sur le programme fédéral STI.
- Évaluation des projets prometteurs – Développer davantage de détails sur les projets prometteurs proposés.

PLAN DES ACTIVITÉS

Au cours du segment Plan des activités de l'atelier, les participants sont appelés à faire des commentaires sur l'ébauche des feuilles d'évaluation des utilisateurs. Compte tenu du nombre de participants, 10 groupes sont formés pour traiter les services aux utilisateurs qui ont été identifiés aux fins d'étude.

Les tableaux ci-dessous donne un sommaire succinct des données reçues à titre de suggestions sur les feuilles fournies aux groupes. Ces données serviront à remplir les feuilles d'évaluation à inclure à l'étape 3 du document final.

Aux fins d'intégralité, 16 services aux utilisateurs sont inclus. Le service aux utilisateurs supplémentaire est 5.5 *Gestion du transport intermodal des marchandises* qui a été ajouté en fonction des besoins démontrés et de l'intérêt manifesté à l'égard des opérations intermodales.

1.1 Information aux voyageurs

Bénéficiaires clés	<ul style="list-style-type: none"> Principalement propriétaires/exploitants, clients, fournisseurs de services et voyageurs
Participants à la prestation	<ul style="list-style-type: none"> Dans une large mesure, la participation du gouvernement provincial est critique, et l'engagement du secteur privé est important.
Disponibilité des technologies	<ul style="list-style-type: none"> Pratiquement tous les types de communications sont importants, y compris l'utilisation d'Internet et les aspects en temps réel de l'information.
Considérations d'opération de maintien des services fournis	<ul style="list-style-type: none"> Les compétences ne posent pas trop de problème.
Obstacles éventuels	<ul style="list-style-type: none"> Questions d'organisation (comprenant disponibilité des ressources), acceptation par les utilisateurs (information à temps et exacte) et défis financiers Identification d'un « champion », probablement le tourisme, serait approprié pour résoudre des questions.

1.4 Services de réservation et d'information aux voyageurs

Bénéficiaires clés	<ul style="list-style-type: none"> Principalement propriétaires/exploitants, clients, fournisseurs de services et voyageurs, s'étendant aux modes ferroviaire et aérien
Participants à la prestation	<ul style="list-style-type: none"> Les gouvernements fédéral et provinciaux devraient s'engager, outre le secteur privé.
Disponibilité des technologies	<ul style="list-style-type: none"> Centre à centre et centre à véhicule sont des liens critiques, possiblement accessibles par Internet
Considérations d'opération de maintien des services fournis	<ul style="list-style-type: none"> Les compétences ne posent pas trop de problème.
Obstacles éventuels	<ul style="list-style-type: none"> Coordination des organismes, ralliement général des services et du public, la durabilité de la production de recettes Possibilité de lancer un projet pilote pour traiter ces questions

2.1 Contrôle de la circulation

Bénéficiaires clés	<ul style="list-style-type: none"> Principalement propriétaires/exploitants, clients, fournisseurs de services, voyageurs, autorités d'application des règlements et fournisseurs de services d'urgence
Participants à la prestation	<ul style="list-style-type: none"> Les gouvernements fédéral, provinciaux, et le secteur privé sont des organismes clés.
Disponibilité des technologies	<ul style="list-style-type: none"> Centre à poste fixe et inversement sont disponibles en région.
Considérations d'opération de maintien des services fournis	<ul style="list-style-type: none"> Les compétences ne posent pas trop problème.
Obstacles éventuels	<ul style="list-style-type: none"> Aucun obstacle important n'existe, étant donné qu'il s'agit d'une application technologique en pleine maturité.

2.2 Gestion des incidents

Bénéficiaires clés	<ul style="list-style-type: none">▪ Principalement propriétaires/exploitants, fournisseurs, clients, fournisseurs de services et voyageurs
Participants à la prestation	<ul style="list-style-type: none">▪ Le gouvernement fédéral pourra avoir un rôle à jouer dans un système 511, à l'échelle nationale, sinon les provinces et l'administration des routes municipales sont des participants importants.
Disponibilité des technologies	<ul style="list-style-type: none">▪ Centre à poste fixe et poste fixe à véhicule sont très importants.
Considérations d'opération de maintien des services fournis	<ul style="list-style-type: none">▪ Les compétences ne posent pas trop problème.
Obstacles éventuels	<ul style="list-style-type: none">▪ Les questions d'organisation, y compris la coordination avec d'autres services aux utilisateurs, les défis de financement et les questions de desserte d'une grande zone rurale où les incidents surviennent de façon irrégulière.▪ Surmonter les obstacles devrait comprendre l'amélioration de la sensibilisation à la gestion des incidents et l'encouragement à leur gestion.

2.4 Gestion des conditions environnementales

Bénéficiaires clés	<ul style="list-style-type: none">▪ Principalement propriétaires/exploitants pour réduire la responsabilité, et voyageurs.
Participants à la prestation	<ul style="list-style-type: none">▪ Tous les échelons de gouvernement devraient participer.
Disponibilité des technologies	<ul style="list-style-type: none">▪ Les technologies de poste fixe à centre et de centre à centre sont critiques quoique le NTCIP ne soit pas largement utilisé.
Considérations d'opération de maintien des services fournis	<ul style="list-style-type: none">▪ Les compétences sont importantes pour prendre en charge les exigences en matière d'analyse des données.
Obstacles éventuels	<ul style="list-style-type: none">▪ Questions d'organisation, défis financiers et incohérences technologiques▪ Il existe plusieurs moyens réalisables pour surmonter les obstacles.

2.5 Exploitation et entretien

Bénéficiaires clés	<ul style="list-style-type: none">▪ Principalement propriétaires/exploitants, fournisseurs et voyageurs
Participants à la prestation	<ul style="list-style-type: none">▪ Tous les échelons de gouvernement devraient participer.
Disponibilité des technologies	<ul style="list-style-type: none">▪ Centre à véhicule et inversement sont très importants.
Considérations d'opération de maintien des services fournis	<ul style="list-style-type: none">▪ En tant que technologie relativement nouvelle, des compétences appropriées sont nécessaires en région.
Obstacles éventuels	<ul style="list-style-type: none">▪ Le financement de projets et l'avancement technologique posent problème.▪ Il existe plusieurs moyens réalisables pour surmonter les obstacles.

2.6 Avertissement et application des règlements dynamiques automatisés

Bénéficiaires clés	<ul style="list-style-type: none"> Principalement propriétaires/exploitants, fournisseurs, voyageurs et autorités d'application des règlements
Participants à la prestation	<ul style="list-style-type: none"> Les gouvernements fédéral, provinciaux, et le secteur privé sont des organismes clés.
Disponibilité des technologies	<ul style="list-style-type: none"> Le poste fixe à véhicule et inversement sont des liens importants pour lesquels les technologies continuent de devenir disponibles.
Considérations d'opération de maintien des services fournis	<ul style="list-style-type: none"> En tant que technologie relativement nouvelle, des compétences appropriées sont nécessaires dans les régions.
Obstacles éventuels	<ul style="list-style-type: none"> Les questions financières, juridiques et d'acceptation par les utilisateurs sont des moyens possibles pour régler les problèmes et sont améliorées au fur et à mesure que les technologies deviennent largement utilisées.

3.1 Gestion du transport en commun

Bénéficiaires clés	<ul style="list-style-type: none"> Principalement propriétaires/exploitants, fournisseurs, clients et fournisseurs de services, quoiqu'il faudrait inclure les contribuables.
Participants à la prestation	<ul style="list-style-type: none"> Tous les échelons de gouvernement devraient participer par le financement et les changements de politique pour prendre en charge le transport en commun; de même, le secteur privé devrait participer.
Disponibilité des technologies	<ul style="list-style-type: none"> Centre à voyageur et inversement sont très importants, au fur et à mesure que l'usage des technologies GPS s'accroît.
Considérations d'opération de maintien des services fournis	<ul style="list-style-type: none"> Les compétences ne posent pas trop de problème.
Obstacles éventuels	<ul style="list-style-type: none"> Plusieurs questions d'organisation, y compris les questions syndicales, la réticence des employés, ainsi que le défis de financement. Il existe plusieurs moyens réalisables pour surmonter les obstacles.

4.1 Services de paiement électronique

Bénéficiaires clés	<ul style="list-style-type: none"> Principalement propriétaires/exploitants, clients, fournisseurs de services et voyageurs, mais bien d'autres également
Participants à la prestation	<ul style="list-style-type: none"> Tous les échelons de gouvernement peuvent participer, aussi bien que le secteur privé, de plusieurs façons financièrement possibles.
Disponibilité des technologies	<ul style="list-style-type: none"> Centre à poste fixe et poste fixe à véhicule sont la clé pour laquelle les technologies sont disponibles.
Considérations d'opération de maintien des services fournis	<ul style="list-style-type: none"> Les compétences ne posent pas trop de problème.
Obstacles éventuels	<ul style="list-style-type: none"> Le principal obstacle aux modes de paiement courants est le contrôle, la propriété et les dépenses des questions d'intermédiaires anonymes, ainsi que les questions juridiques et les exigences en logiciels. Il existe plusieurs moyens réalisables pour surmonter les obstacles.

5.1 Dédouanement électronique des véhicules commerciaux

Bénéficiaires clés	<ul style="list-style-type: none"> Principalement propriétaires/exploitants, fournisseurs, clients, fournisseurs de services, Atlantic Provinces Trucking Association et voyageurs
Participants à la prestation	<ul style="list-style-type: none"> Participation principalement des gouvernements fédéral et provinciaux, du CCATM et du secteur privé
Disponibilité des technologies	<ul style="list-style-type: none"> Les liens les plus importants sont poste fixe à centre (pesage dynamique), centre à centre (pesage entre postes) et poste fixe à véhicule (enregistrement dynamique).
Considérations d'opération de maintien des services fournis	<ul style="list-style-type: none"> Les compétences ne posent pas trop de problème.
Obstacles éventuels	<ul style="list-style-type: none"> Plusieurs obstacles sont à prévoir, y compris les questions d'organisation, financières et juridiques, notamment les aspects interprovinciaux. Les projets pilotes seraient un moyen approprié pour régler les questions (panneau à message variable, pesage dynamique).

5.5 Gestion du transport intermodal des marchandises

Bénéficiaires clés	<ul style="list-style-type: none"> Principalement propriétaires/exploitants, clients et fournisseurs de services
Participants à la prestation	<ul style="list-style-type: none"> Le gouvernement fédéral en ce qui concerne les activités ferroviaires, aériennes et portuaires, et le secteur privé
Disponibilité des technologies	<ul style="list-style-type: none"> Les technologies sont facilement accessibles et en particulier poste fixe à véhicule et poste fixe à centre
Considérations d'opération de maintien des services fournis	<ul style="list-style-type: none"> Les compétences ne posent pas trop de problème.
Obstacles éventuels	<ul style="list-style-type: none"> Plusieurs obstacles sont à prévoir, y compris les questions d'organisation, financières et juridiques.

5.6 Gestion des parcs de véhicules commerciaux

Bénéficiaires clés	<ul style="list-style-type: none"> Principalement propriétaires/exploitants, fournisseurs, clients, fournisseurs de services et autorités d'application des règlements
Participants à la prestation	<ul style="list-style-type: none"> Les gouvernements fédéral et provinciaux devraient avoir des rôles dans la livraison, toutefois, essentiellement le secteur privé.
Disponibilité des technologies	<ul style="list-style-type: none"> Pratiquement tous les moyens de communication et les technologies connexes sont importants et facilement accessibles.
Considérations d'opération de maintien des services fournis	<ul style="list-style-type: none"> L'assurance de compétences appropriées est une exigence importante.
Obstacles éventuels	<ul style="list-style-type: none"> Plusieurs obstacles englobent tous les domaines de considération. Des méthodes pour harmoniser et améliorer les communications seraient un moyen clé approprié pour régler les questions.

6.1 Notification des urgences et sécurité personnelle

Bénéficiaires clés	<ul style="list-style-type: none">▪ Principalement propriétaires/exploitants, fournisseurs, clients, fournisseurs de services et fournisseurs de services d'urgence
Participants à la prestation	<ul style="list-style-type: none">▪ Tous les échelons de gouvernement devraient s'engager en ce qui touche les juridictions routières, les commissions de transport, le secteur privé (notamment OnStar^{MD})
Disponibilité des technologies	<ul style="list-style-type: none">▪ Les technologies existent dans les régions, notamment centre à véhicule/voyageur et inversement.
Considérations d'opération de maintien des services fournis	<ul style="list-style-type: none">▪ L'assurance de compétences appropriées est une exigence importante.
Obstacles éventuels	<ul style="list-style-type: none">▪ Dépend du consentement des personnes à payer un service▪ Le marketing est en cours par fabricant de véhicules relié à OnStar^{MD}.

6.3 Intervention et gestion des opérations en cas de catastrophe

Bénéficiaires clés	<ul style="list-style-type: none">▪ Principalement propriétaires/exploitants, fournisseurs, voyageurs et fournisseurs de services d'urgence
Participants à la prestation	<ul style="list-style-type: none">▪ Tous les échelons de gouvernement devraient participer activement à l'intervention en cas de catastrophe.
Disponibilité des technologies	<ul style="list-style-type: none">▪ Les communications de tous genres sont importantes pour prendre en charge les mises à jour et les interventions en temps réel.
Considérations d'opération de maintien des services fournis	<ul style="list-style-type: none">▪ L'assurance de compétences appropriées est une exigence importante.
Obstacles éventuels	<ul style="list-style-type: none">▪ Les questions d'organisation sont très critiques au titre d'un grand effort de gestion.

6.4 Gestion des véhicules de secours

Bénéficiaires clés	<ul style="list-style-type: none">▪ Principalement propriétaires/exploitants, clients, fournisseurs de services, voyageurs, organismes d'application des règlements et fournisseurs de services d'urgence
Participants à la prestation	<ul style="list-style-type: none">▪ Inclure les administrations fédérale, provinciales et municipales, le secteur étant cependant moins important.
Disponibilité des technologies	<ul style="list-style-type: none">▪ Tous les aspects des technologies sont requis pour la mise en œuvre.
Considérations d'opération de maintien des services fournis	<ul style="list-style-type: none">▪ L'assurance de compétences appropriées est une exigence importante.
Obstacles éventuels	<ul style="list-style-type: none">▪ La réalisation du financement est considérée comme un obstacle important, tout comme les questions d'organisation, les questions juridiques et l'acceptation par les utilisateurs.▪ Il existe plusieurs moyens réalisables pour surmonter les obstacles.

8.1 Gestion des données météorologiques et environnementales

Bénéficiaires clés	▪ Principalement propriétaires/exploitants, chercheurs de données, voyageurs et fournisseurs de services d'urgence
Participants à la prestation	▪ Tous les échelons de gouvernement devraient participer et le secteur privé.
Disponibilité des technologies	▪ Les communications poste fixe à centre et centre à centre sont importantes.
Considérations d'opération de maintien des services fournis	▪ Les compétences sont importantes pour prendre en charge les exigences en matière d'analyse des données.
Obstacles éventuels	▪ Coordination interagences, partenariat, couverture de tronçons de routes rurales, propriété des données ▪ Les possibilités existent pour surmonter rapidement les obstacles.

ÉVALUATION DES PROJETS PROMETTEURS

Dans l'après-midi, les participants à l'atelier sont appelés à élaborer des projets prometteurs. On leur demande de définir un projet, puis de l'acheminer à travers tout le processus de développement du cycle de vie des produits. Les stades du processus comprennent :

- l'élaboration de concept;
- le développement de produits;
- la recherche;
- le projet pilote;
- le marketing;
- la mise en œuvre;
- la gestion.

Comme point de départ, les participants reçoivent les évaluations des projets prometteurs qui avaient été effectuées par les quatre groupes de discussions qui s'étaient réunis en novembre. On leur fournit également une liste de 13 échantillons de projets aux fins d'étude. Les chefs de projet sont nommés pour assumer la tâche d'élaboration d'un projet, et les participants sont répartis en groupes en fonction des intérêts de chacun.

Pour chaque projet prometteur, les équipes sont tenues d'indiquer un nom, une liste d'intervenants et une liste d'obstacles. Ensuite, pour chaque stade, les participants sont appelés à décrire les activités, le rôle des intervenants, en ce qui a trait aux obstacles et aux jalons. Les projets élaborés sont énumérés ci-dessous. Dans certains cas, nous avons fourni une brève description du concept :

- Système évolué d'information aux voyageurs des provinces de l'Atlantique – Le concept doit commencer par la Province du Nouveau-Brunswick, puis étendre le système aux autres provinces.
- Projet pilote de caméra infrarouge des villes de l'Atlantique.
- RWIS du Québec et des provinces de l'Atlantique – Système météo routier, avec liaisons à un réseau du Québec.
- Système de détection STI de chevreuils et d'orignaux en milieu rural dans les provinces de l'Atlantique – Projet pilote visant à réduire le nombre de collisions véhicule/espèce sauvage sur les routes rurales.

- Extranet d'information opérationnelle de Halifax – Réalisation d'un site Web visant à assurer un portail unique pour l'information en temps réel portant sur les activités portuaires.
- Système intégré d'information de Terre-Neuve (pesage dynamique) – visant à assurer des services de prédédouanement aux véhicules commerciaux de l'île.
- Passage frontalier des commerciaux véhicules – Dédouanement électronique pour les passages frontaliers internationaux Saint Stephen-Calais et Houlton-Woodstock.
- Mise en œuvre des systèmes FAST – visant à améliorer l'état des routes (sécurité) sur les ponts.
- Ticket de transaction du Canada atlantique – créer un seul ticket de transaction à utiliser dans les installations de transport dans diverses villes.
- Dépôt de l'information du réseau de transport relatif aux normes communes de mise en correspondance du Canada atlantique.

L'information recueillie des feuilles de développement de produits servira à l'élaboration de plans de projets à la fin de l'étude.

ÉTAPES SUIVANTES

Les participants devraient retenir les dates suivantes :

- Réunion annuelle STI au Canada, les 25 et 26 mars, à Toronto.
- Atelier STI de l'Atlantique et vitrine STI le 25 avril à Halifax.
- Conférence du Groupe de recherches sur les transports au Canada, avec récapitulation de l'atelier STI de l'Atlantique, du 12 au 15 mai, St. John's (T.-N.).

Nous remercions encore les participants de leur contribution et leur enthousiasme.

ANNEXE G

ANALYSE DES POSSIBILITÉS D'ÉVALUATION DES SERVICES AUX UTILISATEURS

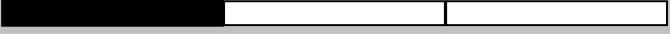
SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 1.1 Information aux voyageurs

Le service d'information aux voyageurs offre à ceux-ci des renseignements avant leur départ afin de les aider à faire un choix du mode de transport et une estimation de la durée de déplacement, puis à prendre une décision quant à l'itinéraire. Les sous-services d'information aux voyageurs portent sur quatre fonctions principales, notamment 1) Services d'information disponibles, 2) Information sur la situation actuelle, 3) Service de préparation du voyage et 4) Accès aux utilisateurs. L'information est intégrée à partir de divers modes de transport et d'autres sources d'information, et est présentée à l'utilisateur en vue d'une prise de décision.

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
BÉNÉFICIAIRES CLÉS		
Propriétaires/Exploitants	<ul style="list-style-type: none"> • Organismes gouvernementaux – approche proactive à des routes plus sécuritaires et plus efficaces • Exploitants de parcs de stationnement • Aéroports • Ports de mer • Exploitants de lignes ferroviaires • Bureaux de tourisme • Fournisseurs de services de traversiers • Organismes de transport en commun • Exploitants de parcs de véhicules (p. ex., taxis) • Transporteurs 	●
Fournisseurs	<ul style="list-style-type: none"> • Potentiel de gain financier dans les secteurs du service sans fil et des télécommunications • Fournisseurs de TI 	◐
Clients et fournisseurs de services	<ul style="list-style-type: none"> • Clients mieux informés sur la disponibilité et l'état des services de transport. Les médias peuvent fournir des rapports à jour sur la circulation, etc. 	◐
Rechercheurs	<ul style="list-style-type: none"> • Les données archivées peuvent servir dans les études sur la situation météorologique et le comportement du revêtement des routes. 	◐
Groupes d'intérêts spéciaux	<ul style="list-style-type: none"> • Les entrepreneurs en construction dans les zones de travaux : sécurité améliorée par le biais de renseignements sur l'état des zones de travaux et la régulation de la circulation. 	◐

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
Voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> • Voyageurs mieux informés sur la disponibilité et l'état des services de transport. • Touristes : favorise la préparation des voyages. • Usagers du transport en commun • Utilisateurs de parcs de stationnement • Usagers des traversiers • Clients de lignes aériennes • Exploitants de véhicules commerciaux • Clients de taxis • Usagers de lignes ferroviaires 	●
Autorités d'application des règlements	<ul style="list-style-type: none"> • L'information avancée pour aborder les voyageurs pourrait réduire les demandes d'application des règlements. 	◐
Fournisseurs de services d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> • L'information en temps réel sur l'état de la circulation est utile pour les fournisseurs de services d'urgence lors de leur intervention en cas d'incidents. 	◐
PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
<i>1.21.1.1Gouvernement fédéral</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Transports Canada • Parcs Canada • APECA • Environnement Canada 	◐
GOVERNEMENT PROVINCIAL	<ul style="list-style-type: none"> • ministères des Transports, du Tourisme, de l'Environnement • Fournisseurs de services d'urgence 	●
<i>1.21.1.2Administration municipale</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Organismes de services du transport et de la circulation • Fournisseurs de services d'urgence 	◐
<i>1.21.1.3Organismes sans but lucratif/consultatifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Bureaux de tourisme 	◐
<i>1.21.1.4Secteur privé</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Sociétés d'exploitation de télécommunications sans fil / télécommunicateurs • Exploitants de traversiers • Exploitants de parcs de stationnement • Organismes de transport en commun 	●
DISPONIBILITÉ DES TECHNOLOGIES		
Centre à poste fixe	<ul style="list-style-type: none"> • Une infrastructure de communications est disponible dans certaines régions. • Temps réel 	●
Centre à centre	<ul style="list-style-type: none"> • Des produits ont été développés et implantés dans des régions à l'extérieur des provinces de l'Atlantique. 	●

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
Centre à véhicule/voyageur	<ul style="list-style-type: none"> Information existante par téléphone et Internet disponible sur les conditions routières et les possibilités de voyage à l'Î.-P.-É., au N.-B., à T.-N.-L. et en N.-É. Complet Temps réel 511 	●
Poste fixe à véhicule	<ul style="list-style-type: none"> Principalement par le biais de panneaux à messages dynamiques et de la radio consultative des routes (HAR) 511 Internet Services cellulaires accessibles par Internet, y compris pilote LBS 	●
Poste fixe à poste fixe		○
CONSIDÉRATIONS D'OPÉRATION DE MAINTIEN DES SERVICES FOURNIS		
Compétences disponibles	<ul style="list-style-type: none"> Plupart des compétences disponibles en région 	◐
OBSTACLES CONNUS À LA MISE EN ŒUVRE PAR LES PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
Questions d'organisation <ul style="list-style-type: none"> Coordination interagences Coordination intra-agence Partenariats Compétences changeantes Attention centrée sur le client 	<ul style="list-style-type: none"> Absence de coordination interagences Ralliement des organismes Absence de secteurs de compétences (humaines, techniques, financières) 	●
<i>1.21.1.5 Financement des projets</i>	<ul style="list-style-type: none"> Absence de financement permanent Recettes d'exploitation Se tenir à la fine pointe de la technologie 	●
Juridique <ul style="list-style-type: none"> Responsabilité Protection de la vie privée Propriété intellectuelle Méthodes d'acquisition Politique/Législations 	<ul style="list-style-type: none"> Absence de politiques prenant en charge le partenariat Protection de la propriété intellectuelle Protection des renseignements personnels 	◐
Acceptation par les utilisateurs <ul style="list-style-type: none"> Adaptations technologiques Perceptions du public 	<ul style="list-style-type: none"> Le public sera en faveur de ces services. Précis Opportun Nécessité d'établir le consentement du public à payer ces services 	●
Technique <ul style="list-style-type: none"> Normes et architecture Disponibilité des technologies habilitantes Disponibilité et infiltration du matériel mobile 	<ul style="list-style-type: none"> À Terre-Neuve et Labrador – couverture SIG de seulement 10 % de la province Absence de service centralisé d'information Trouées dans le service sans fil Liaisons SIG à la mise en correspondance/GPS Absence d'accès commun – 511 	◐






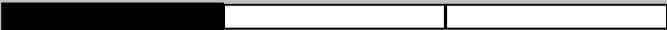



ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
<p>Interventions potentielles pour surmonter les obstacles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Subventions financières • Communications électroniques améliorées • Modifications aux politiques/dispositions législatives • Établir des normes • Améliorer les compétences • Privatisation/partenariats • Éducation du public 	<ul style="list-style-type: none"> • Identification d'un champion, probablement le tourisme, serait approprié pour résoudre des questions. 	
DÉLAI D'EXÉCUTION RECOMMANDÉ		<p>Primaire <input checked="" type="radio"/></p> <p>Secondaire <input type="radio"/></p>
 <p style="text-align: center;">0 - 3 4 - 7 8 - 10 ANS</p> <p style="text-align: center;">Prometteurs Moyen terme Long terme</p>		

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 1.4 Services aux voyageurs et réservations

Les services d'information aux utilisateurs offrent à ceux-ci l'accès à une information de type « pages jaunes » portant sur une variété de services et d'installations liés aux voyages. L'information sera accessible au voyageur chez lui ou au bureau pour prendre en charge la préparation du voyage et en cours de route, soit dans le véhicule, soit aux installations publiques, notamment les terminaux de transport en commun et les haltes routières.

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
BÉNÉFICIAIRES CLÉS		
Propriétaires/Exploitants	<ul style="list-style-type: none"> • Fournisseurs de services de traversiers • Industrie hôtelière et de la restauration • Compagnies aériennes • Exploitants de lignes ferroviaires • Organismes de transport en commun • Bureaux de tourisme • Exploitants de parcs de stationnement • Agences de location de voitures 	●
Fournisseurs	<ul style="list-style-type: none"> • Potentiel de gain financier dans les secteurs du service sans fil et des télécommunications • Fournisseurs de TI 	◐
Clients et fournisseurs de services	<ul style="list-style-type: none"> • Industrie touristique • CAA 	◐
Rechercheurs	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun avantage direct 	○
Groupes d'intérêts spéciaux	<ul style="list-style-type: none"> • Groupes de personnes handicapées 	○
Voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> • Touristes • Usagers des traversiers • Clients de lignes aériennes • Usagers de lignes ferroviaires • Usagers du transport en commun • Clients de taxis • Utilisateurs de parcs de stationnement 	●
Autorités d'application des règlements	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun avantage direct 	○

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
Fournisseurs de services d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> Aucun avantage direct 	○
PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
<i>Gouvernement fédéral</i>	<ul style="list-style-type: none"> Fait la promotion du tourisme au Canada Parcs Canada Patrimoine canadien 	◐
GOUVERNEMENT PROVINCIAL	<ul style="list-style-type: none"> Ministères du Tourisme 	●
<i>Administration municipale</i>	<ul style="list-style-type: none"> Fait la promotion du tourisme 	○
<i>Organismes sans but lucratif/consultatifs</i>		○
<i>Secteur privé</i>	<ul style="list-style-type: none"> Sociétés d'exploitation de télécommunications sans fil / télécommunicateurs Conseils du tourisme, Chambres de commerce Secteur du tourisme 	●
DISPONIBILITÉ DES TECHNOLOGIES		
Centre à poste fixe	<ul style="list-style-type: none"> Normes pertinentes 	○
Centre à centre		●
Centre à véhicule/voyageur	<ul style="list-style-type: none"> Information existante par téléphone et Internet disponible sur les conditions routières et les possibilités de voyage à l'Île-du-Prince-Édouard, au Nouveau-Brunswick, à Terre-Neuve et Labrador et en Nouvelle-Écosse. cellulaire et téléphone 511 (info voyages) 	●
Poste fixe à véhicule	<ul style="list-style-type: none"> Signalisation touristique Signalisation électronique 	○
Poste fixe à poste fixe		○
CONSIDÉRATIONS D'OPÉRATION DE MAINTIEN DES SERVICES FOURNIS		
<i>Compétences disponibles</i>	<ul style="list-style-type: none"> Plupart des compétences disponibles en région 	◐
OBSTACLES CONNUS À LA MISE EN ŒUVRE PAR LES PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
Questions d'organisation <ul style="list-style-type: none"> Coordination interagences Coordination intra-agence Partenariats Compétences changeantes Attention centrée sur le client 	<ul style="list-style-type: none"> Absence de coordination interagences Absence de « champion » pour mener un effort concerté Ralliement 	●







ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
<p>Financement des projets</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilité de capitaux de démarrage d'un service • Les bénéficiaires seraient intéressés à obtenir une preuve de valeur avant de contribuer à l'opération. • Revenu durable 	
<p>Juridique</p> <ul style="list-style-type: none"> • Responsabilité • Protection de la vie privée • Propriété intellectuelle • Méthodes d'acquisition • Politique/Législations 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de politiques prenant en charge le partenariat • Protection de la propriété intellectuelle 	
<p>Acceptation par les utilisateurs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adaptations technologiques • Perceptions du public 	<ul style="list-style-type: none"> • Le public sera en faveur de ces services. 	
<p>Technique</p> <ul style="list-style-type: none"> • Normes et architecture • Disponibilité des technologies habilitantes • Disponibilité et infiltration du matériel mobile 	<ul style="list-style-type: none"> • Systèmes de réservation par Internet déjà largement utilisés • Utilisation à bord limitée par la pénétration des produits de bord sur le marché • Téléphones cellulaires pour accéder aux renseignements sur les voyages au 511 • Trouées dans la couverture du service sans fil • Trouées dans la couverture du SIG 	
<p>Interventions potentielles pour surmonter les obstacles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Subventions financières • Communications électroniques améliorées • Modifications aux politiques/dispositions législatives • Établir des normes • Améliorer les compétences • Privatisation/partenariats • Éducation du public 	<ul style="list-style-type: none"> • Projet pilote pour prendre en charge l'analyse de rentabilisation • Nécessité d'identifier le champion pour la région 	
DÉLAI D'EXÉCUTION RECOMMANDÉ		
 <p>0 - 3 Prometteurs</p>	<p>4 - 7 Moyen terme</p>	<p>8 - 10 Long terme</p> <p>ANS</p>
		<p>Primaire </p> <p>Secondaire </p> <p>Sans objet </p>

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 2.1 Contrôle de la circulation

Le service aux utilisateurs du Contrôle de la circulation gère le mouvement de la circulation dans les rues et sur les autoroutes. Il comprend le contrôle des rues en surface, notamment les systèmes de signalisation routière, les systèmes de contrôle de la circulation routière et les techniques de contrôle des autoroutes, notamment le comptage des accès et l'affectation de voie. Parmi les huit sous-services des services aux utilisateurs du Contrôle de la circulation, les quatre fonctions suivantes sont prévues
1) Optimisation du débit de la circulation, 2) Surveillance de la circulation, 3) Fonction de contrôle et 4) Fournir de l'information.

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
BÉNÉFICIAIRES CLÉS		
<i>Propriétaires/Exploitants</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Peut donner lieu à une réduction du coût du carburant et des émissions de gaz polluants • Organismes gouvernementaux – approche proactive à des routes sécuritaires et efficaces 	●
<i>Fournisseurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Fabricants de matériel 	●
<i>Clients et fournisseurs de services</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Systèmes de transport plus efficaces et sécuritaires • Usagers de la route • Piétons, cyclistes 	◐
<i>Rechercheurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Les chercheurs peuvent étudier l'efficacité de l'incidence sur la mise en œuvre des systèmes de contrôle de la circulation. 	◐
Groupes d'intérêts spéciaux	<ul style="list-style-type: none"> • Compagnies d'assurance 	◐
Voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> • Tous les usagers de la route profitent d'opérations de circulation plus sécuritaires et efficaces. 	●
<i>Autorités d'application des règlements</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Moins de collisions à investiguer • Services de police 	●
Fournisseurs de services d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> • Offre la capacité de mettre en œuvre des systèmes de priorité des véhicules d'urgence. 	◐
PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
<i>Gouvernement fédéral</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Dans le cadre de la stratégie de réduction des gaz à effet de serre 	◐
GOUVERNEMENT PROVINCIAL	<ul style="list-style-type: none"> • Participe au financement et aux opérations en ce qui a trait aux routes provinciales 	●

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
<i>Administration municipale</i>	<ul style="list-style-type: none"> Conçoit, finance, exploite et maintient les systèmes 	●
<i>Organismes sans but lucratif/consultatifs</i>		○
<i>Secteur privé</i>	<ul style="list-style-type: none"> Fournit les éléments des systèmes 	●
DISPONIBILITÉ DES TECHNOLOGIES		
Centre à poste fixe	<ul style="list-style-type: none"> Marché à industrialisation ancienne Activation des signaux 	◐
Centre à centre	<ul style="list-style-type: none"> Des produits ont été développés et implantés dans des régions à l'extérieur des provinces de l'Atlantique. 	◐
Centre à véhicule/voyageur		○
Poste fixe à véhicule	<ul style="list-style-type: none"> Marché à industrialisation ancienne – feux de circulation routière, panneaux à messages dynamiques 	●
Poste fixe à poste fixe	<ul style="list-style-type: none"> Quelques systèmes mis au point pour croisements de voies publiques et passages à niveau Technologies des caméras aux feux rouges facilement disponibles 	◐
CONSIDÉRATIONS D'OPÉRATION DE MAINTIEN DES SERVICES FOURNIS		
<i>Compétences disponibles</i>	<ul style="list-style-type: none"> Compétences de base disponibles – défi consistant à tenir le personnel au courant des technologies et systèmes de pointe 	●
OBSTACLES CONNUS À LA MISE EN ŒUVRE PAR LES PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
Questions d'organisation <ul style="list-style-type: none"> Coordination interagences Coordination intra-agence Partenariats Compétences changeantes Attention centrée sur le client 	<ul style="list-style-type: none"> Absence de coordination interagences 	●
<i>Financement des projets</i>	<ul style="list-style-type: none"> Absence de financement permanent 	●
Juridique <ul style="list-style-type: none"> Responsabilité Protection de la vie privée Propriété intellectuelle Méthodes d'acquisition Politique/Législations 	<ul style="list-style-type: none"> Débat sur la propriété des logiciels Les méthodes d'acquisition traitant les systèmes de contrôle de la circulation comme des articles consommables peuvent entraîner des problèmes. 	●








ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE		ÉVALUATION	COTE
Acceptation par les utilisateurs <ul style="list-style-type: none"> Adaptations technologiques Perceptions du public 	<ul style="list-style-type: none"> Les voyageurs peuvent être réticents à la mise en place de stratégies de contrôle de la circulation plus perfectionnées. 		
Technique <ul style="list-style-type: none"> Normes et architecture Disponibilité des technologies habilitantes Disponibilité et infiltration du matériel mobile 	<ul style="list-style-type: none"> Cadence d'établissement de normes industrielles, telles que NTCIP 		
Interventions potentielles pour surmonter les obstacles <ul style="list-style-type: none"> Subventions financières Communications électroniques améliorées Modifications aux politiques/dispositions législatives Établir des normes Améliorer les compétences Privatisation/partenariats Éducation du public 	<ul style="list-style-type: none"> Acceptation et sensibilisation accrues du public par son éducation et la publicité Promulgation de lois étayant les stratégies de contrôle automatisé de la circulation 		
DÉLAI D'EXÉCUTION RECOMMANDÉ			
			
0 - 3	4 - 7	8 - 10	ANS
Prometteurs	Moyen terme	Long terme	
			Primaire  Secondaire  Sans objet 

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 2.2 Gestion des incidents

Le service aux utilisateurs de la gestion des incidents favorise les capacités existantes pour identifier les incidents, formuler les mesures d'intervention et prendre en charge l'exécution et la coordination constante de ces mesures d'intervention. L'unique sous-service du service aux utilisateurs de la gestion des incidents prévoit six fonctions principales, notamment 1) Incidents planifiés prévus, 2) Identifier les incidents, 3) Formuler des mesures d'intervention, 4) Soutenir une mise en oeuvre coordonnée des mesures d'intervention, 5) Soutenir l'initialisation des mesures d'intervention et 6) Prédire les conditions dangereuses.

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
BÉNÉFICIAIRES CLÉS		
<i>Propriétaires/Exploitants</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Les systèmes de gestion des incidents se sont avérés en mesure de réduire la congestion et les collisions secondaires, et d'améliorer la sécurité et l'efficacité des réseaux routiers. • Peut donner lieu à une réduction du coût du carburant et des émissions de gaz polluants 	●
<i>Fournisseurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Potentiel de gain financier dans les secteurs du service sans fil et des télécommunications • Les systèmes sont à fort contenu de matériel. 	●
<i>Clients et fournisseurs de services</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Systèmes de transport plus efficaces et sécuritaires • Tous les usagers de la route 	●
<i>Rechercheurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La collecte de données peut servir à mettre à l'épreuve les stratégies de gestion des incidents. 	◐
Groupes d'intérêts spéciaux	<ul style="list-style-type: none"> • Présentant un intérêt pour les groupes de sécurité sur les chemins publics • Matières et déversements dangereux • Groupes d'expertise des collisions 	◐
Voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> • Le maintien de l'efficacité des routes offre aux usagers de la route, y compris les navetteurs, les touristes et la circulation commerciale, une meilleure accessibilité, et réduit les incidences économiques de ces industries. 	●
<i>Autorités d'application des règlements</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La détection précoce d'un incident et le dégagement rapide de la route peuvent réduire au minimum l'éventualité de collisions secondaires. 	◐
Fournisseurs de services d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> • L'amélioration des délais d'intervention peut sauver des vies et réduire au minimum les retards dans le traitement des blessures. 	◐
PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
<i>Gouvernement fédéral</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Route transcanadienne • Dans le cadre de la stratégie de réduction des gaz à effet de serre • Dans le cadre d'un système 511 dans les provinces de l'Atlantique 	◐

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
GOUVERNEMENT PROVINCIAL	<ul style="list-style-type: none"> Autoroutes et routes provinciales 	●
<i>Administration municipale</i>	<ul style="list-style-type: none"> Artères urbaines et autres artères rurales 	●
<i>Organismes sans but lucratif/consultatifs</i>		○
<i>Secteur privé</i>	<ul style="list-style-type: none"> Possibilité financière en cas de partenariat avec l'administration routière 	◐
DISPONIBILITÉ DES TECHNOLOGIES		
Centre à poste fixe	<ul style="list-style-type: none"> Disponibilité étendue du service sans fil Expérience dans les provinces de l'Atlantique avec les RWIS SGV du Pont de la Confédération SCOOT de Halifax 	●
Centre à centre		◐
Centre à véhicule/voyageur	<ul style="list-style-type: none"> Téléphones cellulaires Produits accessibles sur Internet 	◐
Poste fixe à véhicule	<ul style="list-style-type: none"> Panneaux à messages dynamiques (Pont de la Confédération) 	●
Poste fixe à poste fixe		○
CONSIDÉRATIONS D'OPÉRATION DE MAINTIEN DES SERVICES FOURNIS		
<i>Compétences disponibles</i>	<ul style="list-style-type: none"> Plupart des compétences disponibles en région 	◐
OBSTACLES CONNUS À LA MISE EN ŒUVRE PAR LES PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
Questions d'organisation <ul style="list-style-type: none"> Coordination interagences Coordination intra-agence Partenariats Compétences changeantes Attention centrée sur le client 	<ul style="list-style-type: none"> Absence de mécanismes de coordination interagences Coordination avec d'autres services aux utilisateurs reliés à l'information aux voyageurs 	●
<i>Financement des projets</i>	<ul style="list-style-type: none"> Absence de financement approprié. Grandes aires géographiques, faible densité démographique 	●
Juridique <ul style="list-style-type: none"> Responsabilité Protection de la vie privée Propriété intellectuelle Méthodes d'acquisition Politique/Législations 	<ul style="list-style-type: none"> Absence de politiques prenant en charge le partenariat 	◐

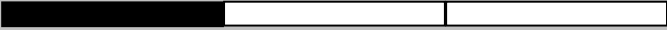
ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
<p>Acceptation par les utilisateurs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adaptations technologiques • Perceptions du public 	<ul style="list-style-type: none"> • La réduction des retards et l'amélioration du délai d'intervention en cas d'incident doivent être positives. 	
<p>Technique</p> <ul style="list-style-type: none"> • Normes et architecture • Disponibilité des technologies habilitantes • Disponibilité et infiltration du matériel mobile 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de normes et problème d'interopérabilité • Absence de services de communications sans fil dans les régions rurales 	
<p>Interventions potentielles pour surmonter les obstacles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Subventions financières • Communications électroniques améliorées • Modifications aux politiques/dispositions législatives • Établir des normes • Améliorer les compétences • Privatisation/partenariats • Éducation du public 	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisation aux avantages de la gestion des incidents • Programmes pilotes (p. ex., Pont de la Confédération) • Possibilités de relier données et images d'accident au SIG-T 	
<p>DÉLAI D'EXÉCUTION RECOMMANDÉ</p>		
		<p>Primaire</p> 
<p>Prometteurs</p>	<p>Moyen terme</p>	<p>Long terme</p>
		<p>Sans objet</p> 

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 2.4 Surveillance des conditions environnementales

Le service aux utilisateurs de la surveillance des conditions environnementales fournit aux organismes gouvernementaux la capacité d'améliorer les stratégies de contrôle de la qualité de l'air. La fonction assure la surveillance des émissions de longue portée et en bordure de route, ainsi que les systèmes et services météo routiers. L'information est utilisée par la gestion de la demande de circulation du centre de gestion de la circulation afin de mitiger la pollution, et elle peut être fournie aux organismes responsables de la sécurité routière afin de forcer les contrevenants à se conformer aux normes. En outre, l'information et les prévisions météorologiques routières fournissent des données à d'autres systèmes, notamment ATMS et ATIS, afin d'accroître la sécurité et l'efficacité.

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
BÉNÉFICIAIRES CLÉS		
<i>Propriétaires/Exploitants</i>	<ul style="list-style-type: none"> Organismes gouvernementaux – gestion plus efficace des activités d'entretien des routes (p. ex., enlèvement de la neige) Responsabilité réduite 	●
<i>Fournisseurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> Potentiel du marché dans la fabrication et l'installation de matériel 	◐
<i>Clients et fournisseurs de services</i>	<ul style="list-style-type: none"> Assure la patrouille routière avec des données plus efficaces et l'entretien des routes durant l'hiver 	◐
<i>Rechercheurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> Études sur la situation météorologique, le comportement et le dégivrage du revêtement des routes 	◐
Groupes d'intérêts spéciaux	<ul style="list-style-type: none"> Groupes environnementaux Considérations agricoles Protection incendie Aviation Entrepreneurs en construction 	◐
Voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de la qualité de l'air, de la surface de roulement durant des conditions météorologiques défavorables et des avertissements aux voyageurs 	●
<i>Autorités d'application des règlements</i>	<ul style="list-style-type: none"> Utilisé pour surveiller les contrevenants en matière d'émissions de gaz polluants 	◐
Fournisseurs de services d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> Réduction du nombre de collisions – réduction des demandes aux fournisseurs de services d'urgence 	○
PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
<i>Gouvernement fédéral</i>	<ul style="list-style-type: none"> Transports Canada Environnement Canada 	◐
GOVERNEMENT PROVINCIAL	<ul style="list-style-type: none"> ministères des Transports et de l'Environnement Agriculture Foresterie 	●

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
<i>Administration municipale</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Sur les routes urbaines et autres routes rurales 	●
<i>Organismes sans but lucratif/consultatifs</i>		○
<i>Secteur privé</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Sociétés d'exploitation de télécommunications sans fil / télécommunicateurs • Services d'entretien des routes • Météorologues 	◐
DISPONIBILITÉ DES TECHNOLOGIES		
Centre à poste fixe	<ul style="list-style-type: none"> • Facilement accessible localement 	●
Centre à centre	<ul style="list-style-type: none"> • Facilement accessible localement • Norme NTCIP incomplète 	●
Centre à véhicule/voyageur	<ul style="list-style-type: none"> • Information existante par téléphone et Internet disponible sur les conditions routières à l'Î.-P.-É., au N.-B., à T.-N.-L. et en N.-É. 	◐
Poste fixe à véhicule		○
Poste fixe à poste fixe		○
CONSIDÉRATIONS D'OPÉRATION DE MAINTIEN DES SERVICES FOURNIS		
<i>Compétences disponibles</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de compétences existantes pour l'analyse des données 	
OBSTACLES CONNUS À LA MISE EN ŒUVRE PAR LES PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
Questions d'organisation <ul style="list-style-type: none"> • Coordination interagences • Coordination intra-agence • Partenariats • Compétences changeantes • Attention centrée sur le client 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de mécanismes de coordination interagences 	●
<i>Financement des projets</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de financement approprié 	●
Juridique <ul style="list-style-type: none"> • Responsabilité • Protection de la vie privée • Propriété intellectuelle • Méthodes d'acquisition • Politique/Législations 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de politiques prenant en charge le partenariat 	◐


ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
Acceptation par les utilisateurs <ul style="list-style-type: none"> • Adaptations technologiques • Perceptions du public 		○
Technique <ul style="list-style-type: none"> • Normes et architecture • Disponibilité des technologies habilitantes • Disponibilité et infiltration du matériel mobile 	<ul style="list-style-type: none"> • Uniformisation du matériel requis 	◐
Interventions potentielles pour surmonter les obstacles <ul style="list-style-type: none"> • Subventions financières • Communications électroniques améliorées • Modifications aux politiques/dispositions législatives • Établir des normes • Améliorer les compétences • Privatisation/partenariats • Éducation du public 		
DÉLAI D'EXÉCUTION RECOMMANDÉ		
 <p>0 - 3 4 - 7 8 - 10 ANS</p>		<ul style="list-style-type: none"> ● ◐ ○

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 2.5 Exploitation et entretien

Le service aux utilisateurs d'exploitation et entretien fournit aux organismes gouvernementaux, ainsi qu'aux entrepreneurs, les ressources nécessaires pour gérer les opérations et la maintenance des parcs de véhicules et de l'équipement, et surveiller et gérer la faible densité de circulation autour des zones de travaux.

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
BÉNÉFICIAIRES CLÉS		
<i>Propriétaires/Exploitants</i>	<ul style="list-style-type: none"> Organismes gouvernementaux Organismes routiers Entrepreneurs en construction 	●
<i>Fournisseurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> Nouveaux marchés et domaines Possibilités internationales pour banc d'essai Parcs de véhicules modernes au Canada atlantique (commandes électroniques de moteur et d'épandeuse) 	●
<i>Clients et fournisseurs de services</i>		○
<i>Rechercheurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> L'utilisation des STI pour les opérations et les activités d'entretien est un domaine relativement nouveau. Possibilité de centres d'excellence universitaires en matière de circulation, de sécurité et de mécanique 	◐
Groupes d'intérêts spéciaux	Exploitants non gouvernementaux	◐
Voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> Routes plus sécuritaires 	●
Autorités d'application des règlements	<ul style="list-style-type: none"> Renforcement de la sécurité dans les zones de travaux 	○
Fournisseurs de services d'urgence		○
PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
<i>Gouvernement fédéral</i>	<ul style="list-style-type: none"> Route transcanadienne NHS 	●
GOUVERNEMENT PROVINCIAL	<ul style="list-style-type: none"> Ministère des Transports 	●

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
<i>Administration municipale</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Groupes de parcs de véhicules municipaux • Groupes d'entretien des routes 	●
<i>Organismes sans but lucratif/consultatifs</i>		○
<i>Secteur privé</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Groupes d'entretien des routes • Organismes de parcs de véhicules 	○
DISPONIBILITÉ DES TECHNOLOGIES		
Centre à poste fixe		○
Centre à centre		○
Centre à véhicule/voyageur	<ul style="list-style-type: none"> • Conduite et entretien des véhicules chenillés à l'aide du GPS 	●
Poste fixe à véhicule	<ul style="list-style-type: none"> • Certaines technologies sont fondées sur la communication entre repères de postes fixes et systèmes à bord des véhicules. • Centre de service 	◐
Poste fixe à poste fixe		○
CONSIDÉRATIONS D'OPÉRATION DE MAINTIEN DES SERVICES FOURNIS		
<i>Compétences disponibles</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Technologie relativement nouvelle 	◐
OBSTACLES CONNUS À LA MISE EN ŒUVRE PAR LES PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
<i>Questions d'organisation</i> <ul style="list-style-type: none"> • Coordination interagences • Coordination intra-agence • Partenariats • Compétences changeantes • Attention centrée sur le client 	<ul style="list-style-type: none"> • Lancement d'une technologie perfectionnées touchant les opérations et les activités d'entretien 	◐
<i>Financement des projets</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Peut nécessiter un financement substantiel 	●

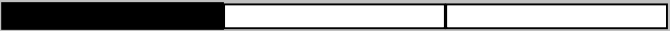
ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
Juridique <ul style="list-style-type: none"> • Responsabilité • Protection de la vie privée • Propriété intellectuelle • Méthodes d'acquisition • Politique/Législations 	<ul style="list-style-type: none"> • Responsabilité en cas de panne des systèmes 	◐
Acceptation par les utilisateurs <ul style="list-style-type: none"> • Adaptations technologiques • Perceptions du public 	<ul style="list-style-type: none"> • Personnel des opérations et de l'entretien non habitués avec le fonctionnement STI 	◐
Technique <ul style="list-style-type: none"> • Normes et architecture • Disponibilité des technologies habilitantes • Disponibilité et infiltration du matériel mobile 	<ul style="list-style-type: none"> • Technologie relativement nouvelle 	●
Interventions potentielles pour surmonter les obstacles <ul style="list-style-type: none"> • Subventions financières • Communications électroniques améliorées • Modifications aux politiques/dispositions législatives • Établir des normes • Améliorer les compétences • Privatisation/partenariats • Éducation du public 	<ul style="list-style-type: none"> • Partenariats publics et privés 	◐
DÉLAI D'EXÉCUTION RECOMMANDÉ		
<div style="text-align: center; margin-bottom: 5px;">  </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; text-align: center;"> <div style="width: 20%;">0 - 3</div> <div style="width: 20%;">4 - 7</div> <div style="width: 20%;">8 - 10</div> <div style="width: 20%;">ANS</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; text-align: center; margin-top: 5px;"> <div style="width: 20%;">Prometteurs</div> <div style="width: 20%;">Moyen terme</div> <div style="width: 20%;">Long terme</div> </div>		<div style="margin-bottom: 10px;"> Primaire ● </div> <div style="margin-bottom: 10px;"> Secondaire ◐ </div> <div> Sans objet ○ </div>

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 2.6 Avertissement et application des règlements dynamiques automatisés

Le service aux utilisateurs de l'avertissement et l'application des règlements dynamiques automatisés offre des systèmes qui avertissent les véhicules ou les automobilistes de l'imminence d'un danger, et qui assurent l'application électronique des règlements et du contrôle de la circulation.

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
BÉNÉFICIAIRES CLÉS		
<i>Propriétaires/Exploitants</i>	<ul style="list-style-type: none"> Organismes gouvernementaux – approche proactive à des routes sécuritaires et efficaces Organismes routiers Transporteurs 	●
<i>Fournisseurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> Approvisionnement et exploitation de matériel et de systèmes 	●
<i>Clients et fournisseurs de services</i>		○
<i>Rechercheurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> Domaine relativement nouveau Candidat à la recherche 	◐
Groupes d'intérêts spéciaux	<ul style="list-style-type: none"> Groupes d'entretien des routes 	◐
Voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> Des routes plus sécuritaires pour tous les usagers de la route (commercial, cyclistes, piétons, navetteurs) 	●
<i>Autorités d'application des règlements</i>	<ul style="list-style-type: none"> Un autre outil pour renforcer l'application du contrôle et des règlements de la circulation 	●
Fournisseurs de services d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> Réduction du nombre de collisions – réduction des demandes aux fournisseurs de services d'urgence 	◐
PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
<i>Gouvernement fédéral</i>	<ul style="list-style-type: none"> Transports Canada 	◐
GOUVERNEMENT PROVINCIAL	<ul style="list-style-type: none"> Ministères des Transports Forces policières Ministères de la Sécurité publique 	●
<i>Administration municipale</i>	<ul style="list-style-type: none"> Services de la circulation Services de police 	●

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
<i>Organismes sans but lucratif/consultatifs</i>		○
<i>Secteur privé</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Installation de matériel et de systèmes • Exploitants potentiels de systèmes 	●
DISPONIBILITÉ DES TECHNOLOGIES		
Centre à poste fixe		○
Centre à centre		○
Centre à véhicule/voyageur	<ul style="list-style-type: none"> • Prémption de la signalisation 	◐
Poste fixe à véhicule	<ul style="list-style-type: none"> • Dispositifs de mise en application de la vitesse • Caméras aux feux rouges • Panneaux dynamiques de limitation de vitesse 	●
Poste fixe à poste fixe		○
CONSIDÉRATIONS D'OPÉRATION DE MAINTIEN DES SERVICES FOURNIS		
<i>Compétences disponibles</i>	<ul style="list-style-type: none"> • En tant que technologie relativement nouvelle, des compétences appropriées sont nécessaires en région. 	◐
OBSTACLES CONNUS À LA MISE EN ŒUVRE PAR LES PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
Questions d'organisation <ul style="list-style-type: none"> • Coordination interagences • Coordination intra-agence • Partenariats • Compétences changeantes • Attention centrée sur le client 	<ul style="list-style-type: none"> • Peut nécessiter des partenariats pour en justifier l'implantation 	◐
<i>Financement des projets</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Systèmes onéreux à implanter et à exploiter • La capacité de compenser les coûts par la production de recettes est une question importante. 	●
Juridique <ul style="list-style-type: none"> • Responsabilité • Protection de la vie privée • Propriété intellectuelle • Méthodes d'acquisition • Politique/Législations 	<ul style="list-style-type: none"> • La protection des renseignements personnels pose problème lors de l'utilisation de matériel d'enregistrement des images. • Législation requise pour la mise en œuvre de l'application électronique des règlements 	●
Acceptation par les utilisateurs <ul style="list-style-type: none"> • Adaptations technologiques • Perceptions du public 	<ul style="list-style-type: none"> • Le public peut percevoir l'application électronique des règlements comme étant principalement une stratégie pour générer des recettes. 	●

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
Technique <ul style="list-style-type: none"> • Normes et architecture • Disponibilité des technologies habilitantes • Disponibilité et infiltration du matériel mobile 		○
Interventions potentielles pour surmonter les obstacles <ul style="list-style-type: none"> • Subventions financières • Communications électroniques améliorées • Modifications aux politiques/dispositions législatives • Établir des normes • Améliorer les compétences • Privatisation/partenariats • Éducation du public 	<ul style="list-style-type: none"> • Les moyens utilisés pour régler les questions s'améliorent au fur et à mesure que les technologies gagnent en popularité. 	
DÉLAI D'EXÉCUTION RECOMMANDÉ		
 <p style="text-align: center;"> 0 - 3 4 - 7 8 - 10 ANS Prometteurs Moyen terme Long terme </p>		Primaire <input checked="" type="radio"/> Secondaire <input type="radio"/> Sans objet <input type="radio"/>

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 3.1 Gestion du transport en commun

Le service aux utilisateurs de la gestion du transport en commun applique les systèmes électroniques des véhicules avancés à divers modes de transport en commun et utilise les données générées par ces modes pour améliorer le service au public. Il comprend l'exploitation des véhicules et des installations, la planification et les horaires, et la gestion du personnel.

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
BÉNÉFICIAIRES CLÉS		
<i>Propriétaires/Exploitants</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Exploitants de transport en commun • Organismes de gestion de parcs de véhicules • Surveillance durant l'exploitation de véhicules • Meilleurs outils de planification • Amélioration des interventions en cas d'urgence 	●
<i>Fournisseurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Les systèmes sont à fort contenu de matériel. • Possibilité de mettre au point une nouvelle technologie des systèmes 	●
<i>Clients et fournisseurs de services</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Services de transport améliorés – opérations plus efficaces • Utilisation accrue • Réduction des plaintes • Accès du client à l'information amélioré 	●
<i>Rechercheurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Davantage de possibilités de développer les technologies et leurs utilisations • Trouver une nouvelle application pour les technologies existantes • Améliorer la fiabilité des technologies existantes 	●
Groupes d'intérêts spéciaux	<ul style="list-style-type: none"> • Services aux personnes handicapées pour améliorer la fiabilité et l'accessibilité • Promouvoir le transport en commun comme mode auxiliaire par rapport aux véhicules à passager unique • Contribuables 	●
Voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> • La disponibilité d'information en temps réel rend le transport en commun plus attrayant pour les touristes. • Service rentable • Réduire la congestion de la circulation et la pollution de l'air 	●
<i>Autorités d'application des règlements</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Conformité améliorée aux prix de billet • Assistance dans la répartition des services d'urgence 	●
Fournisseurs de services d'urgence		○
PARTICIPANTS À LA PRESTATION		

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
<i>Gouvernement fédéral</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Dans le cadre de la stratégie de réduction des gaz à effet de serre • Actuellement pas très actif dans le financement du transport en commun • Nécessité d'un niveau accru de soutien fiscal 	●
GOUVERNEMENT PROVINCIAL	<ul style="list-style-type: none"> • Ministères des Transports • Nécessité d'accroître le soutien fiscal • Élaborer des lois favorisant le transport en commun 	●
<i>Administration municipale</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Organismes de transport en commun • Services de la circulation 	●
<i>Organismes sans but lucratif/consultatifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> • CUTA • Comité consultatif local • Groupes de revendication 	◐
<i>Secteur privé</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Fournisseurs d'installation de matériel et de systèmes • Exploitants privés • Autres entreprises titulaires d'un droit de rétention • Annonceurs utilisant les déplacements comme supports 	●
DISPONIBILITÉ DES TECHNOLOGIES		
Centre à poste fixe	<ul style="list-style-type: none"> • Marché à industrialisation ancienne • Davantage de communication avec le véhicule 	●
Centre à centre	<ul style="list-style-type: none"> • Interface avec les opérateurs routiers, le service de contrôle de la neige et des glaces • Connexion intermodale • Services d'urgence 	●
Centre à véhicule/voyageur	<ul style="list-style-type: none"> • Technologie changeante (GPS) • Usage croissant par les exploitants • Coûts à la baisse 	●
Poste fixe à véhicule	<ul style="list-style-type: none"> • Information à la clientèle • Détermination d'emplacement • Expansion des applications technologiques 	●
Poste fixe à poste fixe	<ul style="list-style-type: none"> • Non couramment utilisé 	○

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
CONSIDÉRATIONS D'OPÉRATION DE MAINTIEN DES SERVICES FOURNIS		
<i>Compétences disponibles</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessite une formation en intégration de l'électronique et des logiciels aux véhicules • Compétences du secteur régional du SIG • Système « GO Time » • Prémption de la signalisation SCOOT 	●
OBTACLES CONNUS À LA MISE EN ŒUVRE PAR LES PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
Questions d'organisation <ul style="list-style-type: none"> • Coordination interagences • Coordination intra-agence • Partenariats • Compétences changeantes • Attention centrée sur le client 	<ul style="list-style-type: none"> • Soutien technique de la part du fournisseur • Réticence de l'employeur • Divers échelons de gouvernement • Besoin accru de formation des employeurs à l'opération et la maintenance • Améliorer l'information et la facilité d'utilisation du service 	●
<i>Financement des projets</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Les systèmes coûtent cher à implanter et à exploiter – ils exigent une saine analyse de rentabilisation. • Besoin de partenaires financiers 	●
Juridique <ul style="list-style-type: none"> • Responsabilité • Protection de la vie privée • Propriété intellectuelle • Méthodes d'acquisition • Politique/Législations 	<ul style="list-style-type: none"> • La responsabilité ne constitue pas un risque majeur. • La protection des renseignements personnels peut poser problème avec les employés ou les technologies de prix des billets. • Organismes de transport en commun intéressés à utiliser les technologies plutôt qu'à les vendre 	◐
Acceptation par les utilisateurs <ul style="list-style-type: none"> • Adaptations technologiques • Perceptions du public 	<ul style="list-style-type: none"> • Besoin d'amener l'exploitation à modifier les méthodes de gestion et d'obtenir l'acceptation par le public • Information améliorée pour la clientèle • Réduction du nombre d'usagers 	●
Technique <ul style="list-style-type: none"> • Normes et architecture • Disponibilité des technologies habilitantes • Disponibilité et infiltration du matériel mobile 	<ul style="list-style-type: none"> • Technologie en évolution – de l'utilisation des repères de postes fixes au GPS 	◐

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
<p>Interventions potentielles pour surmonter les obstacles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Subventions financières • Communications électroniques améliorées • Modifications aux politiques/dispositions législatives • Établir des normes • Améliorer les compétences • Privatisation/partenariats • Éducation du public 	<ul style="list-style-type: none"> • Amener les employés à se rallier • Importance des percées pour le marché afin de maintenir une alternative moderne à l'automobile • Proactifs à promouvoir l'utilisation du transport en commun pour réduire l'utilisation de l'automobile • Soutien financier du gouvernement à plusieurs échelons • Potentiel financier pour le transport en commun par le biais de la taxe sur l'essence • Expansion de l'intégration de la carte à puce et du prix des billets • Engagement à l'égard du protocole de Kyoto • Nombre d'usagers accru • Améliorer l'attrait de l'option transport en commun 	
<p style="text-align: center;">DÉLAI D'EXÉCUTION RECOMMANDÉ</p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="width: 100px; height: 15px; background-color: black; margin-right: 10px;"></div> <div style="width: 100px; height: 15px; border: 1px solid black; margin-right: 10px;"></div> <div style="width: 100px; height: 15px; border: 1px solid black;"></div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>0 - 3</p> <p>Prometteurs</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>4 - 7</p> <p>Moyen terme</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>8 - 10</p> <p>Long terme</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>ANS</p> </div> </div>		<p>Primaire <input checked="" type="radio"/></p> <p>Secondaire <input type="radio"/></p> <p>Sans objet <input type="radio"/></p>

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 4.1 Services de paiement électronique

Le service aux utilisateurs des services de paiement électronique permet aux voyageurs de payer les services de transport par un moyen électronique. Parmi les quatre sous-services des services aux utilisateurs du paiement électronique, les fonctions suivantes sont offertes : 1) Perception électronique du péage, 2) Encaissement électronique du prix des billets, 3) Paiement électronique du stationnement et 4) Intégration des services de paiement électronique. Il peut, comme envisagé, servir également des fonctions hors transport générales et peut être intégré aux cartes de crédit et de débit dans les bancaires et autres opérations financières.

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
BÉNÉFICIAIRES CLÉS		
<i>Propriétaires/Exploitants</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Exploitants de postes de péage • Exploitants de transport en commun • Exploitants de véhicules commerciaux • Exploitants de parcs de stationnement • Tunnels de lavage à rails de guidage • Stations-services • Terminaux de traversiers • Aéroports • Taxis • Promoteurs commerciaux/de détail 	●
<i>Fournisseurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Fournissent le matériel 	○
<i>Clients et fournisseurs de services</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Les navetteurs constatent des durées de déplacement réduites • Modes de paiements plus efficaces • Un arrière-guichet • Davantage de sécurité – moins de risque de fraude • Meilleure gestion pour le client 	●
<i>Rechercheurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Analyse des tendances • Périodes de pointe • Recherche technologique 	○
Groupes d'intérêts spéciaux	<ul style="list-style-type: none"> • Associations de transports • Associations automobiles • Groupes environnementaux • Organismes gouvernementaux 	○
Voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> • Efficience pour les touristes, les conducteurs de camions, les navetteurs quotidiens, les voyageurs d'affaires 	●

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
<i>Autorités d'application des règlements</i>	<ul style="list-style-type: none"> • GRC • Police locale • Application des règlements relatifs aux véhicules commerciaux • Application des règlements relatifs aux parcs de stationnement 	○
Fournisseurs de services d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> • Police • Incendie • Ambulance • EMR • Dépanneuses 	○
PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
<i>Gouvernement fédéral</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Passages frontaliers • Perception du péage • Production de recettes • Paiement de subventions 	●
GOUVERNEMENT PROVINCIAL	<ul style="list-style-type: none"> • Encourage les partenariats • Tourisme • Entretien et sécurité des routes 	◐
<i>Administration municipale</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Organismes de transport en commun • Administration de parcs de stationnement • Administration de ponts 	●
<i>Organismes sans but lucratif/consultatifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Associations des camionneurs • Œuvres de bienfaisance 	◐
<i>Secteur privé</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Institutions financières • Exploitants de postes de péage • Installations de stationnement • Détaillants • Stations-services • Exploitants de tunnels de lavage à rails de guidage • Fournisseurs (logiciels et matériel) 	●
DISPONIBILITÉ DES TECHNOLOGIES		
Centre à poste fixe	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructure de péage disponible 	●
Centre à centre		○
Centre à véhicule/voyageur		○
Poste fixe à véhicule	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructure de péage disponible • Expérience du <i>MacPass</i> (30 % en Nouvelle-Écosse) 	●
Poste fixe à poste fixe		○

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
CONSIDÉRATIONS D'OPÉRATION DE MAINTIEN DES SERVICES FOURNIS		
<i>Compétences disponibles</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Industrie à maturité 	◐
OBSTACLES CONNUS À LA MISE EN ŒUVRE PAR LES PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
Questions d'organisation <ul style="list-style-type: none"> • Coordination interagences • Coordination intra-agence • Partenariats • Compétences changeantes • Attention centrée sur le client 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence d'intégration entre les parties requises (p. ex., institutions financières, systèmes de paiement, etc.) • Nécessite un arrière-guichet – celui qui atteint l'arrière-guichet devient l'obstacle 	●
<i>Financement des projets</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Investissement initial substantiel, y compris fonctions d'arrière-guichet (opérations financières) • Dépenses d'utilisation de l'arrière-guichet 	●
Juridique <ul style="list-style-type: none"> • Responsabilité • Protection de la vie privée • Propriété intellectuelle • Méthodes d'acquisition • Politique/Législations 	<ul style="list-style-type: none"> • Protection de la vie privée • Question de propriété intellectuelle • Questions contractuelles 	●
Acceptation par les utilisateurs <ul style="list-style-type: none"> • Adaptations technologiques • Perceptions du public 	<ul style="list-style-type: none"> • Public appelé à modifier ses habitudes de paiement • Cet obstacle est en train de changer maintenant. 	◐
Technique <ul style="list-style-type: none"> • Normes et architecture • Disponibilité des technologies habilitantes • Disponibilité et infiltration du matériel mobile 	<ul style="list-style-type: none"> • Normes toujours en cours d'évolution • Logiciel personnalisé 	◐









ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
<p>Interventions potentielles pour surmonter les obstacles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Subventions financières • Communications électroniques améliorées • Modifications aux politiques/dispositions législatives • Établir des normes • Améliorer les compétences • Privatisation/partenariats • Éducation du public 	<ul style="list-style-type: none"> • Financement public pour mises en marche • Résolution d'arrière-guichet • Bonne analyse de rentabilisation 	
<p style="text-align: center;">DÉLAI D'EXÉCUTION RECOMMANDÉ</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 100px; height: 15px; background-color: black; margin-right: 10px;"></div> <div style="width: 100px; height: 15px; border: 1px solid black; margin-right: 10px;"></div> <div style="width: 100px; height: 15px; border: 1px solid black;"></div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>0 - 3</p> <p>Prometteurs</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>4 - 7</p> <p>Moyen terme</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>8 - 10</p> <p>Long terme</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>ANS</p> </div> </div>		<p>Primaire <input checked="" type="radio"/></p> <p>Secondaire <input type="radio"/></p> <p>Sans objet <input type="radio"/></p>

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 5.1 Dédouanement électronique des véhicules commerciaux

Le service aux utilisateurs du dédouanement électronique des véhicules commerciaux est constitué à la fois de dédouanements électroniques intérieurs et internationaux. Le dédouanement électronique intérieur permet aux véhicules commerciaux de passer par les postes d'inspection sans s'arrêter. Le dédouanement aux frontières internationales permet aux véhicules de passer par les points de contrôle des frontières internationales sans s'arrêter, ou du moins après un contrôle accéléré. Tandis que le véhicule approche d'un poste d'inspection ou d'un point de contrôle, des communications entre le véhicule et le poste fixe ont lieu pour identifier le véhicule et mettre à la disposition des autorités les données nécessaires quant aux papiers d'identité, au poids du véhicule, à l'état de sécurité, au chargement et aux occupants. Le personnel de l'application des règlements peut alors sélectionner les véhicules susceptibles de ne pas être sûrs en vue d'une inspection, et permettre aux véhicules sûrs et réglementaires de contourner le poste d'inspection et le point de contrôle.

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
BÉNÉFICIAIRES CLÉS		
<i>Propriétaires/Exploitants</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Transporteurs et expéditeurs • Organismes routiers • Agence des douanes et du revenu du Canada • Douanes É.-U. par une réduction de la congestion 	●
<i>Fournisseurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Approvisionnement en matériel 	◐
<i>Clients et fournisseurs de services</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La productivité des transports est susceptible d'abaisser le coût des produits et services pour le public. 	○
<i>Rechercheurs</i>		○
Groupes d'intérêts spéciaux	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Atlantic Provinces Trucking Association</i>, mais manque d'adhésion pleine et entière pour être représentés 	○
Voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> • Efficacité accrue pour les exploitants de CV (notamment réduction du temps d'arrêt et d'inactivité, contrôle accéléré aux points d'inspection) • Amélioration de la sécurité et libération de ressources pour surveiller les véhicules à risque • La province dans l'ensemble en profite – 70 % du commerce 	●
<i>Autorités d'application des règlements</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Les organismes d'application des règlements peuvent sélectionner les véhicules suspects aux fins d'inspection et permettre aux véhicules sûrs de contourner les points de contrôle. 	◑
Fournisseurs de services d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun avantage direct 	○
PARTICIPANTS À LA PRESTATION		

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
<i>Gouvernement fédéral</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Passages frontaliers (internationaux) • Agences des douanes et du revenu 	●
GOUVERNEMENT PROVINCIAL	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcement de la sécurité des véhicules • Éducation pour le développement des RH et l'aide au transfert de technologie 	●
<i>Administration municipale</i>		○
<i>Organismes sans but lucratif/consultatifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> • CCATM pour la communication et amener les autres provinces du même côté 	○
<i>Secteur privé</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Transporteurs et expéditeurs • Fournisseurs – technologie transférable à l'utilisateur 	●
DISPONIBILITÉ DES TECHNOLOGIES		
Centre à poste fixe	<ul style="list-style-type: none"> • Dossiers des véhicules et des conducteurs • Pesage dynamique 	●
Centre à centre	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Norpass</i>, etc. • Pesage entre postes (besoin de technologie) 	◐
Centre à véhicule/voyageur		○
Poste fixe à véhicule	<ul style="list-style-type: none"> • Collecte et gestion des données de bord • Panneaux de signalisation • Messages variables 	●
Poste fixe à poste fixe		○
CONSIDÉRATIONS D'OPÉRATION DE MAINTIEN DES SERVICES FOURNIS		
<i>Compétences disponibles</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Extérieur de la région atlantique 	◐
OBSTACLES CONNUS À LA MISE EN ŒUVRE PAR LES PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
Questions d'organisation <ul style="list-style-type: none"> • Coordination interagences • Coordination intra-agence • Partenariats • Compétences changeantes • Attention centrée sur le client 	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessite l'échange d'information entre Canada et les États-Unis (des différences institutionnelles existent) • Négocier une entente d'échange en vue de recettes 	●
<i>Financement des projets</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Le financement pose problème pour les petits exploitants. • Acquisition de transpondeurs • Infrastructure de communication • Combinaison secteurs public et privé 	●







ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE		ÉVALUATION	COTE
Juridique <ul style="list-style-type: none"> Responsabilité Protection de la vie privée Propriété intellectuelle Méthodes d'acquisition Politique/Législations 	<ul style="list-style-type: none"> Restrictions législatives sur l'échange de données Conducteurs et exploitants peuvent avoir des inquiétudes sur la protection de la vie privée. Normes uniformes pour chargements au Canada atlantique – ententes de réciprocité Sécurité des camions lorsque le pesage dynamique est utilisé 		
Acceptation par les utilisateurs <ul style="list-style-type: none"> Adaptations technologiques Perceptions du public 	<ul style="list-style-type: none"> L'adoption de la technologie peut poser problème pour les petits exploitants. 		
Technique <ul style="list-style-type: none"> Normes et architecture Disponibilité des technologies habilitantes Disponibilité et infiltration du matériel mobile 	<ul style="list-style-type: none"> Couverture de communications sans fil incomplète Absence de normes pour l'échange d'information et les inspections de sécurité entre provinces Confusion au sein des camionneurs quant à l'arrêt et à la poursuite du chemin 		
Interventions potentielles pour surmonter les obstacles <ul style="list-style-type: none"> Subventions financières Communications électroniques améliorées Modifications aux politiques/dispositions législatives Établir des normes Améliorer les compétences Privatisation/partenariats Éducation du public 	<ul style="list-style-type: none"> Les projets pilotes (passage frontalier, pesage dynamique) offrent la possibilité de visiter l'opération et la politique concernant la mise en œuvre des STI. Législation interprovinciale Sécurité (permettant au personnel chargé de l'application des règlements de se concentrer sur les véhicules non sécuritaires) 		
DÉLAI D'EXÉCUTION RECOMMANDÉ			
			
0 - 3	4 - 7	8 - 10	ANS
Prometteurs	Moyen terme	Long terme	
			Primaire  Secondaire  Sans objet 

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 5.5 Gestion du transport intermodal des marchandises

Le service aux utilisateurs de la gestion du transport intermodal des marchandises offre des systèmes qui surveillent l'état des marchandises en transit et aux gares de marchandises.

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
BÉNÉFICIAIRES CLÉS		
<i>Propriétaires/Exploitants</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Transporteurs et expéditeurs • Terminaux intermodaux (Halifax, Saint John, Moncton) • Exploitants de services de traversier • Ports maritimes 	●
<i>Fournisseurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Fournisseurs de matériel 	●
<i>Clients et fournisseurs de services</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Activités des parcs de véhicules plus efficaces • Expéditeurs (capacité améliorée de fonctionner « juste à temps », réduction des retards, meilleur contrôle de la gestion, intégration plus efficace aux organismes et systèmes de réglementation) • <i>Atlantic Provinces Trucking Association</i> 	●
<i>Rechercheurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration des données relatives au transport des marchandises allant jusqu'au point où l'information ne soit pas propriété exclusive 	◐
Groupes d'intérêts spéciaux		○
Voyageurs		○
<i>Autorités d'application des règlements</i>		○
Fournisseurs de services d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de l'accès à l'information électronique sur les chargements de matières particulièrement dangereuses • Système de type GPS lié au type de marchandises – sensibilisation immédiate 	◐
PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
<i>Gouvernement fédéral</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Implantation pour ses propres parcs de véhicules (p. ex., Postes Canada) 	◐
GOUVERNEMENT PROVINCIAL		○

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
<i>Administration municipale</i>		<input checked="" type="radio"/>
<i>Organismes sans but lucratif/consultatifs</i>		<input type="radio"/>
<i>Secteur privé</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Transporteurs et expéditeurs (y compris messageries) – implantation de systèmes 	<input checked="" type="radio"/>
DISPONIBILITÉ DES TECHNOLOGIES		
Centre à poste fixe		<input type="radio"/>
Centre à centre		<input type="radio"/>
Centre à véhicule/voyageur		<input type="radio"/>
Poste fixe à véhicule	<ul style="list-style-type: none"> • Des systèmes d'identification des véhicules et de transmission d'information sur les stations sont utilisés. 	<input checked="" type="radio"/>
Poste fixe à poste fixe		<input type="radio"/>
CONSIDÉRATIONS D'OPÉRATION DE MAINTIEN DES SERVICES FOURNIS		
<i>Compétences disponibles</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Extérieur de la région atlantique 	<input checked="" type="radio"/>
OBSTACLES CONNUS À LA MISE EN ŒUVRE PAR LES PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
Questions d'organisation <ul style="list-style-type: none"> • Coordination interagences • Coordination intra-agence • Partenariats • Compétences changeantes • Attention centrée sur le client 		<input type="radio"/>
<i>Financement des projets</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Le financement pose problème pour les petits exploitants. • Les nouvelles technologies sont accessibles à prix de prestige 	<input checked="" type="radio"/>
Juridique <ul style="list-style-type: none"> • Responsabilité • Protection de la vie privée • Propriété intellectuelle • Méthodes d'acquisition • Politique/Législations 	<ul style="list-style-type: none"> • Restrictions législatives sur l'échange de données • Expéditeurs, conducteurs et exploitants peuvent avoir des inquiétudes sur la protection de la vie privée – information sur la propriété exclusive et touchant la concurrence. 	<input checked="" type="radio"/>


ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
<p>Acceptation par les utilisateurs</p> <ul style="list-style-type: none"> Adaptations technologiques Perceptions du public 	<ul style="list-style-type: none"> L'adoption de la technologie peut poser problème pour les petits exploitants. Formation 	
<p>Technique</p> <ul style="list-style-type: none"> Normes et architecture Disponibilité des technologies habilitantes Disponibilité et infiltration du matériel mobile 	<ul style="list-style-type: none"> Couverture de communications sans fil incomplète Normes relatives à la communication et à l'échange d'information 	
<p>Interventions potentielles pour surmonter les obstacles</p> <ul style="list-style-type: none"> Subventions financières Communications électroniques améliorées Modifications aux politiques/dispositions législatives Établir des normes Améliorer les compétences Privatisation/partenariats Éducation du public 	<ul style="list-style-type: none"> Choisir un terminal intermodal pour projet pilote. 	
DÉLAI D'EXÉCUTION RECOMMANDÉ		<p>Primaire </p> <p>Secondaire </p> <p>Sans objet </p>
 <p>0 - 3 4 - 7 8 - 10 ANS</p> <p>Prometteurs Moyen terme Long terme</p>		

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 5.6 Gestion des parcs de véhicules commerciaux

Le service aux utilisateurs de la gestion des parcs de véhicules commerciaux offre des communications en temps réel pour la localisation, la répartition et le repérage des véhicules, entre conducteurs de véhicules commerciaux, répartiteurs et fournisseurs de transport intermodal, réduisant ainsi les retards pour les conducteurs et offrant aux conducteurs commerciaux et aux répartiteurs une information d'itinéraire en temps réel, en réponse à la congestion ou aux incidents. La gestion des parcs de véhicules commerciaux comprend la gestion de parcs de taxis.

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
BÉNÉFICIAIRES CLÉS		
<i>Propriétaires/Exploitants</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Transporteurs et expéditeurs • Parc de taxis • Terminal intermodal (aéroports, ports, terminus ferroviaires) • Autres parcs 	●
<i>Fournisseurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Fournisseurs de matériel 	●
<i>Clients et fournisseurs de services</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Activités des parcs de véhicules plus efficaces • Expéditeurs (capacité améliorée de fonctionner « juste à temps », réduction des retards, meilleur contrôle de la gestion, intégration plus efficace aux organismes et systèmes de réglementation) • Clientèle des taxis (réduction des retards de service) 	●
<i>Rechercheurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration des données relatives au transport des marchandises allant jusqu'au point où l'information ne soit pas propriété exclusive 	◐
Groupes d'intérêts spéciaux		○
Voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> • Passagers de taxis • Passagers de bus-navette 	○
<i>Autorités d'application des règlements</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Les exploitants de terminal peuvent mieux contrôler les mouvements des véhicules. 	◐
Fournisseurs de services d'urgence		○
PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
<i>Gouvernement fédéral</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Implantation pour ses propres parcs de véhicules (p. ex., Postes Canada) • Intégration à l'Agences des douanes et du revenu • ADRC • Agriculture • Agences fédérales des États-Unis • Services météorologiques 	○

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
GOUVERNEMENT PROVINCIAL	<ul style="list-style-type: none"> • Implantation pour ses propres parcs de véhicules (p. ex., entretien, etc.) • Intégration aux fonctions de réglementation de la sécurité et du pesage 	◐
<i>Administration municipale</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Implantation pour ses propres parcs de véhicules (p. ex., transport en commun, etc.) • Intégration (transport en commun) aux systèmes publics d'information aux voyageurs 	◐
<i>Organismes sans but lucratif/consultatifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> • APTA • Collège communautaire • Chambres de commerce • Conseil économique 	○
<i>Secteur privé</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Transporteurs et expéditeurs (y compris messageries) – implantation de systèmes • Exploitants de taxis 	●
DISPONIBILITÉ DES TECHNOLOGIES		
Centre à poste fixe	<ul style="list-style-type: none"> • Les systèmes électroniques de soumission des papiers d'identité (y compris la sécurité) sont utilisés (pour fonctions de réglementation du secteur public). 	●
Centre à centre	<ul style="list-style-type: none"> • Les systèmes électroniques de soumission des papiers d'identité (y compris la sécurité) sont utilisés (pour fonctions de réglementation du secteur public). 	●
Centre à véhicule/voyageur	<ul style="list-style-type: none"> • Les systèmes électroniques de soumission des papiers d'identité (y compris la sécurité) sont utilisés (pour fonctions de réglementation du secteur public). • Taxi, systèmes de messagerie en cours d'utilisation • Systèmes de répartition des transporteurs et des expéditeurs en cours d'utilisation 	●
Poste fixe à véhicule	<ul style="list-style-type: none"> • Des systèmes d'identification des véhicules et de transmission d'information sur les stations sont utilisés. 	●
Poste fixe à poste fixe		○
CONSIDÉRATIONS D'OPÉRATION DE MAINTIEN DES SERVICES FOURNIS		
<i>Compétences disponibles</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Extérieur de la région atlantique 	◐
OBSTACLES CONNUS À LA MISE EN ŒUVRE PAR LES PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
Questions d'organisation <ul style="list-style-type: none"> • Coordination interagences • Coordination intra-agence • Partenariats • Compétences changeantes • Attention centrée sur le client 	<ul style="list-style-type: none"> • Compétences du personnel d'exploitant de terminal 	◐





ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
Financement des projets	<ul style="list-style-type: none"> Le financement pose problème pour les petits exploitants. Les nouvelles technologies sont accessibles à prix de prestige. 	●
Juridique <ul style="list-style-type: none"> Responsabilité Protection de la vie privée Propriété intellectuelle Méthodes d'acquisition Politique/Législations 		○
Acceptation par les utilisateurs <ul style="list-style-type: none"> Adaptations technologiques Perceptions du public 	<ul style="list-style-type: none"> L'adoption de la technologie peut poser problème pour les petits exploitants. Formation 	◐
Technique <ul style="list-style-type: none"> Normes et architecture Disponibilité des technologies habilitantes Disponibilité et infiltration du matériel mobile 	<ul style="list-style-type: none"> Couverture de communications sans fil incomplète Normes relatives à la communication et à l'échange d'information 	◐
Interventions potentielles pour surmonter les obstacles <ul style="list-style-type: none"> Subventions financières Communications électroniques améliorées Modifications aux politiques/dispositions législatives Établir des normes Améliorer les compétences Privatisation/partenariats Éducation du public 	<ul style="list-style-type: none"> Retenir tierce partie pour mettre en œuvre 	
DÉLAI D'EXÉCUTION RECOMMANDÉ		
 <p style="text-align: center;">0 - 3 4 - 7 8 - 10 ANS</p> <p style="text-align: center;">Prometteurs Moyen terme Long terme</p>		Primaire ● Secondaire ◐ Sans objet ○

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 6.1 Notification des urgences et sécurité personnelle

Le service aux utilisateurs de la notification des urgences et sécurité personnelle offre la possibilité pour l'utilisateur de lancer manuellement un signal de détresse pour des incidents tels que bris mécaniques et collisions sans blessures. Un système automatisé aiderait à atténuer les conséquences d'une collision grave en envoyant automatiquement l'information concernant l'endroit, la nature et la gravité de la collision à un répartiteur de services d'urgence ou au personnel des hôpitaux et des salles d'urgence.

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
BÉNÉFICIAIRES CLÉS		
<i>Propriétaires/Exploitants</i>	<ul style="list-style-type: none"> Organismes gouvernementaux – approche proactive à des routes sécuritaires et efficaces Autres exploitants d'installations et de services de transport en commun 	●
<i>Fournisseurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> Systèmes d'approvisionnement 	●
<i>Clients et fournisseurs de services</i>	<ul style="list-style-type: none"> Fournissent de services de surveillance de la notification des urgences 	●
<i>Rechercheurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> Aucun avantage direct 	○
Groupes d'intérêts spéciaux		
<i>Voyageurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> Intervention plus rapide en cas d'urgence 	●
<i>Autorités d'application des règlements</i>		○
<i>Fournisseurs de services d'urgence</i>	<ul style="list-style-type: none"> Avisés des urgences avec plus de rapidité et de précision 	●
PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
<i>Gouvernement fédéral</i>		○
GOVERNEMENT PROVINCIAL	<ul style="list-style-type: none"> Services d'urgence, Transports 	●
<i>Administration municipale</i>	<ul style="list-style-type: none"> Services d'urgence, Transports 	●
<i>Organismes sans but lucratif/consultatifs</i>		○

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
<i>Secteur privé</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Sociétés d'exploitation de télécommunications sans fil/ télécommunicateurs • Notification d'urgence – transmise aux fournisseurs de services d'urgence 	●
DISPONIBILITÉ DES TECHNOLOGIES		
Centre à poste fixe		○
Centre à centre		○
Centre à véhicule/voyageur	<ul style="list-style-type: none"> • Compagnies de produits automobiles 	●
Poste fixe à véhicule		○
Poste fixe à poste fixe		○
CONSIDÉRATIONS D'OPÉRATION DE MAINTIEN DES SERVICES FOURNIS		
<i>Compétences disponibles</i>		○
OBSTACLES CONNUS À LA MISE EN ŒUVRE PAR LES PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
Questions d'organisation <ul style="list-style-type: none"> • Coordination interagences • Coordination intra-agence • Partenariats • Compétences changeantes • Attention centrée sur le client 		○
<i>Financement des projets</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Principalement fondé sur le paiement du client 	●
Juridique <ul style="list-style-type: none"> • Responsabilité • Protection de la vie privée • Propriété intellectuelle • Méthodes d'acquisition • Politique/Législations 		○
Acceptation par les utilisateurs <ul style="list-style-type: none"> • Adaptations technologiques • Perceptions du public 	<ul style="list-style-type: none"> • Consentement du public à payer ce service 	●

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
<p>Technique</p> <ul style="list-style-type: none"> • Normes et architecture • Disponibilité des technologies habilitantes • Disponibilité et infiltration du matériel mobile 	<ul style="list-style-type: none"> • Installation de matériel dans les véhicules • Absence de normes relatives aux applications embarquées (p. ex., Mayday) 	
<p>Interventions potentielles pour surmonter les obstacles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Subventions financières • Communications électroniques améliorées • Modifications aux politiques/dispositions législatives • Établir des normes • Améliorer les compétences • Privatisation/partenariats • Éducation du public • 	<ul style="list-style-type: none"> • Déposer une loi pour rendre le service obligatoire 	
<p style="text-align: center;">DÉLAI D'EXÉCUTION RECOMMANDÉ</p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 15px; margin-right: 10px;"></div> <div style="width: 100px; height: 15px; background-color: black; margin-right: 10px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 15px;"></div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>0 - 3</p> <p>Prometteurs</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>4 - 7</p> <p>Moyen terme</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>8 - 10</p> <p>Long terme</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>ANS</p> </div> </div>		<p>Primaire </p> <p>Secondaire </p> <p>Sans objet </p>

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 6.3 Intervention et gestion des opérations en cas de catastrophe

Le service aux utilisateurs de l'intervention et gestion des opérations en cas de catastrophe coordonne les stratégies d'intervention en cas de catastrophe à partir d'un centre de contrôle virtuel, et diffuse l'information aux organismes et aux personnes sur l'état de la circulation, les itinéraires déviés, etc.

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
BÉNÉFICIAIRES CLÉS		
<i>Propriétaires/Exploitants</i>	<ul style="list-style-type: none"> Organismes gouvernementaux – approche proactive à des routes sécuritaires et efficaces 	●
<i>Fournisseurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> Systèmes d'approvisionnement 	●
<i>Clients et fournisseurs de services</i>		○
<i>Rechercheurs</i>		○
Groupes d'intérêts spéciaux		○
Voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> Information claire sur les mesures à prendre en cas de catastrophe 	●
<i>Autorités d'application des règlements</i>		○
Fournisseurs de services d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> Plans d'intervention clairs avec les outils requis 	●
PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
<i>Gouvernement fédéral</i>	<ul style="list-style-type: none"> Transports Canada 	◐
GOUVERNEMENT PROVINCIAL	<ul style="list-style-type: none"> Transports, Santé 	●
<i>Administration municipale</i>	<ul style="list-style-type: none"> Transports, Services d'urgence 	●
<i>Organismes sans but lucratif/consultatifs</i>		○
<i>Secteur privé</i>		○

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
DISPONIBILITÉ DES TECHNOLOGIES		
Centre à poste fixe	<ul style="list-style-type: none"> • Systèmes de contrôle de la circulation • Panneaux à messages dynamiques 	●
Centre à centre	<ul style="list-style-type: none"> • Par le biais de systèmes de radiocommunication, d'Internet 	●
Centre à véhicule/voyageur		○
Poste fixe à véhicule	<ul style="list-style-type: none"> • Radio consultative des routes (HAR) • Panneaux à messages dynamiques 	●
Poste fixe à poste fixe		○
CONSIDÉRATIONS D'OPÉRATION DE MAINTIEN DES SERVICES FOURNIS		
<i>Compétences disponibles</i>		○
OBSTACLES CONNUS À LA MISE EN ŒUVRE PAR LES PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
Questions d'organisation <ul style="list-style-type: none"> • Coordination interagences • Coordination intra-agence • Partenariats • Compétences changeantes • Attention centrée sur le client 	<ul style="list-style-type: none"> • Partage de l'information, contrôle sur les lieux • Avant le 11 septembre 2001, les catastrophes étaient considérées rares et la planification d'intervention correspondante avait une priorité moindre. 	●
<i>Financement des projets</i>		○
Juridique <ul style="list-style-type: none"> • Responsabilité • Protection de la vie privée • Propriété intellectuelle • Méthodes d'acquisition • Politique/Législations 		○
Acceptation par les utilisateurs <ul style="list-style-type: none"> • Adaptations technologiques • Perceptions du public 	<ul style="list-style-type: none"> • Les organismes responsables de la planification des interventions en cas de catastrophe peuvent être réticents aux solutions technologiques. 	◐

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
<p>Technique</p> <ul style="list-style-type: none"> • Normes et architecture • Disponibilité des technologies habilitantes • Disponibilité et infiltration du matériel mobile 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de normes relatives aux applications embarquées (p. ex., Mayday) 	○
<p>Interventions potentielles pour surmonter les obstacles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Subventions financières • Communications électroniques améliorées • Modifications aux politiques/dispositions législatives • Établir des normes • Améliorer les compétences • Privatisation/partenariats • Éducation du public 	<ul style="list-style-type: none"> • Éduquer les organismes responsables en matière de planification des interventions en cas de catastrophe – rôle que les STI peuvent jouer 	
<p style="text-align: center;">DÉLAI D'EXÉCUTION RECOMMANDÉ</p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 15px; margin-right: 10px;"></div> <div style="background-color: black; width: 100px; height: 15px; margin-right: 10px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 15px; margin-right: 10px;"></div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%; text-align: center;"> <div>0 - 3 Prometteurs</div> <div>4 - 7 Moyen terme</div> <div>8 - 10 Long terme</div> <div>ANS</div> </div>		<p>Primaire ●</p> <p>Secondaire ◐</p> <p>Sans objet ○</p>

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 6.4 Gestion des véhicules de secours

Le service aux utilisateurs de la gestion des véhicules de secours vise la réduction du temps écoulé entre la réception de la notification d'un incident faite par un répartiteur de services d'urgence, et l'arrivée des véhicules sur les lieux. Il comprend la gestion des parcs de véhicules d'urgence, le guidage routier jusqu'au lieu de l'incident ou un hôpital approprié et la préemption de la signalisation routière sur le parcours du véhicule d'urgence afin que ce dernier rencontre le plus grand nombre de feux verts.

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
BÉNÉFICIAIRES CLÉS		
<i>Propriétaires/Exploitants</i>	<ul style="list-style-type: none"> La remise en état du lieu de l'incident, à temps, réduit les risques de collisions secondaires et atténue la congestion découlant de l'incident. 	●
<i>Fournisseurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> Potentiel de gain financier (p. ex., fourniture de matériel et systèmes) 	◐
<i>Clients et fournisseurs de services</i>	<ul style="list-style-type: none"> Davantage de confiance Information plus fiable 	●
<i>Recherchistes</i>	<ul style="list-style-type: none"> Les données d'exploitation réelles pourraient servir à évaluer l'efficacité des systèmes de gestion des véhicules d'urgence. 	◐
Groupes d'intérêts spéciaux	<ul style="list-style-type: none"> Organismes assureurs 	◐
Voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> L'intervention rapide sur le lieu de la collision peut sauver des vies. 	●
<i>Autorités d'application des règlements</i>	<ul style="list-style-type: none"> Délais d'intervention plus rapides Intégration 	◐
Fournisseurs de services d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> Gestion efficace des parcs de véhicules Amélioration des délais d'intervention en cas d'accident 	●
PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
<i>Gouvernement fédéral</i>	<ul style="list-style-type: none"> Normes relatives au matériel et au cheminement de l'information Coordination nationale en termes de réunions régionales, de consultation 	◐
GOUVERNEMENT PROVINCIAL	<ul style="list-style-type: none"> Participation accrue à l'égard des possibilités régionales 	●
<i>Administration municipale</i>	<ul style="list-style-type: none"> Service d'incendie/police/ambulance 	●

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
<i>Organismes sans but lucratif/consultatifs</i>		<input type="radio"/>
<i>Secteur privé</i>		<input type="radio"/>
DISPONIBILITÉ DES TECHNOLOGIES		
Centre à poste fixe	<ul style="list-style-type: none"> • Systèmes de préemption des véhicules d'urgence à la signalisation lumineuse 	<input checked="" type="radio"/>
Centre à centre	<ul style="list-style-type: none"> • Liaisons de systèmes de télécommunications entre centres de répartition des véhicules d'urgence 	<input type="radio"/>
Centre à véhicule/voyageur	<ul style="list-style-type: none"> • Hôpitaux aux ambulances 	<input type="radio"/>
Poste fixe à véhicule	<ul style="list-style-type: none"> • Plusieurs systèmes de préemption des véhicules différents disponibles 	<input checked="" type="radio"/>
Poste fixe à poste fixe		<input type="radio"/>
CONSIDÉRATIONS D'OPÉRATION DE MAINTIEN DES SERVICES FOURNIS		
<i>Compétences disponibles</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Supérieures 	<input type="radio"/>
OBSTACLES CONNUS À LA MISE EN ŒUVRE PAR LES PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
Questions d'organisation <ul style="list-style-type: none"> • Coordination interagences • Coordination intra-agence • Partenariats • Compétences changeantes • Attention centrée sur le client 	<ul style="list-style-type: none"> • Établissement et mise en œuvre de STR 	<input checked="" type="radio"/>
<i>Financement des projets</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Les systèmes de préemption nécessitent un matériel mobile complet. 	<input checked="" type="radio"/>
Juridique <ul style="list-style-type: none"> • Responsabilité • Protection de la vie privée • Propriété intellectuelle • Méthodes d'acquisition • Politique/Législations 	<ul style="list-style-type: none"> • Information privée sur les voies aériennes • Envoi aux mauvais endroits 	<input type="radio"/>

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
Acceptation par les utilisateurs <ul style="list-style-type: none"> Adaptations technologiques Perceptions du public 	<ul style="list-style-type: none"> Perception du public 	<input type="radio"/>
Technique <ul style="list-style-type: none"> Normes et architecture Disponibilité des technologies habilitantes Disponibilité et infiltration du matériel mobile 	<ul style="list-style-type: none"> Interopérabilité 	<input checked="" type="radio"/>
Interventions potentielles pour surmonter les obstacles <ul style="list-style-type: none"> Subventions financières Communications électroniques améliorées Modifications aux politiques/dispositions législatives Établir des normes Améliorer les compétences Privatisation/partenariats Éducation du public 	<ul style="list-style-type: none"> Promouvoir comme stratégie potentielle pour faire face au stress dans les budgets de services d'urgence Réunions régionales 	<input type="radio"/>
DÉLAI D'EXÉCUTION RECOMMANDÉ		
<div style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;"> 0 - 3 4 - 7 8 - 10 ANS Prometteurs Moyen terme Long terme </p>		<p>Primaire <input checked="" type="radio"/></p> <p>Secondaire <input checked="" type="radio"/></p> <p>Sans objet <input type="radio"/></p>

SERVICE AUX UTILISATEURS STI : 8.1 Gestion des données
météorologiques et environnementales

Le service aux utilisateurs de la gestion des données météorologiques et environnementales assure, à l'ensemble du système, la collecte, la fusion et la diffusion de l'information sur les conditions et les prévisions météorologiques sur les routes.

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
BÉNÉFICIAIRES CLÉS		
<i>Propriétaires/Exploitants</i>	<ul style="list-style-type: none"> Administration routière; sécurité et efficacité routières accrues Exploitants d'entretien des routes durant l'hiver – gestion efficace des ressources (p. ex., parc de véhicules, sel) 	●
<i>Fournisseurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> Fournisseurs de systèmes de gestion des données 	◐
<i>Clients et fournisseurs de services</i>		○
<i>Recherchistes</i>	<ul style="list-style-type: none"> Fournit un dépôt de données pour la recherche 	●
Groupes d'intérêts spéciaux		○
Voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> Prend en charge la détection précoce et la notification de conditions défavorables pour le choix d'un itinéraire ou la préparation d'un voyage 	●
<i>Autorités d'application des règlements</i>		○
Fournisseurs de services d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> Information en temps réel et avis de conditions défavorables utiles aux organismes d'intervention 	●
PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
<i>Gouvernement fédéral</i>	<ul style="list-style-type: none"> Environnement Canada 	●
GOUVERNEMENT PROVINCIAL	<ul style="list-style-type: none"> Transports, Environnement 	●

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE	ÉVALUATION	COTE
<i>Administration municipale</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Service des transports 	●
<i>Organismes sans but lucratif/consultatifs</i>		○
<i>Secteur privé</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Systèmes de gestion de base de données 	●
DISPONIBILITÉ DES TECHNOLOGIES		
Centre à poste fixe	<ul style="list-style-type: none"> • Transfert de données du matériel mobile au centre 	●
Centre à centre	<ul style="list-style-type: none"> • Partage de données par Internet 	●
Centre à véhicule / voyageur		○
Poste fixe à véhicule		○
Poste fixe à poste fixe		○
CONSIDÉRATIONS D'OPÉRATION DE MAINTIEN DES SERVICES FOURNIS		
<i>Compétences disponibles</i>		●
OBSTACLES CONNUS À LA MISE EN ŒUVRE PAR LES PARTICIPANTS À LA PRESTATION		
Questions d'organisation <ul style="list-style-type: none"> • Coordination interagences • Coordination intra-agence • Partenariats • Compétences changeantes • Attention centrée sur le client 	<ul style="list-style-type: none"> • Coordination interagences • Partenariats en vue de créer des dépôts de données 	●
<i>Financement des projets</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Une couverture dans les régions rurales peut être difficile à justifier financièrement étant donné les faibles densités de circulation. 	●

ATTRIBUTS DU PLAN STRATÉGIQUE		ÉVALUATION	COTE
Juridique <ul style="list-style-type: none"> Responsabilité Protection de la vie privée Propriété intellectuelle Méthodes d'acquisition Politique/Législations 	<ul style="list-style-type: none"> Propriété des données 	●	
Acceptation par les utilisateurs <ul style="list-style-type: none"> Adaptations technologiques Perceptions du public 		○	
Technique <ul style="list-style-type: none"> Normes et architecture Disponibilité des technologies habilitantes Disponibilité et infiltration du matériel mobile 	<ul style="list-style-type: none"> Intégration aux sites/programmes RWIS existants 	◐	
Interventions potentielles pour surmonter les barrières <ul style="list-style-type: none"> Subventions financières Communications électroniques améliorées Modifications aux politiques/dispositions législatives Établir des normes Améliorer les compétences Privatisation/partenariats Éducation du public 	<ul style="list-style-type: none"> Lancer un projet pilote comportant un partenariat public-public ou un partenariat public-privé 		
DÉLAI D'EXÉCUTION RECOMMANDÉ			
0 - 3	4 - 7	8 - 10	ANS
			Primaire ● Secondaire ◐ Sans objet ○

ANNEXE H

DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE LA TECHNOLOGIE

SURVEILLANCE






La zone de surveillance fonctionnelle est répartie en 9 domaines technologiques :

- Circulation – Tableau H.1
- État du véhicule – Tableau H.2
- Environnement – Tableau H.3
- Surveillance des véhicules – Tableau H.4
- Surveillance des conducteurs – Tableau H.5
- Surveillance des marchandises – Tableau H.6
- Localisation des obstacles et stabilité en direction des voies – Tableau H.7
- Sécurité – Tableau H.8
- Détermination d'emplacement – Tableau H.9

Chacun des domaines technologiques ci-dessus est explicité plus en détail dans les tableaux ci-après. Des icônes indiquent la maturité existante de chaque technologie. Ces attributions de maturité sont définies comme suit (l'année de référence 2010 servant à indiquer la fin de la fenêtre de déploiement « à court terme ») :

- **Mature** – La technologie actuelle commercialement disponible prend en charge les exigences STI définies dans ce domaine. Le déploiement des services STI proposés n'est pas explicatif à l'égard d'une recherche et d'un développement approfondis de ces technologies. *Les services STI proposés n'ayant de dépendance qu'à ces technologies matures doivent être utilisables avant 2010 avec un faible risque.*
- ◐ **Mature à innovation rapide** – La technologie actuelle commercialement disponible prend en charge les exigences STI définies. Le domaine en est un de technologie à croissance rapide indiquant que le soutien fondamental assuré par les technologies actuelles sera vraisemblablement dépassé d'ici à 2010. Tandis que la recherche et le développement plus poussés ne sont pas requis pour prendre en charge les STI, toute utilisation ultérieure pourrait profiter des améliorations technologiques qui ne devraient pas être entravées par la rigidité excessive de l'architecture ou des définitions de déploiement. *Les services STI proposés n'ayant de dépendance qu'à cette catégorie de technologies doivent être utilisables avant 2010 avec un risque de basse performance et un risque modéré de coût, en fonction de la désuétude.*
- ◑ **Combinée** – Ce domaine technologique est nécessaire pour satisfaire à toute une variété d'exigences STI, y compris certaines qui ne sont pas prises en charge par la technologie actuelle. Des services utiles peuvent être déployés au moyen des technologies actuellement disponibles; cependant, pour satisfaire à toutes les exigences de service STI, une recherche et un développement supplémentaires sont nécessaires pour faire face aux déficiences reconnues. Lorsque cette attribution est effectuée, la description connexe met en évidence les domaines particuliers où l'avancement de la technologie est requis. *Les services STI proposés n'ayant de dépendance qu'à ces technologies « combinées » ne peuvent être utilisables avant 2010 sans présenter un risque technique appréciable.*
- ◒ **Immature** – Une recherche et un développement supplémentaires sont nécessaires avant que les technologies de ce domaine puissent être appliquées de façon rentable et fiable afin de prendre en charge les services STI proposés. Dans certains cas, des technologies potentiellement adéquates ont été retenues dans des applications aérospatiales ou de défense, mais pas dans des applications de transport commercial. Davantage de recherche et développement est nécessaire dans ces domaines afin de régler les questions de production massive unique, de sécurité et de coûts liés aux grands marchés commerciaux. *Les services STI proposés n'ayant de dépendance qu'à ces technologies « immatures » ne peuvent être utilisables avant 2010 quel que soit le scénario de risque.*

Tableau H.1 – Détecteurs de circulation

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – DÉTECTEURS DE CIRCULATION	
<p>La technologie des détecteurs de circulation permet de surveiller les conditions générales de la circulation et permet la collecte de mesures globales de base, notamment occupation, volume et vitesse. Les détecteurs de circulation peuvent être installés en trois endroits, sur la chaussée, dans la chaussée ou en bordure de route.</p> <p>Sur la chaussée – Il existe un certain nombre de dispositifs qui peuvent être placés sur la chaussée et qui peuvent servir à la détection des véhicules, notamment tapis bouclés, plateaux de pression et magnétomètres.</p> <p>Dans la chaussée – Trois dispositifs servent à détecter les véhicules; ils sont encastrés dans la chaussée; ce sont notamment les boucles d'induction, les sondes magnétiques et les câbles de détection. Étant donné que les dispositifs sont encastrés dans la chaussée, ils dérangent la circulation durant leur installation et leur entretien, et sont enclins à engendrer des problèmes de détérioration de la chaussée. La détection encastrée dans la chaussée est actuellement la technologie de détection qui prévaut.</p> <p>En bordure de route/aérien – Les détecteurs aériens, notamment imagerie vidéo, radar, laser, détection ultrasonique et identification automatique des véhicules (AVI), lancent à présent un défi aux technologies de détection encastrée pour se partager le marché. Les détecteurs aériens sont en général montés sur des structures aériennes ou en bordure de route et, par conséquent, présentent moins de perturbation à la circulation durant leur installation et leur entretien.</p> <p>Une description plus détaillée est donnée ci-dessous pour chacune des différentes technologies. Les technologies sont regroupées dans leurs emplacements respectifs aux fins d'installation (c'est-à-dire, sur la chaussée, encastrée et en bordure de route ou sur structure aérienne).</p>	
SUR LA CHAUSSEE	<p>Tapis bouclés </p> <p>Les tapis bouclés sont semblables aux boucles d'induction classiques, en ce sens qu'ils engendrent un champ électromagnétique qui est perturbé par le passage des véhicules, sauf que les tapis bouclés ne sont pas encastrés dans la chaussée. Conçus pour un usage temporaire.</p> 
	<p>Plateaux de pression </p> <p>Le véhicule est détecté car, lorsque ses roues passent sur le plateau de pression, un contact électrique se produit. Il se limite à détecter les essieux, et non les véhicules, et, par conséquent, ne peut mesurer la plupart des paramètres de circulation.</p> 
	<p>Magnétomètre </p> <p>Le magnétomètre mesure les variations du champ magnétique terrestre lorsqu'un véhicule passe par-dessus.</p>

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – DÉTECTEURS DE CIRCULATION	
ENCASTRÉ	<p>Boucles d'induction ●</p> <p>Les boucles d'induction sont le type de détecteur le plus courant; elles produisent un champ électromagnétique qui est perturbé lorsque les véhicules passent par-dessus. Les boucles d'induction sont largement utilisées dans diverses applications, notamment aux intersections à feux de circulation, aux postes de péage et sur les autoroutes à circulation fluide. Les boucles d'induction, avec l'aide d'un amplificateur, produisent un champ magnétique. Au fur et à mesure que le véhicule passe sur la boucle, le champ magnétique de la boucle décroît. L'amplificateur est alors synchronisé pour détecter cette variation de champ magnétique, détectant ainsi la présence du véhicule.</p> 
	<p>Sondes magnétiques ●</p>  <p>Les sondes magnétiques mesurent les variations du champ magnétique terrestre afin de déterminer lorsque les véhicules passent par-dessus.</p> 
ENCASTRÉ	<p>Câble de détection ●</p> <p>Lorsque les véhicules passent par-dessus le câble de détection, les roues compriment le câble piézoélectrique qui, à son tour, produit un signal électrique. Il ne peut mesurer la plupart des paramètres de circulation, étant limité à la détection des essieux.</p> 
EN BORDURE DE ROUTE	<p>Imagerie vidéo ●</p> <p>Les détecteurs de traitement des images vidéo utilisent la lumière visible et les bandes passantes proches infrarouges pour détecter divers paramètres de circulation configurables par l'utilisateur. L'imagerie vidéo permet d'obtenir l'information de circulation pour des applications multivoies et multizones. Cependant, la nécessité de numériser les images vidéo et d'invoquer les routines de reconnaissance des formes exige une puissance de traitement appréciable dans le domaine. Le détecteur d'imagerie vidéo peut fournir des données sur la vitesse et le volume, et peut également servir à la détection des incidents et à la régulation des feux de circulation. Le détecteur d'imagerie vidéo est voué à un avenir très prometteur pour la détection de la circulation, en raison, en partie, à la performance en constante amélioration, à l'accroissement des fonctions et de la flexibilité, ainsi qu'à la diminution des coûts.</p> 

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – DÉTECTEURS DE CIRCULATION

Radar 

Deux technologies sont :

- 1) Les détecteurs radar Doppler offrent des mesures de vitesse très précises et peuvent faire la distinction entre la circulation qui s'approche et celle qui s'éloigne. Le principal inconvénient de cette technologie est l'incapacité de mesurer la présence et, par conséquent, de ne pas fournir de données sur la circulation ou l'occupation. Cependant, de nombreuses autorités de la circulation utilisent ce détecteur lorsque la collecte de données rapides est une priorité, notamment dans le cas de la surveillance de la durée de déplacement. La technologie du radar Doppler est robuste, et s'acquitte bien de sa tâche dans toutes les conditions ambiantes. Le détecteur est en général suspendu.
- 2) Le radar hyperfréquence à présence réelle, qui utilise une onde continue à modulation de fréquence (FMCW) détecte le volume et la présence, et calcule la vitesse sur plusieurs zones indépendantes. Contrairement au détecteur radar à micro-ondes Doppler, le radar FMCW peut être monté dans une configuration latérale. Cependant, les données rapides en mode latéral offrent actuellement une exactitude limitée. Les avantages du détecteur radar FMCW sont sa facilité d'installation et d'intégration dans les systèmes existants, sa haute précision, sa programmabilité pour prendre en charge toute une variété d'applications et son coût minime.



Laser 

Les systèmes de détection laser utilisent un faisceau très étroit, qui permet le positionnement spatial du véhicule sur la route et la résolution de la forme du véhicule à ± 10 cm près. La technologie de détection à laser offre une précision fine et une haute fiabilité; elle est toutefois sensible à la haute de montage et à la position du détecteur au-dessus de la route. Un seul inconvénient demeure, c'est l'exigence d'un rapport signal/bruit élevé dans toutes les conditions météorologiques dominantes afin de traiter de façon fiable une réflexion provenant du véhicule cible. Le détecteur laser peut recueillir la vitesse, le volume et l'occupation propres à la voie, et peut être commandé à distance à l'aide de piles et d'un panneau solaire. Il peut également utiliser une liaison radio à étalement du spectre pour transmettre les données relatives à la circulation à partir d'un lieu éloigné jusqu'à l'endroit de collecte et transmission des données de contrôle de la circulation.



Détection ultrasonique 

Le détecteur ultrasonique transmet et reçoit une onde acoustique qui est analysée pour déterminer le volume du véhicule. Un microprocesseur local peut traiter les données afin de déterminer la vitesse et l'occupation du véhicule, et effectuer une certaine classification limitée des véhicules. Les résultats signalés indiquent que la détection ultrasonique offre une précision passablement bonne.




DOMAINE TECHNOLOGIQUE – DÉTECTEURS DE CIRCULATION	
	<p>Identification automatique des véhicules ●</p> <p>La technologie de l'identification automatique des véhicules (AVI) déployée pour les applications ETC et CVO peut servir à fournir des données relatives à la durée de déplacement sur les liaisons routières entre antennes AVI à la fois pour les réseaux autoroutier et artériel. Ces données sur la durée de déplacement relativement précises conviennent bien aux applications ATIS. De plus, la technologie AVI peut fournir des données sur le débit de circulation en fonction des niveaux de pénétration mesurés des véhicules équipés AVI. Des organismes tels que l'Inter Agency Group situés dans la région de la ville de New York ont réussi à démontrer le déploiement à grande échelle des applications ATMS/ATIS fondées sur les sondages AVI.</p> 

Tableau H.2 – Détecteurs d'état des véhicules

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – DÉTECTEURS D'ÉTAT DES VÉHICULES						
<p>Les détecteurs d'état des véhicules déterminent les caractéristiques individuelles de chaque véhicule qui passe. Il existe des technologies qui évaluent la longueur, le poids, le nombre d'essieux, la position en voie et la vitesse de chaque véhicule. Les technologies d'application des règlements qui surveillent les émissions, le nombre de passagers et l'état fonctionnel de certains véhicules sont moins évoluées.</p>						
<p>Classification des véhicules ●</p> <p>La classification des véhicules est entreprise aux fins de conformité aux règlements, de perception automatique du péage, d'exploitation des véhicules commerciaux et de collecte des données historiques. La classification des véhicules est en général effectuée au moyen de dispositifs encastrés dans la chaussée ou montés le long du chemin. Le tableau ci-dessous indique l'information qui peut être obtenue sur le véhicule à l'aide des technologies correspondantes.</p> <p>Tout laisse présager un développement continu des technologies infrarouge ou radar. Le marché continuera d'être tributaire des applications CVO et ETC.</p>						
CLASSIFICATION DES VÉHICULES	Technologie	Pesage dynamique	Hauteur du véhicule	Longueur du véhicule	Essieux	
	Boucles d'induction – Les boucles d'induction peuvent servir à la classification selon le principe voulant que la modification du pourcentage de conductance peut permettre de déterminer le type de véhicule en fonction de sa longueur. Les boucles ne sont pas aussi précises que les autres technologies de classification.				X	
	Détecteurs de pression – Les détecteurs de pression, notamment le plateau de pression et les bandes piézoélectriques, sont généralement utilisés dans les applications de pesage dynamique.	X				X

Annexe H – Description détaillée de la technologie


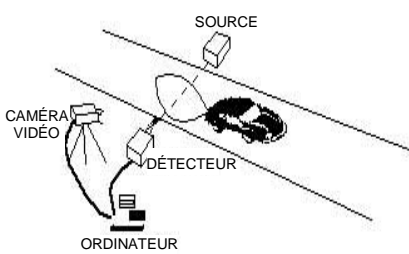


DOMAINE TECHNOLOGIQUE – DÉTECTEURS D'ÉTAT DES VÉHICULES				
	<p>Identificateurs de profil – Les identificateurs de profil peuvent comprendre une variété de configurations et de technologies de montage. La plupart des applications sont, soit suspendues, soit latérales, et utilisent les technologies des faisceaux réfléchissants, notamment infrarouge, optique, ultrasonique ou micro-ondes/radar. Le dispositif de détection surveille constamment un faisceau d'énergie et mesure essentiellement les dimensions physiques du véhicule qui traverse la zone de détection. Les identificateurs de profil peuvent également servir de détecteurs de véhicules à hauteur excessive aux viaducs bas.</p>		X	
<p>Émissions des véhicules </p> <p>Toute une variété de technologies habilitantes ont été développées à l'extérieur de l'arène des STI pour détecter les émissions nocives des véhicules. Ces technologies comprennent les détecteurs à polymères conducteurs, à fibres optiques et infrarouges. Afin d'intégrer ces technologies aux applications STI, des détecteurs doivent être configurés de sorte qu'ils puissent déceler les polluants caractéristiques (HC_x, CO et No_x), et être regroupés avec les éléments de zone et le traitement préliminaire correspondants. La détection d'émissions peut être effectuée à partir du véhicule ou du bord de la route.</p>				
 <p>The diagram illustrates a system for vehicle emission detection. It shows a 'SOURCE' (emission source) on a road, a 'CAMÉRA VIDÉO' (video camera) positioned to capture the vehicle, a 'DÉTECTEUR' (detector) that identifies the vehicle, and an 'ORDINATEUR' (computer) that processes the data.</p>		<p>Un exemple d'application STI de détection des émissions se trouve en Californie, où les détecteurs d'émissions sont utilisés pour déclencher les lecteurs de plaques à reconnaissance optique des caractères pour l'application des règlements relatifs aux émissions passives sur les bretelles d'accès aux autoroutes. À l'heure actuelle, le marché pour ce type d'application est limité; il devrait cependant connaître une croissance au fur et à mesure que les autorités adoptent une approche proactive face à la pollution par les véhicules automobiles.</p>		 <p>A photograph showing a real-world application of the technology. A blue car is stopped on a highway ramp, and a tall, white detection station is positioned to monitor emissions from the vehicle.</p>

Tableau H.3 – Environnement

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – ENVIRONNEMENT	
<p>Capteurs de variables environnementales</p> <p>Les technologies de détection des variables environnementales surveillent l'état du climat local (température, humidité, précipitation, vent, pollution) et l'état des routes (sèches, mouillées, glacées, enneigées). Un système météo routier (RWIS) surveille les conditions actuelles sur la route en question ou sur celle immédiatement adjacente. Les détecteurs de température et d'état des routes, qui sont encastrés dans la chaussée, mesurent en général la température, l'humidité et le facteur chimique résiduel sur le revêtement de la route, en mode passif ou actif. Les capteurs de variables environnementales mesurent la température et l'humidité relative de l'air, ainsi que la vitesse et la direction du vent. Les autres capteurs atmosphériques peuvent comprendre les capteurs de précipitations, ainsi que les capteurs de visibilité. Des capteurs encore plus modernes comprennent les caméras à infrarouges pour évaluer l'état du revêtement de la route.</p>	
 <p>A close-up photograph of a sensor embedded in a road surface. The sensor is a small, circular device with a lens or opening, used for monitoring environmental conditions like temperature and humidity.</p>	



Les météorologues utilisent les données routières recueillies des capteurs afin de fournir des services de prévisions des conditions routières en vue de l'entretien des routes et à l'intention de divers groupes d'utilisateurs de la route. Les données météo routières recueillies sont surveillées et analysées afin de déceler et de prévoir les dangers environnementaux, notamment conditions routières glacées, épais brouillard et approche de fronts météorologiques violents. Ces données peuvent servir à déployer

plus efficacement les ressources d'entretien des routes, à émettre des avis de sécurité à l'ensemble des voyageurs et à prendre en charge les avertissements strictement localisés à l'intention des conducteurs qui utilisent la diffusion de l'information sur la circulation. Les améliorations technologiques dans ce domaine portent sur l'intégration des données de détection à des algorithmes prédictifs.



Tableau H.4 – Surveillance des véhicules

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – SURVEILLANCE DES VÉHICULES

Caméras de télévision en circuit fermé (TVCF) ●

La TVCF est un élément essentiel de la surveillance visuelle pour les STI. La TVCF est constituée de divers éléments d'appareils de l'industrie de la sécurité, y compris l'ensemble caméra et objectif de



TVCF, l'appareillage de commande et le système de communication, qui relie la caméra au centre de contrôle. Le principal objectif de la caméra TVCF est d'assurer la surveillance de segments ou d'intersections d'autoroute et de route, et la confirmation visuelle des incidents; toutefois, elle peut également servir à détecter les incidents. Un avantage secondaire est la surveillance des conditions environnementales, notamment les précipitations et la visibilité. La TVCF prend en charge d'autres applications, dont la classification des véhicules et l'application des règlements.

Les performances de la caméra TVCF peuvent être affectées par la vitesse à laquelle elle peut offrir un panoramique horizontal et vertical, et ses capacités de zoom. Le traitement des signaux numériques présente un certain nombre d'améliorations par rapport au traitement des signaux analogiques classique. Les technologies de TVCF évoluent rapidement, entraînées par l'industrie de la sécurité. Les évolutions à court terme touchent les imageurs de plus en plus compacts et à prix abordable, à sortie vidéo numérique compressée.

Tableau H.5 – Surveillance des conducteurs


DOMAINE TECHNOLOGIQUE – SURVEILLANCE DES CONDUCTEURS	
<p>Détecteurs de surveillance des conducteurs ◐</p> <p>Les détecteurs de surveillance des conducteurs font partie des technologies qui surveillent l'état des conducteurs en examinant les caractéristiques de conduite et les autres symptômes psycho-physiologiques liés à la performance défaillante.</p> <p>Diverses entreprises, y compris les grands constructeurs de véhicules automobiles, travaillent à élaborer et à tester des détecteurs destinés à identifier la fatigue du conducteur ou son manque de vigilance, et à déclencher des alarmes. Les exemples comprennent les détecteurs infrarouges permettant de déceler le mouvement des yeux du conducteur. Tandis que ces technologies n'en sont qu'à leurs premiers balbutiements, un large déploiement futur pourrait améliorer de façon appréciable la sécurité routière et ferroviaire.</p>	

Tableau H.6 – Surveillance des marchandises



DOMAINE TECHNOLOGIQUE – SURVEILLANCE DES MARCHANDISES	
<p>Détecteurs de surveillance des marchandises ●</p> <p>Les technologies de surveillance des chargements surveillent divers indicateurs d'état des marchandises. La répartition de la charge, la température, l'accélération et la pression sont parmi les indicateurs potentiels qui peuvent être surveillés selon la nature du chargement.</p>	
	<p>Les processus d'administration du fret assurent le suivi de l'emplacement du chargement, ainsi que la sécurité et l'état du chargement. Cette information peut être communiquée à un système central de gestion des parcs de véhicules et de fret par le biais d'une infrastructure de distances de communications sans fil, telles que les CDCD. Les interconnexions sont assurées aux expéditeurs intermodaux et aux dépôts de fret multimodal afin d'assurer le suivi du chargement à partir de la source jusqu'à la destination. Les détecteurs peuvent assurer la surveillance de divers paramètres tels que la température et l'humidité.</p>
	

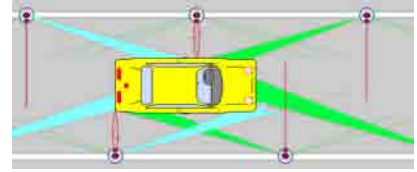
Tableau H.7 – Localisation des obstacles et stabilité en direction dans la voie

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – LOCALISATION DES OBSTACLES ET STABILITÉ EN DIRECTION DANS LA VOIE	
<p>Détecteurs de distance des obstacles ◐</p> <p>Les technologies de détermination de la distance des obstacles détectent et caractérisent les obstacles potentiels (autres véhicules, personnes, débris routiers) à proximité d'un véhicule. Elles prennent en charge la famille d'applications dont les exigences de performance sont variables. Le maintien d'un espacement entre véhicules avancé exige une haute fréquence et précision. Les systèmes d'avertissement des conducteurs peuvent avoir des exigences réduites en raison de l'échelle des générations humaines. Les détecteurs d'amélioration de la vision doivent prendre en charge l'imagerie environnementale globale.</p>	

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – LOCALISATION DES OBSTACLES ET STABILITÉ EN DIRECTION DANS LA VOIE

Détecteurs de stabilité en direction dans la voie

Les technologies de stabilité en direction dans la voie situées à bord d'un véhicule surveillent la position du véhicule en ce qui a trait à la voie de déplacement et soutiennent, au choix, l'interprétation de la géométrie de la voie de déplacement à l'avant du véhicule. Pour les situations où aucun support routier (p. ex., bande magnétique) n'est ajouté, la cote de technologie chute à « immature ».



Les détecteurs montés à l'extérieur longitudinalement et latéralement établissent des champs définissables pour la détection des objets. Ces détecteurs servent à détecter les véhicules (ou les objets) desquels le véhicule s'approche, ou qui s'approchent du véhicule, afin de fournir des avertissements ou assumer un contrôle temporaire du véhicule si une collision est imminente.

La détection de contrôle longitudinale et latérale constitue essentiellement un domaine de recherche et de développement, peu de produits faisant actuellement leur apparition sur le marché des STI. Les technologies habilitantes en cours d'exploration comprennent la détection micro-ondes, radar, lidar, ultrasonique et le traitement d'images vidéo. À l'heure actuelle, la tendance dans la technologie de détection embarquée est centrée sur la technologie radar et lidar.

Un certain nombre de technologies est accessible et en cours d'élaboration afin d'améliorer les capacités de vision pour les véhicules STI. Ces technologies comprennent le traitement des images infrarouges et vidéo, et les phares ultraviolets. Ces systèmes amélioreront l'information visuellement acquise dans les situations lorsque la visibilité en conduite est faible, notamment la nuit, ou lorsque la visibilité est réduite en raison d'une obstruction à la vue, telle que le brouillard ou une chute de neige.

Tableau H.8 – Sécurité

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – SÉCURITÉ

Sécurité


Les technologies de sécurité assurent la surveillance des zones publiques d'accès réservé et en restreignent l'accès. Les lecteurs de cartes qui restreignent l'accès et les caméras de télévision en circuit fermé en sont de bons exemples.

L'industrie des STI met à contribution un certain nombre de technologies de l'industrie de la sécurité et, par conséquent, des possibilités s'offrent pour une valeur ajoutée aux applications STI par le biais de l'interopérabilité des systèmes de sécurité. Les parcs de stationnement offrent des possibilités particulières. La TVCF peut servir à la surveillance de l'occupation et à la sécurité des lieux; et la technologie des CDCD, telle qu'elle est déployée pour les applications de péage, peut servir au contrôle de l'accès.



La sécurité dans le transport en commun assure la sécurité physique des usagers du transport en commun. Un système de sécurité embarqué est déployé pour assurer la surveillance et signaler les situations potentiellement dangereuses. Les zones publiques (p. ex., arrêts, parcs relais, postes) sont également surveillées. L'information est communiquée au sous-système d'administration des véhicules commerciaux par l'entremise de l'infrastructure sans fil (véhicule à centre) ou à câble métallique (zone à centre), existante ou naissante. L'information liée à la sécurité est également transmise au sous-système de gestion des situations d'urgence lorsqu'il est établi qu'une urgence nécessite une intervention externe.

Tableau H.9 – Détermination d'emplacement

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – DÉTERMINATION D'EMPLACEMENT	
<p>La détermination d'emplacement est une technologie qui établit la position absolue. Les exemples comprennent notamment le système GPS et d'autres systèmes qui appliquent la multilatération aux emplacements connus, qu'ils soient terrestres ou spatiaux. Outre ces technologies, se trouvent celles qui mesurent l'itinéraire de circulation et la distance (p. ex., odomètre, compas, gyroscope) à partir d'un point donné. Les systèmes très haute précision associés aux applications de contrôle des véhicules font partie du domaine de recherche restant.</p>	
<p>Système de positionnement global (GPS) ●</p>	
<p>Le GPS est un système de navigation par satellite financé et contrôlé par le département de la Défense. Même si le système GPS compte des milliers d'utilisateurs civils dans le monde, il a été conçu pour les Forces américaines et est exploité par celles-ci. Le GPS fournit des signaux transmis par satellite et spécialement codés qui peuvent être traités dans un récepteur GPS, permettant au récepteur de calculer la position, la vitesse et le temps. Quatre signaux GPS transmis par satellite servent à calculer les positions en trois dimensions et le temps pondéré dans l'horloge du récepteur.</p>	
<p>Le GPS présente deux niveaux différents : le service de positionnement précis (SPP) et le service de positionnement normalisé (SPN). Le SPP utilise l'équipement et les clés cryptographiques et les récepteurs spécialement équipés, et est réservé à l'usage exclusif des Forces américaines et des organismes gouvernementaux. Le SPN est mis à la disposition des utilisateurs civils partout dans le monde, mais présente moins de précision que le SPP. La précision est en général de 10 m près, et son rendement dans les gorges urbaines présente un certain problème. La précision peut être améliorée de façon appréciable au moyen d'un service GPS différentiel (DGPS), qui utilise un réseau de téléavertisseurs commerciaux ou un service de sous-porteuse FM pour étalonner le récepteur GPS en fonction de points de référence locaux dont les coordonnées sont connues.</p>	
<p>Le GPS est une technologie relativement mature. L'avenir révèle que l'attention sera portée sur l'intégration du GPS à d'autres applications. À titre d'exemple, le GPS pourrait être utilisé dans les véhicules intelligents ou avec les téléphones cellulaires à l'intérieur des véhicules, afin d'effectuer une localisation automatisée des véhicules (AVL).</p>	


TRAITEMENT DES DONNÉES

Le traitement des données est inhérent à l'exécution de chacun des services aux utilisateurs STI. Il s'agit du processus par lequel les données recueillies de diverses sources sont compilées, gérées, manipulées et diffusées à une fin donnée sous une forme ou une autre.

Le traitement des données est réparti en deux principaux domaines fonctionnels : algorithmes et gestion de l'information. La technologie de traitement et les algorithmes évolués permettent l'émergence d'applications évoluées de contrôle des véhicules et de la circulation. La fonction de gestion de l'information est constituée de la gestion de systèmes de stockage, de fusion et d'extraction de l'information.

Tableau H.10 – Traitement des données

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – TRAITEMENT DES DONNÉES

Algorithmes 

Un certain nombre de logiciels personnalisés servent à gérer avec efficacité et efficience les conditions routières. Ils comprennent les algorithmes de détection des incidents et de la congestion, l'optimisation en temps réel des feux de circulation, l'optimisation des routes et les modèles de simulation du trafic.

Algorithmes de détection – Les algorithmes de détection comprennent les algorithmes de détection automatique des incidents (AID), les algorithmes de détection de file d'attente et de poursuite, et l'optimisation des routes. Les algorithmes AID sont en général fondés sur les techniques de reconnaissance des formes ou les modèles prédictifs, et peuvent être classés comme algorithmes de comparaison ou de poste unique. Les algorithmes de comparaison sont ceux qui comparent les caractéristiques de la circulation aux postes adjacents, et les algorithmes de poste unique effectuent des comparaisons temporelles à un poste unique. Au Canada, deux algorithmes AID ont servi d'application pratique pour les systèmes ATMS. Ces algorithmes sont l'algorithme McMaster et l'algorithme de détection polyvalente des incidents (APID).

Tout laisse présager une attention croissante sur la détection des congestions par rapport à la détection des incidents. La logique de détection des files d'attente sert à déceler la congestion (sans préoccupation quant à sa cause) à chaque poste de détection. La logique de poursuite de file d'attente est alors appliquée pour surveiller la fin et le commencement de la file d'attente. Le but premier de la détection de file d'attente et de poursuite est la sécurité. L'arrière de la file d'attente est turbulent et dangereux. L'information appropriée étant donnée, des messages DMS peuvent alerter l'automobiliste de la présence d'une congestion à l'avant.

Optimisation de la signalisation en temps réel – Un certain nombre de progiciels ont été élaborés pour pouvoir servir en temps réel à optimiser le synchronisme des signaux sur un réseau routier de sorte que le débit total soit maximisé, ou le retard total, minimisé. La présente section examine deux systèmes courants d'optimisation des signaux en temps réel : SCOOT et SCATS.

SCOOT

La SCOOT (technique d'optimisation compensée de cycle fractionné) est une mise en œuvre évoluée de contrôle automatisé de la circulation urbaine. Il s'agit d'une stratégie adaptative de contrôle de la circulation qui fonctionne de concert avec un UTC discret. Les fonctions clés de la SCOOT consistent :

- à mesurer les profils de débit cyclique (CFP) en temps réel. Cela permet l'arrivée de pelotons de véhicules à un signal à prévoir.
- à mettre à jour constamment un modèle en ligne de files d'attente. Il fournit une évaluation de la congestion à la ligne d'arrêt.
- à optimiser progressivement les paramètres de signalisation. Fractionnement, cycle et décalage peuvent être réglés à quelques secondes près, à chaque cycle, afin de mieux répondre à la demande à toutes les approches.

La SCOOT utilise les détecteurs de véhicules pour mesurer en temps réel les profils de débit de circulation. Les détecteurs sont placés près de l'extrémité amont de chaque liaison pour mesurer le modèle de demande des véhicules s'approchant du signal aval. L'information obtenue du détecteur sur la liaison aval est également utilisée pour mettre à jour le débit de saturation estimatif. Les données sur la circulation sont constamment traitées par l'algorithme SCOOT pour permettre au synchronisme des signaux de s'adapter en temps réel aux variations de la circulation.

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – TRAITEMENT DES DONNÉES

SCATS

Le SCATS (*Sydney Co-ordinated Adaptive Traffic System*) est un système automatisé de contrôle de la circulation régionale. Il s'agit d'un système complet reposant sur une stratégie matérielle, logicielle et de contrôle. Fonctionnant en temps réel, elle règle le synchronisme des signaux dans tout le système en réponse aux variations de demande de la circulation et de capacité du système. Comme dans tout système de contrôle de la circulation régionale, le SCATS vise à optimiser le débit de la circulation dans une région, plutôt qu'à des intersections distinctes.

Le SCATS fonctionne en temps réel par le biais de l'ordinateur régional qui analyse les données fournies par les détecteurs et prétraitées par les blocs de commande des feux de circulation aux intersections. Les algorithmes de l'ordinateur régional sélectionnent, en réponse aux données de débit et d'occupation relevées, les longueurs appropriées de fractionnement, de décalage et de cycle pour chaque sous-système, ainsi que les décalages pertinents entre les sous-systèmes.

Optimisation des routes – La gestion efficace des routes réduit non seulement le nombre de véhicules requis pour effectuer une opération donnée, mais a également une incidence favorable sur les conditions routières et environnementales. Dans le cas des parcs de véhicules commerciaux, en particulier sur le plan du ramassage et de la livraison, les logiciels d'optimisation des routes et les algorithmes implicites sont la technologie clé. Il s'agit d'une application point à point ou d'acheminement par nœuds, qui détermine automatiquement les séquences de rues optimales pour exécuter une tâche voulue.

Dans les opérations de gestion des déchets et d'entretien des rues et chemins, notamment enlèvement de la neige, épandage de sel et d'abrasif, et nettoyage des rues, l'itinéraire à liaisons plus complexe qui est utilisé tient compte des deux côtés de la rue et des voies multiples. Le logiciel d'optimisation des routes peut réduire de 15 à 30 % le nombre de véhicules requis pour exécuter un ensemble de tâches données.

Gestion de l'information



Contrôle régional de la circulation – Le contrôle régional de la circulation avance le contrôle des rues en surface et le contrôle des autoroutes en ajoutant des liaisons de télécommunications et des stratégies de contrôle intégrées qui permettent le contrôle interrégional de la circulation intégré. Ce contrôle régional de la circulation prévoit l'échange d'information sur la circulation et de contrôle de la circulation entre centres de gestion de la circulation afin d'adopter une stratégie de contrôle régional. La nature de l'optimisation et de l'ampleur du partage de l'information et du contrôle est déterminée par le biais d'ententes de travail entre les juridictions. Le contrôle régional de la circulation repose principalement sur les instruments en bordure de route pris en charge par le contrôle des rues en surface et le contrôle des autoroutes, et ajoute des capacités matérielles, logicielles et de communications par câble métallique afin de mettre en œuvre les stratégies de gestion de la circulation, qui sont coordonnées entre les centres de gestion de la circulation alliés. Plusieurs niveaux de coordination sont pris en charge à partir de l'échange d'information jusqu'au partage du contrôle entre les centres de gestion de la circulation. Cet échange d'information est facilité par l'application de systèmes ouverts et de technologies de bases de données.

Système de gestion des incidents – Un système de gestion des incidents gère les incidents prévus et inattendus, de sorte que leur portée sur le réseau de transport et la sécurité des voyageurs soit minimisée. Les capacités requises de détection des incidents sont incluses dans le système de contrôle des autoroutes (ou ATMS) et par le biais de la coordination régionale avec d'autres centres de gestion de la circulation et des urgences, les entités de service météorologique et les promoteurs d'événements pris en charge par cette série de produits-programmes. L'information provenant de ces diverses sources est recueillie et corrélée par les systèmes de gestion des incidents afin de détecter et de vérifier les incidents, et de mettre en œuvre l'intervention appropriée. Un système de gestion des incidents prévoit l'équipement de sous-système de gestion de la circulation, qui soutient le personnel de la circulation routière en élaborant une intervention appropriée en coordination avec la gestion des urgences et un autre personnel

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – TRAITEMENT DES DONNÉES

d'intervention à l'égard des incidents confirmés. L'intervention peut comporter des modifications à la stratégie de contrôle de la circulation et la présentation de l'information aux voyageurs touchés, en recourant à la diffusion de l'information sur la circulation. Le même équipement aide l'exploitant en surveillant l'état des incidents au fur et à mesure du déroulement de l'intervention. La coordination avec la gestion des urgences peut être effectuée par le biais d'un système CAO ou par toute autre communication avec le personnel d'intervention d'urgence sur les lieux. Cette coordination est facilitée par l'application de systèmes ouverts et de technologies de bases de données. La coordination peut également s'étendre aux dépanneuses et à tout autre personnel des services extérieurs.

CONTRÔLE

Le domaine technologique du « contrôle » peut être réparti en trois catégories : Signaux – Tableau H.11 ; Panneaux – Tableau H.12 et Véhicule – Tableau H.13.

Les technologies de contrôle des signaux englobent les panneaux de contrôle des voies autoroutières et artérielles, le comptage des accès autoroutiers et la signalisation lumineuse aux intersections des artères.

Les technologies de contrôle des panneaux offrent une variété de panneaux à messages dynamiques, y compris ceux qui comporte une interface aux technologies de communications véhicule-bordure de la route, permettant des affichages complémentaires dans le véhicule.

Les technologies de contrôle automatisé des véhicules, qui offrent des systèmes de bord anticollision et auto-navigation, sont relativement à leurs premiers balbutiements.

Tableau H.11 – Signalisation

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – SIGNALISATION

Contrôle des voies ●

Un système de contrôle des voies assure la signalisation pour l'utilisation des voies et les limites de vitesse. Les automobilistes sont avisés de la vitesse sécuritaire maximale par rapport aux conditions routières, météorologiques et de la circulation. La vitesse et le débit en présence d'une congestion peuvent être améliorés. La fermeture de voies en raison d'incidents, de travaux d'entretien ou de construction peut être accélérée. Un système de contrôle des voies peut réduire les ondes de choc et les collisions secondaires résultantes. L'utilisation de la signalisation sur les voies permet également les opérations à contre-courant.



Comptage des accès ●

Le but d'un système de comptage des accès est de réduire la congestion récurrente sur les autoroutes sans toutefois accroître le retard sur l'ensemble du réseau. Il est atteint par la régulation de l'accès aux routes express au moyen du contrôle des signaux de la rampe d'accès. Le débit de la circulation convergente est atténué, réduisant ainsi les effets de bouchon et d'onde de choc. Les conducteurs qui utilisent les bretelles d'accès à compteur peuvent modifier leur modèle de conduite, soit du point de vue spatial (en empruntant un chemin de rechange) soit du point de vue temporel (en quittant plus tôt ou plus tard), ce qui pourrait réduire la charge de pointe sur le système.



DOMAINE TECHNOLOGIQUE – SIGNALISATION

Signalisation routière ●

Les blocs de commande des feux de circulation aux intersections utilisent traditionnellement les blocs de commande personnalisés conformes à la norme de l'industrie, notamment la norme de la *National Equipment Manufacturers Association* (NEMA). De plus, la régulation des feux de circulation peut être facilitée à l'aide d'un microprocesseur standard sur PC connu sous le nom de contrôleur avancé de la circulation (ATC), ou le bloc de commande California standard 2070.



Tableau H.12 – Panneaux

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – PANNEAUX

Diodes électroluminescentes (DEL) ●

Les afficheurs à diodes électroluminescentes (DEL) utilisent les pixels constitués de groupes de DEL de haute intensité. Chaque DEL est en retrait dans un cylindre noir pour minimiser l'incidence de la lumière directe du soleil.



Les principales caractéristiques du système de gestion de données (SGD) à DEL sont :

- une construction à semi-conducteurs avec disponibilité de plusieurs couleurs pour une vaste gamme d'applications;
- des exigences d'entretien périodique léger;
- une cadence accélérée de développement et d'amélioration technologiques;
- un potentiel pour une dégradation à longue échéance du rendement des DEL;
- une consommation à grande puissance et un dégagement calorifique par rapport à d'autres technologies SGD.



Les panneaux DEL gagnent en acceptation dans une forte proportion et évolue comme la technologie standard de l'avenir pour le SGD.

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – PANNEAUX

Affichage à cristaux liquides ●

La technologie de l'affichage à cristaux liquides (LCD) est traditionnellement utilisée pour une grande variété d'applications de signalisation intérieure. Les LCD sont habituellement utilisés comme masques à semi-conducteurs, des tubes fluorescents servant de source de rétroéclairage. Cependant, la lumière qui traverse un LCD en « mode de transmission de la lumière » est insuffisante pour les applications extérieures, et la technologie ne s'est pas développée au point de pouvoir l'utiliser en toute confiance en milieu routier extérieur. L'ajout d'un matériau réfléchissant au LCD pour réfléchir par lui davantage de lumière en « mode de transmission de la lumière » améliore les résultats à l'extérieur. Ces LCD transréfléchissants sont appliqués au masquage de la lumière émise par les fibres optiques, mais celle-ci nécessite l'utilisation de deux LCD en série pour l'interruption efficace de la lumière. De plus, les LCD possèdent un haut pouvoir d'atténuation, exigeant ainsi une plus grande énergie de la source lumineuse. Les autres obstacles importants de l'utilisation des LCD dans les applications routières sont les rapports de contraste insuffisants et les restrictions relatives aux températures de service.



Ces dernières années, des recherches extensives ont été menées afin d'accroître le rapport de contraste, et ainsi d'augmenter la visibilité. Plusieurs caractéristiques rendent les LCD attrayants pour les applications SGD, notamment leur conception compacte et complètement transistorisés, et leur grand angle. Les LCD pourraient se révéler une technologie SGD viable au cours des cinq prochaines années.

Panneaux hybrides ●

Il existe deux types de panneaux hybrides : *disque fibres/rabats* et *disque DEL/rabats*. Les panneaux à disques fibres/rabats utilisent des disques réfléchissants qui se rabattent, une petite ouverture étant ménagée dans chaque disque pour exposer l'extrémité d'un brin de fibre illuminée. Le disque utilise un écran, qui bloque l'extrémité des fibres, lorsqu'il est vide. Le disque DEL/rabats hybride utilise une configuration semblable, les ouvertures du disque exposant un pixel à DEL. Les principales caractéristiques de ces technologies sont une visibilité améliorée par rapport aux affichages à DEL et à fibres, lorsque l'afficheur est exposé à la lumière directe du soleil, un fonctionnement ininterrompu en cas de panne de courant (au choix) et des exigences très strictes de maintenance liées à la dégradation des pièces mobiles et des disques réfléchissants.


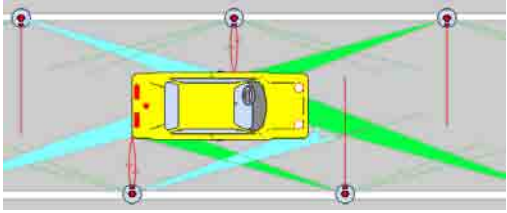


Tambours rotatifs ●

Le panneau à tambour rotatif ou à état limité, est capable d'afficher une variété de messages différents selon le nombre de tambours et le nombre de côtés que compte chaque tambour. À titre d'exemple, un panneau comportant deux tambours à quatre côtés offre une limite théorique de 16 combinaisons de messages. Cependant, seulement une fraction des combinaisons messages serait valide. La petite bibliothèque de messages, qui en résulte, limite sérieusement le volume et le type d'information susceptibles d'apparaître sur le panneau.



Tableau H.13 – Véhicule

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – VÉHICULE	
Contrôle des véhicules 	
<p>Les technologies de contrôle automatisé des véhicules sont relativement à leurs premiers balbutiements. La plupart des grands constructeurs de véhicules automobiles dans le monde ont élaboré des applications de démonstration, notamment le pilote de San Diego réalisé par le <i>National Automated Highway Consortium</i> aux É.-U. Ces technologies feront leur apparition sur le marché sous forme de collection de fonctions discrètes dictées par le marché, dont la fonction régulateur de vitesse adaptative offerte par DaimlerChrysler. Les applications de contrôle ne deviendront viables qu'après la prolifération généralisée des applications d'avertissement à l'intention des conducteurs.</p>	

INTERFACE VOYAGEURS

Les technologies dans ce domaine offrent des capacités d'interface audio, visuelle et tactile, qui interagissent avec les voyageurs (p. ex., avec le conducteur pendant la conduite du véhicule, ou avec un opérateur à un centre de contrôle). Il existe trois domaines principaux selon lesquels l'interface voyageurs peut être répartie : Interface conducteurs – Tableau H.14; Interface voyageurs – Tableau H.15 et Interface opérateurs – Tableau H.16.

Console d'affichage, affichage tête haute et parole synthétisée sont les principaux exemples de technologies matures qui entrent dans la catégorie des interfaces conducteurs. Les technologies permettant l'entrée vocale et l'amélioration visuelle évitant de détourner l'attention du conducteur sont moins matures. Dans le cas des interfaces voyageurs et opérateurs, les mêmes technologies servant aux applications d'interface conducteurs sont utilisées avec certaines contraintes différentes. Par exemple, des exigences de portabilité extrêmes restreignent les options d'interface pour les appareils de poche. Des capacités supplémentaires, notamment les options de sortie papier, pour les appareils de présentation fixes, peuvent également être requises.

Tableau H.14 – Interface conducteurs


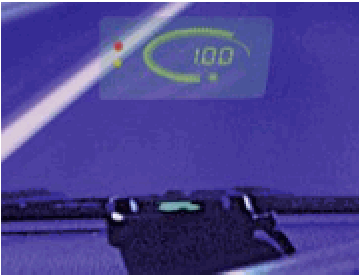


DOMAINE TECHNOLOGIQUE – INTERFACE CONDUCTEURS	
Interface conducteurs 	
<p>Le conducteur et les passagers d'un véhicule peuvent obtenir diverses données, selon une variété de méthodes. Une information personnalisée peut également être obtenue en fonction d'une intervention interactive en temps réel à la demande d'un voyageur et selon le profil du voyageur qui a été soumis. L'information obtenue peut comprendre : les conditions environnementales; les conditions routières, y compris l'état de l'épandage de sel et d'abrasif; l'état de la circulation, notamment les indications de niveaux de congestion, les incidents éventuels, l'entretien ou les fermetures de routes, et la durée de déplacement prévue; l'état des véhicules; les avertissements de collision; le covoiturage; la gestion des stationnements; les tarifs.</p>	
	<p>Cette information peut être obtenue à l'intérieur du véhicule par voie auditive sous forme de radio consultative des routes [<i>Highway Advisory Radio (HAR)</i>], de rapports radio périodiques, de réponse vocale interactive (IVR), ou visuellement par l'utilisation d'un affichage tête haute (HUD), d'un affichage à cristaux liquides (LCD) ou d'un tube à rayons cathodiques (TRC). L'information obtenue de l'intérieur du véhicule peut également servir d'entrée dans un système de sélection d'itinéraire et de guidage routier. Les efforts actuels sont centrés sur la gestion et la présentation de l'information à l'automobiliste.</p>

Tableau H.15 – Interface voyageurs

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – INTERFACE VOYAGEURS	
Interface voyageurs 	
<p>L'information interactive aux voyageurs fournit des renseignements personnalisés en réponse à une demande des voyageurs. Les deux systèmes de demande/réponse interactive et d'information en temps réel, qui « poussent » un flot de renseignements personnalisés vers le voyageur en fonction du profil soumis, sont pris en charge. Le voyageur peut obtenir l'information actuelle concernant l'état de la circulation, les services de transport, les services aux voyageurs, le covoiturage, la gestion des stationnements; les tarifs.</p>	

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – INTERFACE VOYAGEURS

Un ensemble de systèmes de communication bidirectionnelle longue portée sans fil et par câble métallique peut servir à prendre en charge les communications numériques requises entre le voyageur et le sous-système de prestation de services d'information. Une variété d'appareils interactifs peuvent être utilisés par le voyageur pour accéder à l'information avant d'entreprendre un trajet, ou en cours de route, notamment le téléphone, le téléavertisseur, la borne interactive, l'assistant numérique (PDA), l'ordinateur personnel et toute une variété d'appareils à bord du véhicule. Le déploiement fructueux d'information interactive aux voyageurs dépend de la disponibilité en temps réel des données sur les transports à partir des instruments routiers, des véhicules d'exploration et d'autres moyens.



L'information aux usagers du transport en commun assure à ces derniers, aux arrêts d'autobus et à bord des véhicules de transport en commun un accès rapide à l'information sur le transport en commun. Les services d'information comprennent les annonces d'arrêt d'autobus, les panneaux d'arrivée imminente et l'affichage en temps réel des horaires de transport en commun, qui sont d'intérêt général pour les usagers du transport en commun. Les systèmes qui offrent des itinéraires personnalisés de trajets de transport en commun et des services d'information sur le transport en commun sont

également représentés par l'information aux usagers du transport en commun.

Tableau H.16 – Interface opérateurs

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – INTERFACE OPÉRATEURS

Interface opérateurs 

Une vaste gamme d'industries connexes (défense, médias des sports, etc.) utilise les affichages de centre de contrôle convenant aux STI. La taille de l'assise manufacturière est tributaire de la taille du marché qui donne naissance à une vaste gamme de produits à des prix concurrentiels. Les principales technologies utilisées dans les applications de centre de contrôle sont :

- la projection frontale (par TRC ou valve de lumière LCD);
- la rétroprojection (par TRC ou valve de lumière LCD);
- le mur de moniteurs;
- écran plat à DEL.

La technologie de la projection frontale a connu une implantation limitée dans les applications de centre de contrôle. Elle n'offre pas une qualité d'image adéquate dans les niveaux d'éclairage des bureaux. De plus, un projecteur suspendu au plafond peut obstruer la vue de l'opérateur ou du personnel en charge. Toutefois, le développement de nouvelles technologies offre une amélioration appréciable de la qualité de l'image.

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – INTERFACE OPÉRATEURS

La technologie de rétroprojection est largement utilisée pour afficher des graphiques et des images vidéo directe à haute résolution. La technologie est configurable en ce sens qu'elle est accessible dans une grande variété de formes, notamment :

- appareils autonomes sur socle, commercialisés comme produits standard;
- cubes de rétroprojection empilables, produits standard, qui peuvent être configurés pour répondre à des exigences d'affichage personnalisées;
- mur de rétroprojection personnalisé utilisant des éléments de projection standard dans l'installation.



La technologie de la rétroprojection par TRC ou valve de lumière a fait ses preuves, est disponible à grande échelle et offre une intensité adéquate dans les niveaux d'éclairage des bureaux. Les besoins en espace pour accommoder les systèmes sont le principal inconvénient de cette technologie.

Les salles de commande STI classiques comportent des baies de moniteurs, ou des murs de moniteurs, pour afficher des images vidéo directe à partir de caméras de surveillance. Le principal inconvénient de ce moyen d'affichage est l'incapacité d'afficher de grandes images graphiques à haute résolution sur un mur de moniteurs. La tendance actuelle se dirige vers une approche support-mur comportant une matrice de rétroprojection haute résolution intégrée.

NAVIGATION

Les systèmes de navigation utilisent les technologies qui déterminent la position absolue, qui, à son tour, peut servir à représenter graphiquement les parcours, etc. Les exemples comprennent le GPS et d'autres systèmes qui appliquent la multilatération aux emplacements connus, qu'ils soient terrestres ou spatiaux. Outre ces technologies, se trouvent celles qui mesurent l'itinéraire de circulation et la distance (p. ex., odomètre, compas, gyroscope) à partir d'un point donné. Les systèmes très haute précision associés aux applications de contrôle des véhicules font partie du domaine de recherche restant.

Tableau H.17 – Navigation

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – NAVIGATION

Sélection d'itinéraire et guidage routier ●

Le véhicule peut être équipé d'un appareil de sélection d'itinéraire et de guidage routier, ou l'information de sélection d'itinéraire et de guidage routier peut être obtenue d'un sous-système de prestation de services d'information (ISP). La sélection d'itinéraire et le guidage routier peuvent être autonomes ou dynamiques.



La sélection d'itinéraire et le guidage routier autonomes dépendent du module d'interfaçage à bord, s'il est sensoriel, à détermination d'emplacement, informatique, à base de données de cartes et interactif, pour permettre la planification et le guidage routier détaillé en fonction de l'information statique stockée. L'information est stockée dans un système d'information géographique (SIG) qui analyse, stocke et affiche les données spatiales et non spatiales.

Le système de navigation et de guidage dynamiques utilise un SIG dynamique et est par conséquent adapté aux conditions routières, de circulation et météo actuelles. Le guidage routier fondé sur l'ISP est susceptible d'utiliser la technologie de sélection d'itinéraire et de guidage routier dynamiques. Les consignes techniques futures dans ce domaine portent sur la fusion des données et l'intégration de sources de données au système, les fournisseurs de service de communication et l'équipement de bord.

DÉTECTEURS EMBARQUÉS

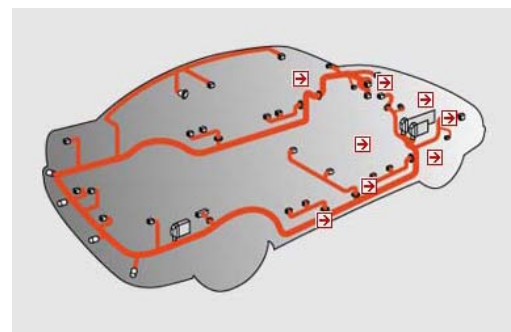
Les détecteurs embarqués englobent une vaste gamme de technologies de détection de bord, qui surveillent l'état du véhicule (p. ex., l'état du moteur, des freins, des pneus et de la suspension) et ses performances (l'état de la vitesse actuelle, de l'accélération, de la gouverne de lacet, de la traction, de la direction actuelle, de la commande des gaz, du freinage et de la transmission).

Tableau H.18 – Détecteurs embarqués

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – DÉTECTEURS EMBARQUÉS

Détecteurs embarqués ●

L'industrie automobile a lancé une vaste gamme de détecteurs et de diagnostics de bord de véhicule pour en assurer la gestion du moteur et la stabilité dynamique. Les détecteurs surveillent les paramètres, tels que niveaux de liquide/pressions, température, courant électrique, etc., et déclenchent une réaction qui peut comprendre un contrôle ou un actionnement, un signal visuel ou un code d'erreur qui identifie la défaillance. Avec l'apparition des réseaux de communication « bus J » de bord, diverses données sur l'état du véhicule peuvent être recueillies et signalées à un service centralisé de gestion des parcs de véhicules, à l'aide de la technologie des CDCD, d'interfaces aux postes de ravitaillement ou de communications longue distance.



COMMUNICATIONS

Bon nombre des technologies décrites dans la présente annexe sont définies comme étant « matures à innovation rapide ». Parmi ces domaines technologiques, peut-être aucun n'est plus crucial à la réussite initiale et à la viabilité continue des STI que les communications.

Au cours des deux dernières décennies, une infrastructure de télécommunications planétaire massive a évolué dans les nations développées, tant en communication par câble électrique que sans fil. La fiabilité et la capacité des réseaux de communication par câble électrique ont connu une croissance exponentielle, donnant naissance à une vaste gamme de nouveaux services et capacités. Au fur et à mesure que les performances ont augmenté, les prix de la plupart des services de télécommunications par câble électrique ont chuté dans la plupart des pays. En même temps, le marché de la consommation des communications sans fil est né et a depuis connu une croissance sans précédent.

Au cours des vingt prochaines années, nombre de nouvelles technologies et techniques de communication, de l'accès multiple au transport à la commutation, seront lancées à un rythme effréné afin de prendre en charge la demande de notre ère de l'information. Les technologies actuellement disponibles et naissantes offriront de vastes possibilités pour prendre en charge bien des services STI proposés.

Tableau H.19 – Communications bidirectionnelles de portée accrue

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – COMMUNICATIONS BIDIRECTIONNELLES DE PORTÉE ACCRUE

Service de communications personnelles (SCP) ●

Le service de téléphone cellulaire analogique a été lancé au É.-U. en 1984 et au Canada au 1986. La croissance de sa souscription a été rapide. Au Canada, le service cellulaire analogique est accessible à 93 % de la population et le service SCP numérique atteint actuellement plus de 40 % de la population, surtout dans les régions urbaines. À la fin de 1999, les souscriptions au service cellulaire/SCP avaient atteint plus de 6,5 millions de comptes. Aux É.-U., la souscription dépasse les 70 millions, et le rapport analogique/SCP devrait être le même qu'au Canada. Il faut noter cependant que la croissance du SCP 2 Go s'accélère en raison de la gamme de fonctions de service numériques et de la performance du service.

Analogique – Le service de téléphonie cellulaire analogique offre la communication vocale et certaines capacités de données à 14,8 kbit/s. Deux entreprises offrent des services cellulaires au Canada atlantique – Aliant et Rogers AT&T. Ces deux entreprises offrent des services cellulaires partout au pays.

Numérique – Plusieurs systèmes numériques sont disponibles sur le marché, qui utilisent la technologie accès multiple par répartition dans le temps (AMRT) ou accès multiple par répartition de code (AMRC). Les trois systèmes mis en œuvre au Canada sont AMRC ANSI-95B exploité par Former Mobility Canada et par Clearnet, AMRT ANSI-136 exploité par Cantel et AMRT SCP 1900(GSM) exploité par Microcell. Les systèmes numériques sont déployés en SCP de 2 GHz et en bandes cellulaires de 800 MHz.



Annexe H – Description détaillée de la technologie

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – COMMUNICATIONS BIDIRECTIONNELLES DE PORTÉE ACCRUE

Radio mobile spécialisée améliorée (ESMR) ●

L'ESMR est une forme de téléphonie haute mobilité et de service de répartition qui est offerte au moyen des systèmes technologiques de 2^e génération.



Micro-ondes ●

La communication micro-ondes utilise un certain nombre de radios à ondes ultra-courtes. Les radios point à point sont connectées dans une configuration de lignes réseau en série, les nœuds répéteurs étant reliés aux extrémités de terminal. L'accès à une radio donnée à partir d'un endroit n'est possible qu'à travers une autre radio, et l'accès à un téléterminal est restreint à la liaison à un seul bond adjacente. Les répéteurs sont accessibles à partir de plus d'une direction à prolongement latéral, dans ce qu'il est convenu d'appeler topologie de ligne réseau et dérivation.

Les liaisons réseau sans fil offrent, à un prix abordable, une variante de large bande supérieure au réseau de fibres optiques. Un réseau de radios à ondes ultra-courtes couvre en général une grande aire géographique, et le réseau peut se connecter à un réseau privé à câble métallique, en divers points d'accès, ou pas du tout.



Tableau H.20 – Communications dédiées à courte distance

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – COMMUNICATIONS DÉDIÉES À COURTE DISTANCE (CDCD)

Communications dédiées à courte distance (CDCD) ●

Les CDCD sont constituées d'appareils sans fil capables de transférer les données à grande vitesse entre périphériques mobiles et fixes, mais ne se limitent pas à la courte distance. À l'heure actuelle, l'application la plus courante de CDCD au sein des STI est la communication d'information entre un transpondeur à bord d'un véhicule et une antenne en bordure de route. Cette



information peut servir au péage électronique, à la localisation automatisée des véhicules, au contrôle d'appareils, à l'exploitation de véhicules commerciaux et à la surveillance de la circulation. Toutefois, les utilisations futures de CDCD sont susceptibles de comprendre la communication entre véhicules, de même qu'entre dispositifs en bordure de route. Les capacités de communication bidirectionnelle des CDCD rendent possible

l'utilisation des dispositifs CDCD comme liaison entre connexions sans fil et par câble métallique afin de réaliser un réseau de communication complet.



Le système CDCD est une technologie mature qui est largement utilisée au Canada et ailleurs dans le

Annexe H – Description détaillée de la technologie

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – COMMUNICATIONS DÉDIÉES À COURTE DISTANCE (CDCD)

monde, en raison des initiatives STI. Cependant, on constate un besoin de normaliser les CDCD et le matériel connexe, afin de prévoir un chemin commun entre les véhicules et les dispositifs qui prennent en charge les applications STI. Les fréquences de transmission et de réception déterminées, de même que les protocoles de communication, sont des questions à résoudre en vue de la normalisation. Le tableau ci-après présente une brève comparaison des normes CDCD émergentes au Japon, en Europe et en Amérique du Nord.

Normes CDCD émergentes			
Région	Norme	Spectre électromagnétique	
Japon		Actif 5,8 GHz – Un transpondeur à pile reçoit et transmet dans la gamme de fréquences de 5,8 GHz.	
Europe	CEN-278	Rétrodiffusion passive 5,8 GHz – Un transpondeur effectue des transmissions dans la gamme de fréquences de 5,8 GHz.	
Amérique du Nord	ASTM 6.0/7.0	Actif 900 MHz et 5,850 à 5,925 GHz – Un transpondeur à pile reçoit et transmet dans la gamme de fréquences de 900 MHz ou de 5,8 GHz.	

Tableau H.21 – Communications véhicule à véhicule

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – COMMUNICATIONS VÉHICULE À VÉHICULE

Communications véhicule à véhicule

Les communications véhicule à véhicule sont l'un des domaines les moins développés au sein des STI.

Les communications sans fil à courte distance servent à échanger l'information entre véhicules à proximité, dans le cas d'applications telles que la prévention des collisions aux intersections et la formation d'un peloton de véhicules. Les technologies de communications proposées

comprennent les RF spécialisées, les RF à étalement du spectre et les RF infrarouges. Il est fort probable que le développement de technologies et de normes de communication véhicule à véhicule suivront étroitement en parallèle le développement des applications véhicule à infrastructure (p. ex., CDCD).



Tableau H.22 – Communications radiodiffusées

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – COMMUNICATIONS RADIODIFFUSÉES

Communications radiodiffusées

Les systèmes de radio consultative des routes (HAR) sont la principale application de communications radiodiffusées de très grande portée au sein des STI. Une bande de fréquence AM autorisée (530 à 1 700 kHz) ou une bande de fréquence FM autorisée (88 à 108 MHz) peut être utilisée pour radiodiffusion de très grande portée. La large bande supérieure de fréquences FM offre un signal amélioré de plus à courte distance comparativement aux fréquences AM.

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – COMMUNICATIONS RADIODIFFUSÉES

La radiodiffusion audionumérique (RAN) est un système audio sans fil et de transmission de données élaboré pour les applications de radiodiffusion de données point à multipoint. Certains organismes STI à travers le monde envisagent d'adopter les applications qui utilisent la RAN pour la diffusion d'informations sur la circulation, ainsi que l'intégration au système GPS. Les radiodiffuseurs canadiens ont adopté le système Eureka 147, et le CRTC a attribué la fréquence en bande L à cette application. Les États-Unis envisagent actuellement d'élaborer leur propre système breveté IBOC pour la transmission RAN, qui utiliserait les attributions de fréquences existantes AM/FM. Ces différences potentielles en matière d'attribution de spectre et de protocole de communication pourraient entraîner des différences notables dans l'ensemble des normes ou des exigences pour toute application STI future en RAN.




L'Europe et le Japon ont tout dernièrement adopté la RAN, qui présente une amélioration appréciable des communications par rapport aux capacités des signaux FM. Le service RAN s'amorce au Canada, dix-neuf stations radio à Toronto et neuf à Montréal diffusant en RAN, et les récepteurs sont déjà disponibles sur le marché. Les radiodiffuseurs commerciaux sont actifs sur le marché de la RAN, et une démonstration des services ATIS utilisant la RAN est prévue pour la région de Toronto.

Il faudra du temps avant qu'un nombre appréciable de souscripteurs adoptent les services RAN, et l'on peut s'attendre à ce que durant de nombreuses années la radiodiffusion simultanée de la même programmation sur les stations FM ou AM existantes et en RAN soit nécessaire afin d'atteindre les auditoires. De plus, il faudra attendre plusieurs années jusqu'à l'expansion de la couverture RAN à l'extérieur des marchés principaux.

Il faut noter que la télévision numérique (DTV), assujettie à une norme commune sur la radiodiffusion hertzienne, est en train de s'implanter rapidement aux États-Unis. La technologie DTV est fondée sur le MTA, et chaque canal de télévision de 6 MHz peut offrir jusqu'à 19 Mbit/s qui peuvent accommoder la TVHD, plus environ 3 Mbit/s de diffusion de données, ou jusqu'à concurrence de 4 programmes télévisés de format évolué, ou une combinaison de programmes télévisés et de diffusion de données. L'industrie canadienne a considérablement fait sa part en termes de normes, de plans d'attribution et de technologie, pour progresser vers l'implantation de la DTV. Cependant, aucun engagement ferme n'a jusqu'ici été articulé quant au moment où l'industrie se lancera dans cette voie.

Tableau H.23 – Communications réseau fixes

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – COMMUNICATIONS RÉSEAU FIXES													
Communications réseau fixes ●													
<p>Les réseaux longue distance de communications par câble métallique exclusifs et loués servent à intégrer divers éléments de zone STI. Les principales considérations de conception des réseaux comprennent ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le système doit offrir un haut degré de fiabilité réalisé par l'utilisation d'éléments à haute moyenne des temps de bon fonctionnement, combiné à un haut niveau de redondance dans la configuration du réseau. • La capacité de croissance du système doit être assurée afin d'accommoder la durée de vie du système. L'expansion est réalisée par l'intégration de fibres de réserve et d'une voie d'évolution pour l'électronique mise à niveau. • Le système doit être surveillé quant aux défaillances et au chargement, au moyen d'un système central de gestion du réseau. • Des protocoles standard de communications de l'industrie doivent être utilisés afin de réduire au minimum les coûts de déploiement, d'exploitation et d'entretien. <p>Ces dernières années ont connu un éloignement des architectures communication brevetées vers les normes industrielles, notamment le réseau optique synchrone (SONET) et le mode de transfert asynchrone (MTA). Il en résulte une vaste gamme de produits commerciaux pour réseau spécialisé et réseau WAN/RELOC pour les STI.</p> <p>Réseau optique synchrone (SONET) – Le réseau SONET est la norme en matière de multiplexage pour les systèmes de transmission à fibres optiques. Le SONET a été proposé par Bellcore au milieu des années 1980 et est aujourd'hui une norme ANSI. Le SONET définit les normes d'interface à la couche physique du modèle à sept couches OSI. La norme définit une hiérarchie de débits à l'interface, qui permettent le multiplexage de trains de données à divers débits. Le SONET établit les niveaux de porteuse optique (OC) de 51,8 Mbit/s (à peu près le même qu'à la ligne T-3) à 2,48 Gbit/s, comme suit :</p>													
													
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Niveau OC</th> <th>Débit binaire</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>OC-1</td> <td>51,85 Mbit/s</td> </tr> <tr> <td>OC-3</td> <td>155,52 Mbit/s</td> </tr> <tr> <td>OC-12</td> <td>622,08 Mbit/s</td> </tr> <tr> <td>OC-24</td> <td>1,244 Gbit/s</td> </tr> <tr> <td>OC-48</td> <td>2,488 Gbit/s</td> </tr> </tbody> </table>	Niveau OC	Débit binaire	OC-1	51,85 Mbit/s	OC-3	155,52 Mbit/s	OC-12	622,08 Mbit/s	OC-24	1,244 Gbit/s	OC-48	2,488 Gbit/s
Niveau OC	Débit binaire												
OC-1	51,85 Mbit/s												
OC-3	155,52 Mbit/s												
OC-12	622,08 Mbit/s												
OC-24	1,244 Gbit/s												
OC-48	2,488 Gbit/s												
<p>Les normes de débit antérieures utilisées par divers pays indiquaient des débits qui n'étaient pas compatibles avec le multiplexage. Avec l'implantation de SONET, les porteuses de communication partout dans le monde peuvent interconnecter leur porteuse numérique existante et les systèmes à fibres optiques. L'équivalent international de SONET, normalisé par l'UIT, se nomme hiérarchie numérique synchrone (HNS).</p>													

DOMAINE TECHNOLOGIQUE – COMMUNICATIONS RÉSEAU FIXES

Mode de transfert asynchrone (MTA) – Le mode de transfert asynchrone est une norme de mise en paquets, qui facilite le transfert des données dans des cellules ou paquets de taille fixe. La cellule utilisée avec le MTA est relativement petite comparativement aux unités utilisées avec les technologies plus anciennes. La petite taille constante des cellules permet au matériel MTA de transmettre des données vidéo, audio et informatiques sur le même réseau, et veille à ce qu'aucun type de données ne domine la largeur de bande de la ligne. Les implantations actuelles de MTA prennent en charge des débits de transfert de données de 25 à 622 Mbit/s. Ce qui se compare à un maximum de 100 Mbit/s pour Ethernet, la technologie couramment utilisée pour la plupart des RELOC. Le MTA crée une voie virtuelle fixe, ou chemin, entre deux points toutes les fois qu'un transfert de données s'amorce.

La récente déréglementation de l'environnement des télécommunications et l'évolution des normes à la grandeur de l'industrie ont donné lieu à des possibilités de partage des réseaux de communication. Des partenariats peuvent maintenant être établis afin de défrayer l'installation initiale des fibres optiques, soit par fibres pour droit de passage, par partage de propriété ou par location de services de communication.

ANNEXE I

ATELIER DE PLANIFICATION DE LA MISE EN ŒUVRE

Provinces de l'Atlantique – Atelier de planification de la mise en œuvre des STI et vitrine des capacités STI
 Liste des inscrits pour l'atelier du 25 avril 2002 et du 15 mai 2002

Le 25 avril 2002 – Atelier de mise en œuvre des STI et vitrine des capacités STI, Westin Nova Scotian, Halifax

	Prénom	Nom	Entreprise	Adresse	Ville	Province	Code postal	N° de téléphone d'affaires	Courriel
1	Glen	Davis	Conseil des premiers ministres de l'Atlantique	C.P. 2044	Halifax	N.-É.	B3J 2Z1	(902) 423-5377	gdavis@cmp.ca
2	Robert	Thériault	Gendamerie royale du Canada	C.P. 3900	Fredericton	N.-B.	E3B 4Z8	(506) 452-3312	bob.theriault@rcmp-grc.gc.ca
3	Shannon	Sanford	Ministère des Entreprises Nouveau-Brunswick	C.P. 6000	Fredericton	N.-B.	E3B 5H1	(506) 444-5854	shannon.sanford@gnb.ca
4	David	Loukes	Geoplan Consultants Inc.	919, rue Prospect	Fredericton	N.-B.	E3B 2T7	(506) 451-0055	loukesd@geoplan.nb.ca
5	Dale	Thibodeau	Sunbury Transport Limited	C.P. 905, succursale A	Fredericton	N.-B.	E3B 5B4	(506) 453-1133	thibodeau.dale@sunbury.ca
6	Steven	Snider	Halifax-Dartmouth Bridge Commission	C.P. 40	Dartmouth	N.-É.	E2Y 3Y2	(902) 466-7691	svsnider@hdhc.ns.ca
7	Michael	Likely	Day & Ross Transportation Group	398, rue Main	Hartland	N.-B.	E7P 1C6	(506) 375-5113	mblikely@dayrossgroup.com
8	Mac	MacLeod	Seimac Ltd.	271, avenue Brownlow	Dartmouth	N.-É.	B3B 1W6	(902) 468-3007 poste 210	mmacleod@seimac.com
9	Kelly	Lunn	Seimac Ltd.	271, avenue Brownlow	Dartmouth	N.-É.	B3B 1W6	(902) 468-3007 poste 253	klunn@seimac.com
10	Bernadette	Allen	Future Learning Inc.	25, rue Queen, bureau 23	Charlottetown	Î.-P.-É.	C1A 4A2	(902) 892-2999	ballen@futurelearning.com
11	Terry	Allen	Future Learning Inc.	25, rue Queen, bureau 23	Charlottetown	Î.-P.-É.	C1A 4A2	(902) 892-2999	tallen@futurelearning.com
12	Ralph	Boyd	Atlantic Provinces Trucking Association	407, boulevard Dieppe	Dieppe	N.-B.	E1A 6P8	(506) 855-2782	rboyd@apta.ca
13	Ed	Peterson	Ministère de la Sécurité publique du Nouveau-Brunswick	364, Place Argyle, C.P. 6000	Fredericton	N.-B.	E3B 5H1	(506) 444-4670	edgar.peterson@gnb.ca
14	Brian	Taylor	Municipalité régionale de Halifax – Metro Transit	200, avenue Ilsley	Dartmouth	N.-É.	B3B 1V1	(902) 490-6608	taylor@region.halifax.ns.ca
15	David	McCusker	Halifax Regional Municipality	C.P. 1749	Halifax	N.-É.	B3J 3A5	(902) 490-6696	mccuskd@region.halifax.ca
16	Dave	Macfarlane	Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick	C.P. 6000	Fredericton	N.-B.	E3B 5H1	(506) 453-2600	Dave.Macfarlane@gnb.ca
17	Douglas	Colwell	DFC Consulting Ltd.	39, court Foley	Fredericton	N.-B.	E3B 2R8	(506) 455-5353	dougc@nb.sympatico.ca
18	Leo	MacPherson	Télécom Aliant	3-Nord, 1505, rue Barrington	Halifax	N.-É.	B3J 2W3	(902) 487-2432	leo.macpherson@aliant.ca
19	Ronald	Furlong	MHCC – Comité petites entreprises – Sous-comité croissance future	C.P. 29099	Halifax	N.-É.	B3L 4T8	(902) 477-8020	rfurlong@istar.ca
20	Jim	Nicoll	Autantés portuaires de Halifax	C.P. 336	Halifax	N.-É.	B3J 2P6	(902) 426-8713	jnicoll@porto.halifax.ca
21	Daryell	Nowlan	Agence de promotion économique du Canada atlantique (APECA)	570, rue Queen C.P. 578	Fredericton	N.-B.	E3B 5A6	(506) 452-3104	dnowlan@acoa-apeca.gc.ca
22	Harold	Hefferton	Transports Canada					(709) 772-2586	hefferh@tc.gc.ca
23	Michael	Znck	Agence de promotion économique du Canada atlantique (APECA)	60, rue Queen, 4 ^e étage	Ottawa	ON		(613) 952-9106	mznck@acoa-apeca.gc.ca
24	Tony	Lamport	Bureau du Développement économique	World Trade Centre, C.P. 519	Halifax	N.-É.	B3L 3E8	(902) 424-6805	tlamport@gov.ns.ca
25	Kent	Speiran	Department of Transportation and Public Works – Nouvelle-Écosse	C.P. 186	Halifax	N.-É.	B3J 2N2	(902) 424-3510	kspeirakd@gov.ns.ca
26	Jill	MacDow	Department of Transportation and Public Works – Nouvelle-Écosse	Purdys Wharf Tower II, 1969, rue Upper Water	Halifax	N.-É.	B3J 3R7	(902) 424-2851	macdowji@gov.ns.ca

Le 15 mai 2002 – Atelier de mise en œuvre des STI et vitrine des capacités STI, Delta St. John's Hotel & Conference Centre

	Prénom	Nom	Entreprise	Adresse	Ville	Province	Code postal	N° de téléphone d'affaires	Courriel
1	Cluney	Mercer	Department of Works Services and Transportation – Terre-Neuve	C.P. 8700	St. John's	T.-N.	A1B 4J6	(709) 729-6321	mercercg@gov.nf.ca
2	Dave	Macfarlane	Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick	C.P. 6000	Fredericton	N.-B.	E3B 5H1	(506) 453-2600	Dave.Macfarlane@gnb.ca
3	Gary	Gosse	Gouvernement de Terre-Neuve et Labrador	6 ^e étage, Édifice Confederation, Ouest	St. John's	T.-N.	A1B 4J6	(709) 729-3796	gosseg@mail.gov.nf.ca
4	Daryell	Nowlan	Agence de promotion économique du Canada atlantique (APECA)	570, rue Queen, C.P. 578	Fredericton	N.-B.	E3B 5A6	(506) 452-3104	dnowlan@acoa-apeca.gc.ca
5	Mark	Gourley	Agence de promotion économique du Canada atlantique (APECA)	644, rue Main, 3 ^e étage	Moncton	N.-B.	E1C 9J8	(506) 851-6078	mgourley@acoa-apeca.gc.ca
6	Peter	Hood	Transport Canada	C.P. 1300, 10, Barter's Hill	St. John's	T.-N.	A1C 6H9	(709) 772-6099	hoodp@tc.gc.ca
8	Jill	St. George	St. John's Transportation Commission	Metrobus Transit Centre, 245, chemin Freshwater	St. John's	T.-N.	A1B 1B3	(709) 570-2070	jill@metrobust.com
9	Janet	Bradshaw	St. John's Transportation Commission	Metrobus Transit Centre, 245, chemin Freshwater	St. John's	T.-N.	A1B 1B3	(709) 570-2130	janeth@metrobust.com
??	Angus	Armour	A téléphoné pour dire de vérifier s'il peut y assister le 18 avril 2002						
10	Ernest	Reimer	CanPolar East Inc.	702, rue Water	St. John's	T.-N.	A1B 1C1	(709) 722-6067	ereimer@caqnpolar.com
11	Robin	King	Ville de St. John's	Hôtel de ville, 10, rue New Gower, 3 ^e étage	St. John's	T.-N.	A1C 5M2	(709) 576-8232	rking@city.st-johns.nf.ca
12	Barry	Humby	Télécom Aliant	C.P. 2110	St. John's	T.-N.	A1C 5H6	(709) 739-3167	bary.humby@aliant.ca
13	Bernie	Molloy	Télécom Aliant	4 ^e étage, FWB	St. John's	T.-N.	A1C 5H6	(709) 758-6323	bernie.molloy@aliant.ca
14	Patricia	Byrne	Télécom Aliant	4 ^e étage, FWB	St. John's	T.-N.	A1C 5H6	(709) 758-6320	patricia.byrne@aliant.ca
15	Bill	MacDonald	Ville de St. John's	C.P. 908	St. John's	T.-N.	A1C 5M2	(709) 576-6125	bmacdonald@city.st-johns.nf.ca
16	Michelle	Brophy	Stratos			T.-N.		(709) 748-4286	michelle_brophy@stratosglobal.com

**ÉTUDE RÉGIONALE SUR LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE DES STI
POUR LES PROVINCES ATLANTIQUES
ATELIER DE PLANIFICATION DE LA MISE EN ŒUVRE
et
VITRINE ET PRÉSENTATIONS**

**Le 25 avril 2002
WESTIN NOVA SCOTIAN HOTEL
1181, RUE HOLLIS
HALIFAX (NOUVELLE-ÉCOSSE)**

ORDRE DU JOUR PROVISOIRE

Inscription et rafraîchissements (30 minutes) (8 h – 8 h 30)

Séance d'introduction (90 minutes) (8 h 30 – 10 h)

OBJECTIF – Préparer les participants à faire des suggestions sur le plan de mise en œuvre, et élaborer sur les travaux effectués durant l'atelier de possibilités STI.

Activités

Introduction

- Mot de bienvenue et allocution d'ouverture
- Présentation des animateurs et des conseillers
- Présentation des participants
- Objectifs de l'atelier

Aperçu de l'étude de planification des STI

- Description du processus d'élaboration d'un plan stratégique
- Description des résultats de l'atelier d'analyse des possibilités STI
- Présentation des projets proposés

Pause (15 minutes) (9 h 30 – 9 h 45)

Évaluation des projets proposés (30 minutes) (9 h 45 – 10 h 15)

Objectif – Faire des suggestions sur les projets proposés

Activités

Évaluation des projets proposés

- L'équipe de consultants fournit des sommaires de deux pages définissant les projets proposés.
- Les participants se répartissent en groupes de cinq, en fonction de leurs intérêts dans des projets particuliers.
- Exercice en groupe – Les participants étudient les grandes lignes des projets, et font des commentaires sur leur contenu.

Présentation des résultats (30 minutes) (10 h 15 – 10 h 45)

Présentations non officielles

- Les chefs de groupes présentent les points saillants de leurs discussions.

Pause (15 minutes) (10 h 45 – 11 h)

Planification de la mise en œuvre (60 minutes) (11 h – midi)

Objectif – Obtenir des suggestions sur le programme de mise en œuvre par le biais d'un exercice d'ordonnement.

Activités

- L'équipe de consultants fournit et gère un graphique Gantt géant.
- L'équipe de consultants anime un exercice en groupe afin de planifier la mise en œuvre des projets prometteurs, suivi de la mise en œuvre des services aux utilisateurs prioritaires.

Clôture (5 minutes)

- Étapes suivantes



Le 15 mai 2002

**ÉTUDE RÉGIONALE SUR LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE DES STI
POUR LES PROVINCES ATLANTIQUES**

ATELIER DE PLANIFICATION DE LA MISE EN ŒUVRE

**Le 15 mai 2002
DELTA ST. JOHN'S HOTEL & CONFERENCE CENTRE
120, RUE NEW GOWER
ST. JOHN'S (TERRE-NEUVE)**

ORDRE DU JOUR

Séance d'introduction (45 minutes) (13 h 30 – 14 h 15)

Objectif – Préparer les participants à faire des suggestions sur le plan de mise en œuvre, et élaborer sur les travaux effectués durant l'atelier de possibilités STI.

Activités

Introduction

- Mot de bienvenue et allocution d'ouverture
- Présentation des animateurs et des conseillers
- Présentation des participants
 - Objectifs de l'atelier

Aperçu de l'étude de planification des STI

- Description du processus d'élaboration d'un plan stratégique
- Description des résultats de l'atelier d'analyse des possibilités STI
- Présentation des profils de projets

Pause (15 minutes) (14 h 15 – 14 h 30)

Évaluation des profils de projets (60 minutes) (14 h 30 – 15 h 30)

Objectif – Faire des suggestions sur les profils de projets

Activités

Évaluation des profils de projets

- L'équipe de consultants fournit des sommaires de deux pages définissant les projets proposés.
- Les participants se répartissent en groupes de cinq, en fonction de leurs intérêts dans des projets particuliers.
- Exercice en groupe – Les participants étudient les grandes lignes des projets, et font des commentaires sur leur contenu.

Pause (15 minutes) (15 h 30 – 15 h 45)

Présentation des résultats (30 minutes) (15 h 45 – 16 h 15)

Présentations non officielles

- Les chefs de groupes présentent les points saillants de leurs discussions.

Clôture (15 minutes) (16 h 15 – 16 h 30)

PROSPECTUS DES PROJETS PROPOSÉS

INDEX

NUMÉRO DE PROJET	NOM DU PROJET
TI-1	Système évolué d'information aux voyageurs des provinces de l'Atlantique
TI-2	Dépôt de l'information du réseau de transport du Canada atlantique
TI-3	Système de réservations touristiques des provinces de l'Atlantique
TM-1	Expansion ARWIS des provinces de l'Atlantique
TM-2	Détection des espèces sauvages au Nouveau-Brunswick – Étude de délimitation de l'étendue et projet pilote
TM-3	Implantation de la technologie de pulvérisation automatisée fixe (FAST) pour le dégivrage des ponts
TM-4	Projet pilote de caméra infrarouge de l'Atlantique
TM-5	Panneau à messages modifiables portable (PCMS) pour les zones de travaux
TM-6	Expansion du chasse-neige intelligent
TM-7	Étude de délimitation de l'étendue de la gestion des incidents sur le pont de Halifax
PT-1	Service d'information en temps réel sur le transport en commun à Halifax
PT-2	Transport en commun de l'Î.-P.-É.
EP-1	Commission de stationnement de Saint John – Paiement électronique du stationnement / Surveillance
EP-2	Ticket de transaction du Canada atlantique
EP-3	Projet pilote de carte à puce à Saint-John
CV-1	Système intégré d'information de Terre-Neuve (pesage dynamique)
CV-2	Inspection électronique au Nouveau-Brunswick
CV-3	Passage frontalier au Nouveau-Brunswick
CV-4	Sécurité frontalière au Nouveau-Brunswick
CV-5	Permis électronique du Nouveau-Brunswick pour véhicules surdimensionnés et surchargés
CV-6	Extranet d'information opérationnelle du port de Halifax
CV-7	Sécurité des conteneurs du port de Halifax
CV-8	Gestion du transport côte ville à l'aéroport de Halifax
CV-9	Programme de gestion des parcs de véhicules commerciaux
EM-1	Expansion du réseau sans fil
EM-2	Plan d'intervention en cas de catastrophe dans les provinces de l'Atlantique – Étude de délimitation de l'étendue

ANNEXE J

Glossaire

Annexe J – Glossaire

AVL (Automatic Vehicle Location) – La localisation automatique de véhicules désigne le recours à la technologie de reconnaissance spatiale pour déterminer et communiquer la localisation d'un parc de véhicules. Ce système peut accroître l'efficacité et la fiabilité d'un service de répartition.

PMV (Panneaux à messages variables) – Les panneaux à messages variables sont utilisés pour communiquer aux conducteurs une information à jour sur des aspects comme la congestion des routes, la fermeture des routes, etc.

Géomatique - La géomatique englobe la science, la technologie et la gestion de données géographiques, y compris leur acquisition, leur entreposage, leur analyse, leur traitement, leur affichage et leur diffusion.

SIG (Systèmes d'information géographique) - Le SIG est un système informatique servant à réunir, entreposer, manipuler et afficher des données géographiques, c'est-à-dire des données liées à l'emplacement.

GPS (Global Positioning System) – Le système de positionnement mondial est un système qui utilise un réseau de satellites pour déterminer la longitude, la latitude et l'altitude du récepteur. Au moins trois satellites doivent être dans la visée du récepteur pour que le système fonctionne, le degré d'exactitude augmentant en fonction du nombre de satellites captés.

Blocs de services – Il s'agit de groupes d'éléments de l'architecture des STI nécessaires pour mettre en place un service.

PPMV (Panneaux portatifs à messages variables) – Les PPMV ou panneaux portatifs à messages variables sont couramment utilisés dans les zones de construction pour fournir aux conducteurs une information à jour sur la congestion des routes, les fermetures de routes, etc.

RWIS (Road Weather Information Systems) – Les RWIS ou systèmes météo routiers servent à surveiller les conditions météorologiques et l'état des routes au moyen d'une combinaison de renseignements météorologiques et de données recueillies à l'aide de capteurs environnementaux installés sur la route et à proximité de celle-ci. L'information ainsi réunie est surveillée et analysée en vue de déceler et prévoir des risques environnementaux. L'information peut être utilisée pour déployer plus efficacement les ressources d'entretien des routes, diffuser des avertissements aux voyageurs, améliorer la gestion des urgences et des interventions, et appuyer les avertissements propres à des endroits précis à l'intention des conducteurs.

SCOOT (Split Cycle Offset Optimization Technique) – Le SCOOT est un système de régulation adaptative de la circulation en temps réel. Ce système permet de surveiller continuellement le débit de circulation et d'optimiser le fonctionnement des feux de circulation en fonction d'un modèle de débit de circulation en ligne.

Services aux usagers – Les services aux usagers correspondent à ce que les STI peuvent faire du point de vue de l'utilisateur. Un vaste éventail d'utilisateurs est envisagé, y compris le public voyageur ainsi que de nombreux différents types d'exploitants de systèmes. Le concept des services aux usagers permet de définir le système ou projet en établissant tout d'abord les services de haut niveau qui seront offerts pour remédier aux problèmes et besoins cernés. Voici quelques exemples de services aux usagers tirés de l'Architecture canadienne des STI : gestion des incidents, information en route, gestion du transport intermodal de marchandises, etc.

Annexe J – Glossaire

Volets de services aux usagers – Ces volets correspondent à un groupement logique des services aux usagers qui permet de discuter de l'éventail des exigences dans un vaste domaine d'intervention.
Exemples : services de gestion de la circulation, exploitation de véhicules commerciaux, etc.

Sous-services aux usagers – Les services aux usagers et les sous-services aux usagers représentent ce que le système fera du point de vue de l'utilisateur. L'utilisateur peut être le public ou l'exploitant d'un système.

WIM (Weigh-in-Motion) – La technologie WIM ou de pesée dynamique est une technologie sensorielle pouvant mesurer le poids d'un véhicule (ordinairement utilisée pour une exploitation de véhicules commerciaux) en mouvement, ce qui économise du temps pour le véhicule et élimine l'éventuelle congestion sur les routes.

ANNEXE K

Participants à la Table ronde

*Contacts suppléants :

Annexe K – Participants à la Table ronde

Firm/Agency	Province	Adresse	Contact	Phone	Fax	e-mail	Catégorie
Entreprises Nouveau-Brunswick-Industrie du savoir et de la technologie	NB	Centennial Bldg, C.P. 6000, rue King, Fredericton E3B 5H1	Len Weeks, Manager	506-453-4845	506-453-2727	len.weeks@gnb.ca	Facilitator
CARIS Universal Systems	NB	264, av. Rookwood, Fredericton E3B 2M2	Heather MacLean	506-459-3849	506-458-8533	info@caris.ca	Provider/GIS
J.D. Irving*	NB	300, rue Union, C.P. 5777, Saint John (N.-B.) E2L 4M3	Robert Youden, VP Irving Transportation	506-632-5150	506-633-5540	youden.bob@jdirving.co	User
Université du Nouveau-Brunswick-Groupes Transports	NB	Head Hall, pièce D126, C.P. 4400 Fredericton E3B 5A3	Eric Hildebrand	506447-3440	506-452-6229	edh@unb.ca	Researcher
Approach Navigation System	NB	409, blvd Dieppe, Dieppe E1A 6P9	Eric Gionet	506-854-0030	506-854-2967	bahern@approach.nb.c	Provider
Collège communautaire du Nouveau-Brunswick Dieppe	NB	505, rue College, Dieppe E1A 6X2	Raymond Dufour, Instructor Business Technology Transportation	506-856-2125	506-856-2201	raymond.dufour@gnb.c	Researcher
Instrumar Limited	NF	C.P. 13246 St. A, 39 Pippy Place, 3rd Floor, St. John's A1B 4A5	Michael Chan	709-726-8613	709-726-8460	michael.chan@instrumar.com	Provider (integrator)
Aliant Inc. - NewTel Communications et Affaires publiques	NF	C.P. 2110, St. John's A1C 5H6	Lloyd Little	709-739-2099	709-739-2183	lloyd.little@aliant.ca	Provider (integrator)
Ministère de l'industrie, du Commerce et du Développement rural de Terre-Neuve-et-Labrador	NF	Newfoundland & Labrador Department Industry, Trade & Rural Development Information Services	Robert Parsons	709-729-4819	709-729-4869	tsummers@gov.nf.ca	Facilitator
Halifax-Dartmouth Bridge Commission	NS	Administration Building, Wyse Rd, C.P. 40, Dartmouth B2Y 3Y2	Steve Snider, General Manager	902-469-6281	902-463-2800	bridges@hdbc.ns.ca	Owner
Seimac Limited	NS	271 Brownlow Ave., Dartmouth B3B 1W6	Mac McCloud	902-468-3007	902-468-3009	mmacleod@seimac.com	Provider (integrator)
Halifax Regional Municipality - Traffic and Transportation	NS	C.P. 1749, Halifax B3J 3A5	David Mc Cusker, -	902-490-6904	902-490-6696	mccuskd@region.halifax.ns.ca	Owner
Halifax Port Authority	NS	1215 Marginal Rd, C.P. 336, Halifax B3J 2P6	Jim Nicoll	902-426-7335	902-426-3643	dbelle@portofhalifax.c	User
Meteocean	NS	21 Thornhill Drive, Dartmouth B3B 1R9		902-468-4442	902-468-2505	webmfr@meteocean.com	Provider (integrator)
Pont de la Confédération	PE	104 Abegweit Boul, C.P. 2032, Borden-Carleton C0B 1X0	John Francis	902-437-7342	902-437-7321	johnf@scbl.net	Owner
Baseline Business Geographics	PE	C.P. 123, 209 Queen St., suite 205, Charlottetown C1A 7K2	Frank MacEachern, Président	902-628-0300	877-351-2244 902-892-0300	frankm@baselinegeo.com	Researcher
DeltaWare Systems Inc.	PE	535 North River Road, Charlottetown C1E 1J6	Ed Lawlor	902-628-4660	902-368-8122	elawlor@deltaware.co	Provider (software)

LEGEND	Number
Public Sector	6
Private Sector	8
Academic	1
Other	2

- Alternate Contacts: Dale Thibodeau,
- Mike Likely, Day & Ross

ANNEXE L

Technologies habilitantes des STI associées
aux sociétés décrites ayant des capacités en STI

Annexe L – Technologies habilitantes des STI associées aux sociétés décrites ayant des capacités en STI

Société	Détection, contrôle, surveillance et entrée des données	Détermination de la position, suivi, navigation, routage	Systèmes de contrôle	Interfaces usagers	Paiement électronique	Communication, gestion et analyse de l'information	Conseils
Accesstec Inc.						*	
ADI Group							*
Advatek Systems Inc	*	*				*	
ALT Group Inc						*	
AMIRIX Systems Inc.	*					*	
AnyWare Group Inc.					*	*	
Approach Navigation Systems Inc.	*	*				*	
Atlantic Data Group	*					*	
Baseline Business Geographics Inc.						*	
Beltek Systems Design Inc.						*	
Canpolar East Inc.	*					*	
CARIS		*				*	
Centre d'éducation et de recherche en sécurité							*
C-CORE	*					*	
Compusult Limited		*				*	
Consolidated Technologies Inc.	*					*	
DPL Group		*				*	
Delphi Systems							*
DPL Group	*	*				*	
Engineering Technologies Canada Ltd.	*			*		*	
Enseignes Imperial Signs			*				*
GeoNet Technologies Inc.						*	
Geoplan Consultants Inc.						*	
International Communications and Navigation Ltd.	*	*				*	
Intrignia Solutions Inc.			*			*	
Jacques Whitford Environment							*
J.J. Mackay Canada Limited				*	*	*	
Kinek Ltd.						*	
Measurand Inc.	*						
PEI Innovations Inc.	*					*	
Pintér Consulting						*	*
Satlantic Inc.	*		*			*	
Seimac Limited	*	*				*	
SGE Group Inc.						*	*
Spatial Decision Support Systems						*	*
SVG Consulting Inc.							*
Trip Data & Safety Management Inc.						*	
xwave		*	*		*	*	

ANNEXE M

Profils des sociétés de STI des provinces de l'Atlantique

COORDONNÉES

Siège Sociale : Fredericton (N.-B.)

Adresse postale : 590, rue Brunswick
Fredericton (N.-B.)
E3B 1H5

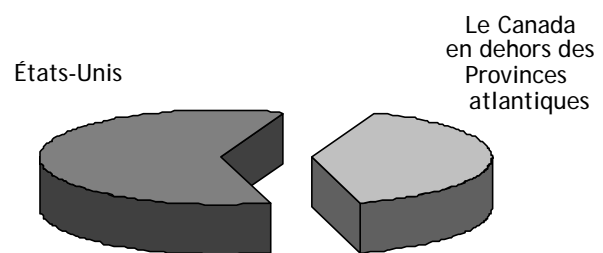
Téléphone : 506-452-9780
Télécopieur : 506-450-1103
Internet : www.accesstec.ca

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Systèmes de gestion du stationnement sans fil. Unités portatives permettant aux agents affectés au stationnement d'accéder aux renseignements sur les véhicules (y compris sur les infractions en matière de stationnement) et aux antécédents du parcomètre.
- Expansion éventuelle pour inclure des systèmes de bord comme ceux qui sont utilisés par les agents de police pour accéder à des renseignements sur les infractions de conduite et autres renseignements.

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 7
Nombre d'employés : 27
Employés région de l'Atlantique: 75 %

RÉPARTITION DU MARCHÉ*ACTIVITÉS PRINCIPALES*

- Développement de produits, intégration des systèmes, apprentissage virtuel et services de conseils connexes.

ADI GROUP

COORDONNÉES

Siège : Fredericton (N.-B.)

Adresse postale: 1133, rue Regent, pièce 300
Fredericton (N.B.)
E3B 3Z2

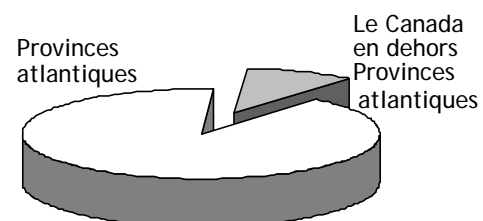
1.
Téléphone : 506-452-9000
Télécopieur : 506-459-3954
Internet : www.adi.ca

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Planification des STI.
- Planification et installation de systèmes de contrôle de la circulation, planification de centres d'information et de systèmes d'orientation, établissement d'itinéraires et surveillance des transports en commun, modélisation et simulation des réseaux, planification et évaluation des passages de la frontière.

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 46
Nombre d'employés : 200
Employés région de l'Atlantique : 90 %

RÉPARTITION DU MARCHÉ*ACTIVITÉS PRINCIPALES*

- Services de génie-conseil.

COORDONNÉES

Siège : Moncton (N.-B.)

Adresse postale : C.P. 966
Moncton (N.-B.)
E1C 8N8

Téléphone : 506-857-0909
Télécopieur : 506-858-9271
Internet :

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

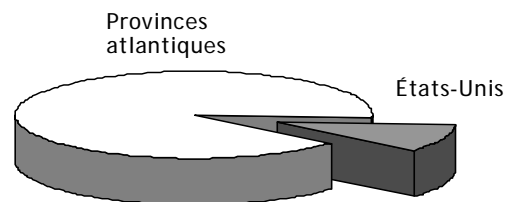
- Balayage et surveillance des étiquettes d'identité et des codes à barres par radiofréquence aux fins de suivi et de collecte de données.
- Systèmes de pesée, actuellement statiques, mais l'on pourrait adopter les systèmes dynamiques.

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 15
Nombre d'employés : 8

ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Développement de produits, intégration de systèmes, fabrication et services de conseils connexes.

RÉPARTITION DU MARCHÉ*COORDONNÉES*

Siège : Miramichi (N.-B.)

Adresse postale : C.P. 185
Miramichi (N.-B.)
E1N 3A6

Téléphone : 506-773-9203
Télécopieur : 506-773-4645
Internet :

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

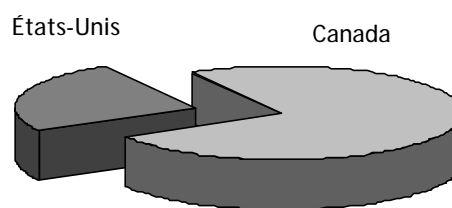
- Système de production de rapports et de déclarations par Internet efueltax.com pour les taxes visées par l'Entente internationale concernant la taxe sur les carburants, au moyen de PDA pour faire l'entrée des données.
- Expansion éventuelle du système efueltax.com (avec composantes appropriées) afin d'inclure d'autres fonctions de gestion du parc automobile.

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 6
Nombre d'employés : 8-10

ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Développement de produits (logiciel) et services de conseils connexes.

RÉPARTITION DU MARCHÉ

COORDONNÉES

Siège : Halifax (N.-É.)
Adresse postale : 77 Chain Lake Drive
 Halifax (N.-É.)
 B3S 1E1
Téléphone : 902-450-1700
Télécopieur : 902-450-1704
Internet : www.amirix.com

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

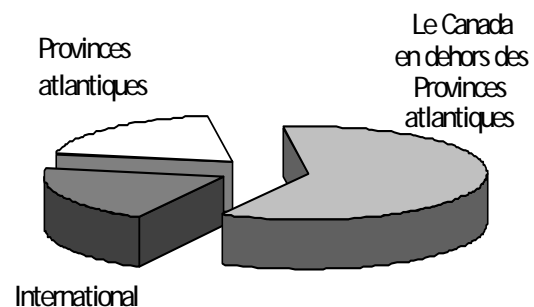
- Système d'identification et de suivi des biens par radiofréquence.
- Matériel intégré sur mesure et logiciel connexe.

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 21
Nombre d'employés : 50
Employés région de l'Atlantique : 97 %

ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Développement de produits (logiciel et matériel), intégration de systèmes et recherche.

RÉPARTITION DU MARCHÉ*COORDONNÉES*

Siège : Saint John (N.-B.)
Adresse postale : 15 Market Square, pièce 1602
 Saint John (N.-B.)
 E2L 1E8
Téléphone : 506-643-6600
Télécopieur : 506-643-6605
Internet : www.anywaregroup.com

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

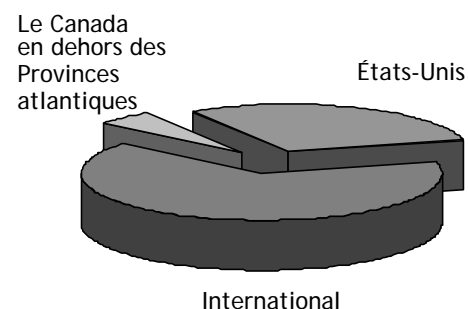
- Moteur de facturation et système connexe de gestion des comptes fonctionnant au moyen soit d'un transpondeur soit d'une carte à puce et utilisant un réseau de communications de données sans fil.
- Moteur de facturation/système de gestion des comptes pouvant être appliqué aux routes à péage, au transport public et aux services de traversiers, aux achats de carburant, aux systèmes de réservations et à d'autres situations basées sur un paiement électronique

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 2
Nombre d'employés : 25
Employés région de l'Atlantique : 100 %

ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Développement de produits (logiciel), intégration de systèmes, conseils, formation.

RÉPARTITION DU MARCHÉ

COORDONNÉES

Siège : Dieppe (N.-B.)
Adresse postale : 409, boulevard Dieppe
 Dieppe (N.-B.)
 E1A 6P8
Téléphone : 506-854-2967
Télécopieur : 506-854-0030
Internet : www.approach.nb.ca

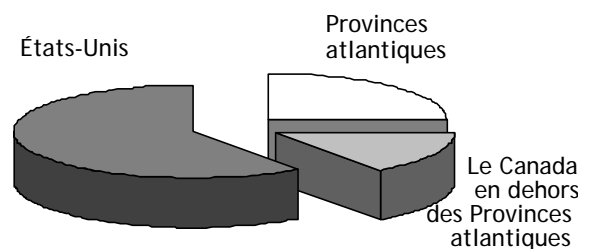
PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Systèmes météo routiers (RWIS). La société a installé huit systèmes RWIS en Nouvelle-Écosse et a un contrat pour en installer 16 autres.
- Systèmes de navigation aérienne par GPS et systèmes de télécommunications connexes qui pourraient être adaptés à la surveillance et au contrôle dynamique des opérations d'entretien au sol (p. ex., l'enlèvement de la neige).

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 6
Nombre d'employés : 6
Employés région de l'Atlantique : 100 %

RÉPARTITION DU MARCHÉ



ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Développement de produits (logiciel), montage, intégration de systèmes, installation et entretien, conseils et assurance de la qualité.

ATLANTIC DATA GROUP

COORDONNÉES

Siège : Halifax (N.-É.)
Adresse postale : 6025 North Street
 Halifax (N.-É.)
 B3K 1N9
Téléphone : 902-423-6889
Télécopieur : 902-455-5189
Internet : www.eagleeyedvr.com

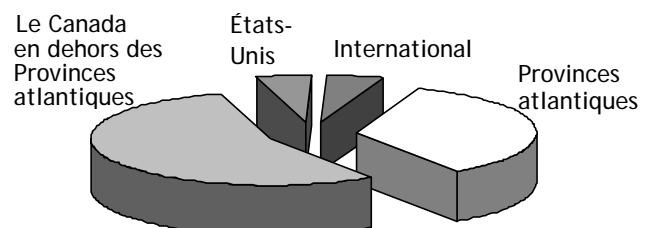
PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Systèmes de surveillance et de détection des mouvements par surveillance vidéo à distance basée sur un magnétoscope numérique. Fonction de lecture faciale.
- Système de surveillance vidéo avec fonction de lecture faciale pouvant être appliqué aux systèmes de sécurité des passagers, de sécurité frontalière et à d'autres applications analogues.

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 25
Nombre d'employés : 25
Employés région de l'Atlantique : 90 %

RÉPARTITION DU MARCHÉ



ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Développement de produits, intégration de systèmes, installation et entretien, formation.

COORDONNÉES

Siège : Charlottetown (Î.-P.-É.)
Adresse postale : C.P. 123
 Charlottetown (Î.-P.-É.)
 C1A 7K2
Téléphone : 902-892-0030
Télécopieur : 902-628-0300
Internet : www.baselinegeo.com

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Modélisation de la propagation des RF et planification de réseaux au moyen d'outils SIG.
- Système d'établissement d'horaires pour le transport semi-collectif qui pourrait servir de base à des systèmes d'itinéraire ou de navigation des transports en commun en temps réel ou d'établissement d'itinéraires pour les services de livraison.

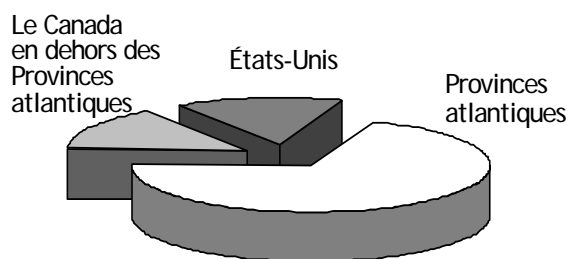
PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 8
Nombre d'employés : 5
Employés région de l'Atlantique : 100 %

ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Développement de produits (logiciel), intégration de systèmes, formation et services de conseils connexes.

RÉPARTITION DU MARCHÉ



Beltek Systems Design Inc.

COORDONNÉES

Siège : Dieppe (N.-B.)
Adresse postale : 884, avenue Champlain
 Dieppe (N.-B.)
 E1A 1P7
Téléphone : 506-857-4196
Télécopieur : 506-857-0194
Internet : www.beltek.com

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Comptabilisation et facturation pour les véhicules de livraison commerciaux au moyen d'assistants numériques.
- Surveillance de la sécurité des véhicules commerciaux (heures de conduite).
- Expansion éventuelle dans d'autres fonctions de gestion du parc automobile.
- Amélioration possible pour permettre un fonctionnement sans fil quand le rayonnement le permet.

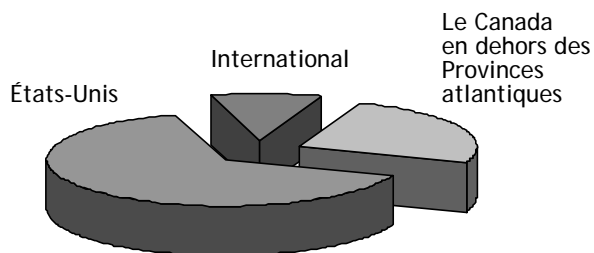
PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 12
Nombre d'employés : 20
Employés région de l'Atlantique : 90 %

ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Développement de produits (logiciel), intégration de systèmes et services de conseils connexes.

RÉPARTITION DU MARCHÉ



COORDONNÉES

Siège : St. John's (T.-N.)
Adresse postale : 702 Water Street
 St. John's (T.-N.)
 A1E 1C1
Téléphone : 709-722-6067
Télécopieur : 709-722-1138
Internet : www.canpolar.com

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

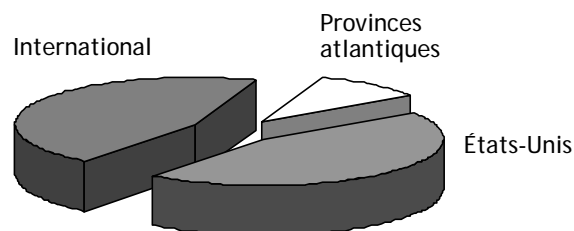
- Détecteurs de collision et d'occupants pour l'industrie automobile. Collaboration avec les principaux fabricants automobiles.
- Application éventuelle à des systèmes de détresse et autres systèmes d'avertissement d'urgence.

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 20
Nombre d'employés : 1
Employés région de l'Atlantique : 100 %

ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Développement de produits (matériel).

RÉPARTITION DU MARCHÉ*COORDONNÉES*

Siège : Fredericton (N.-B.)
Adresse postale : 264, avenue Rookwood
 Fredericton (N.-B.)
 E3B 2M2
Téléphone : 506-773-9203
Télécopieur : 506-773-4645
Internet : www.altgroupinc.com

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

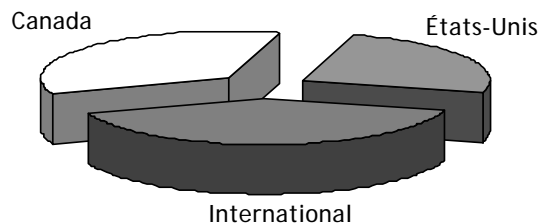
- Produits à base de SIG/GPS :
- localisation automatique des véhicules
- suivi des biens
- établissement d'itinéraire
- navigation.
- Améliorations possibles aux applications actuelles et fonctionnement éventuel en temps réel.

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 22
Nombre d'employés : 150
Employés région de l'Atlantique : 80 %

ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Développement de produits (logiciel) et services de conseils connexes.

RÉPARTITION DU MARCHÉ

COORDONNÉES

Siège : St. John's (T.-N.)

Adresse postale : Cptn Robert A. Bartlett Bldg
Morrisey Road
St. John's (T.-N.)
A1B 3X5

Téléphone : 709-737-8354
Télécopieur : 709-737-4706
Internet : www.c-core.ca

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

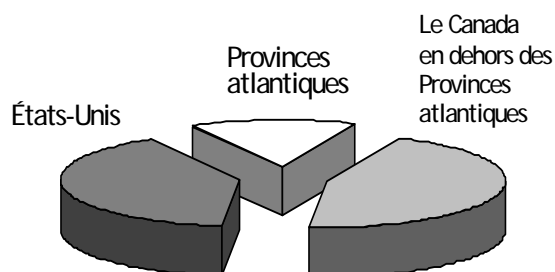
- Détection des mouvements au sol à distance et surveillance de la sécurité (pour les pipelines).
- Adaptation éventuelle à la surveillance des systèmes de transport.
- Adaptation éventuelle à la surveillance de la sécurité des véhicules ou installations de transport.

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 27
Nombre d'employés : 57

ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Recherche et développement sur les produits et conseils connexes.

RÉPARTITION DU MARCHÉ

CENTRE D'ÉDUCATION ET DE RECHERCHE EN SÉCURITÉ

COORDONNÉES

Siège : Shediac (N.-B.)

Adresse postale : C.P. 5221
Shediac (N.-B.)
E4P 8T9

Téléphone : 506-532-2501
Télécopieur : 506-532-1453
Internet : www.cers-safety.com

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

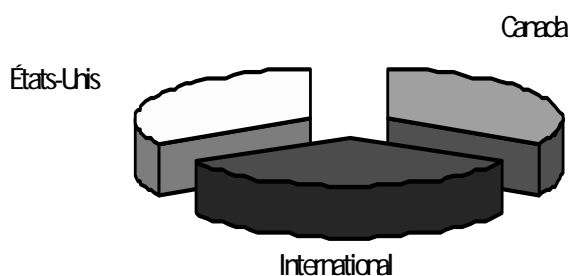
- Analyse des facteurs humains.
- Programmes d'application.
- Travaux de recherche-développement et de conception sur la signalisation

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 13
Nombre d'employés : 2
Employés région de l'Atlantique : 100 %

ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Élaboration de programmes pour réduire les collisions et améliorer la sécurité liée au comportement des automobilistes, des cyclistes et des piétons.

RÉPARTITION DU MARCHÉ

COORDONNÉES

Siège : Mount Pearl (T.-N.)
Adresse postale : C.P. 1000
 Mount Pearl (T.-N.)
 A1N 3C9
Téléphone : 709-745-7914
Télécopieur : 709-745-7927
Internet : www.compusult.nf.ca

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 17
Nombre d'employés : 32
Employés région de l'Atlantique : 100 %

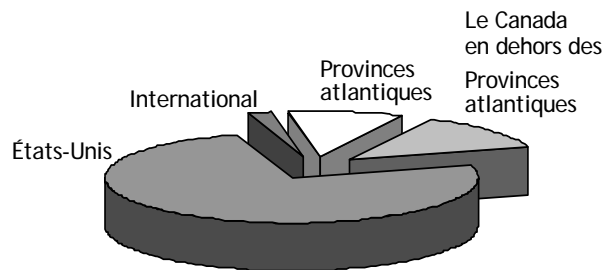
ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Développement de produits, intégration de systèmes et services de conseils connexes.

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Logiciel de suivi des biens (p. ex., pour les conteneurs) par balayage de codes à barres ou identification d'étiquettes par RF.
- Exploration et entreposage de données.

RÉPARTITION DU MARCHÉ



COORDONNÉES

Siège : St. John's (T.-N.)
Adresse postale : 37 Stavenger Drive
 St. John's (T.-N.)
 A1A 5E8
Téléphone : 709-576-0748
Télécopieur : 709-576-0746
Internet : www.contechnav.com

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 17
Nombre d'employés : 8

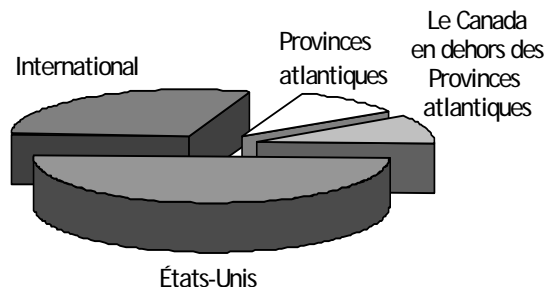
ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Développement de produits, fabrication, recherche et services de conseils connexes.

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Interfaces de données sur mesure intégrés (matériel et logiciel) entre systèmes, y compris enregistrement et détecteurs de données. Trousse à outils pour les intégrateurs de systèmes.
- Systèmes principalement maritimes, mais certains systèmes terrestres.
- Produits et services devant être adaptés à une gamme d'applications STI.

RÉPARTITION DU MARCHÉ



COORDONNÉES

Siège : Scotsburn (N.-É.)
Adresse postale : C.P. 362
 Scotsburn (N.-É.)
 B0K 1R0
Téléphone : 902-485-2222
Télocopieur : 902-485-2121
Internet : www.delphi-analytics.com

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Planification des STI, évaluation et formation.
- Plan stratégique des STI pour le Canada, planification pour une base industrielle des STI.

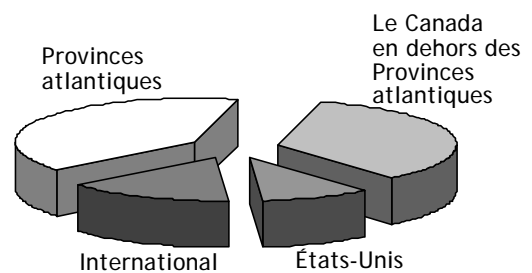
PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 9
Nombre d'employés : 5
Employés région de l'Atlantique : 40 %

ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Services de conseils et de formation.

RÉPARTITION DU MARCHÉ



COORDONNÉES

Siège : Saint John (N.-B.)
Adresse postale : 1216 Sand Cove Road
 Saint John (N.-B.)
 E2M 5V8
Téléphone : 506-635-1055
Télocopieur : 506-635-1057
Internet : www.dpl.ca

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Localisation et suivi des biens, y compris des véhicules.
- Surveillance de l'état du moteur/véhicule.
- Suivi des données à distance et extraction par service Cellemetry et par Internet.
- Amélioration éventuelle des systèmes en place pour inclure la surveillance en temps réel et la gestion du parc automobile.

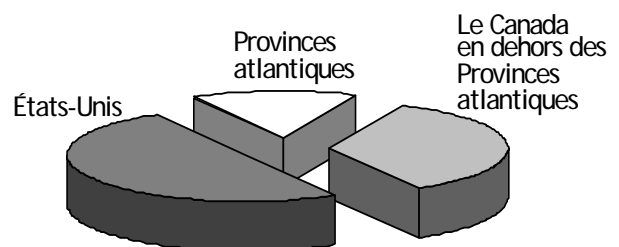
PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 17
Nombre d'employés : 80
Employés région de l'Atlantique : 100 %

ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Développement de produits, intégration de systèmes, fabrication, installation.

RÉPARTITION DU MARCHÉ



COORDONNÉES

Siège : Charlottetown (Î.-P.-É.)

Adresse postale : 24 Humphrey Drive
Charlottetown (Î.-P.-É.)
C1B 1K2

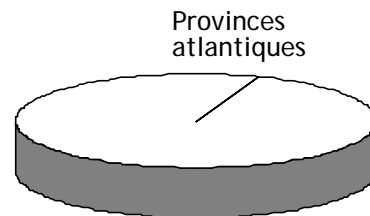
Téléphone : 902-628-1705
Télécopieur : 902-628-1703
Internet : www.engtech.ca

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Capteur intelligent et micro-électronique pour l'enregistrement des données.
- Conseils au sujet des kiosques, des écrans tactiles à cristaux liquides et autres interfaces utilisateurs.
- Micro-électronique sur mesure adaptable aux exigences.
- Adaptabilité à un éventail de services STI.

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 6
Nombre d'employés : 5
Employés région de l'Atlantique : 100 %

RÉPARTITION DU MARCHÉ*ACTIVITÉS PRINCIPALES*

- Développement de produits et services de conseils connexes.

ENSEIGNES IMPERIAL SIGNS

COORDONNÉES

Siège : Edmunston (N.-B.)

Adresse postale : 113 – 44 E Avenue
Edmunston (N.-B.)
E3V 3A4

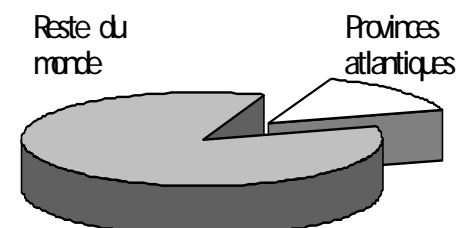
Téléphone : 506-735-5506
Télécopieur : 506-737-1734
Internet : www.enseignes.com

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Panneaux électroniques et centres de messages, p. ex., les panneaux-trio contrôlés par logiciel créés pour l'autoroute reliant Fredericton et Moncton.
- Panneaux de toutes sortes, y compris à fibre optique et à diode électroluminescente.
- Adaptabilité à un éventail de services STI, y compris la gestion de la circulation et les systèmes de renseignements aux voyageurs.

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 39
Nombre d'employés : 400
Employés région de l'Atlantique : 65 %

RÉPARTITION DU MARCHÉ*ACTIVITÉS PRINCIPALES*

- Développement de produits, fabrication, recherche, intégration de systèmes et services de conseils connexes.

COORDONNÉES

Siège : Central Bedeque (Î.-P.-É.)
Adresse postale : C.P. 3989
 966 Callbeck Street
 Central Bedeque (Î.-P.-É.)
 C0B 1G0
Téléphone : 902-887-3170
Télécopieur : 902-887-2349
Internet : www.geonet-tech.com

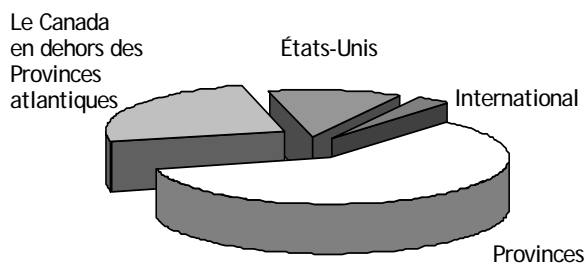
PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Système d'adresses municipales pour les services de répartition des interventions en cas d'urgence 911.
- Localisation et relevé des biens.
- Information routière hors ligne.

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 8
Nombre d'employés : 15
Employés région de l'Atlantique : 100 %

RÉPARTITION DU MARCHÉ



ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Développement de produits et services connexes de conseils et de formation.

COORDONNÉES

Siège : Fredericton (N.-B.)
Adresse postale : 919 Prospect Street W
 Fredericton (N.-B.)
 E3B 2T7
Téléphone : 506-451-0055
Télécopieur : 506-450-4838
Internet : www.geoplan.(N.-B.).ca

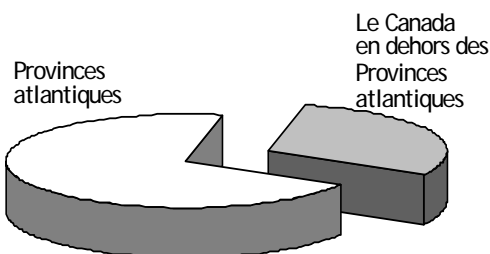
PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Système d'adresses municipales pour les services 911 renforcés.
- Autres applications géomatiques adaptables à un éventail de fonctions de détermination de position et de navigation pour les STI.

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 14
Nombre d'employés : 15
Employés région de l'Atlantique : 95 %

RÉPARTITION DU MARCHÉ



ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Développement de produits (logiciels) et services de conseils connexes.

COORDONNÉES

Siège : St. John's (T.-N.)

Adresse postale : 27 Austin Street
St. John's (T.-N.)
A1B 4C3

Téléphone : 709-754-0400
Télécopieur : 709-754-0419
Internet : www.ican.nf.net

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

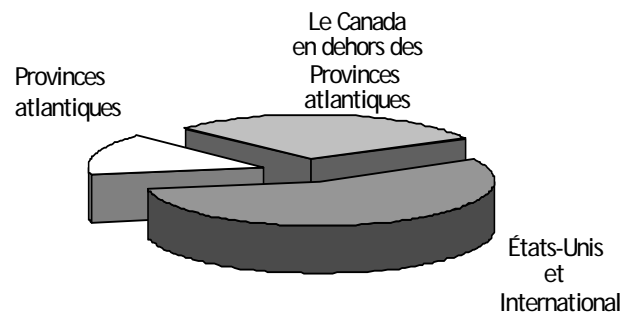
- Cartographie électronique et intégration de données de navigation à d'autres données.
- Systèmes de transmission de données, de sécurité et de surveillance.
- Systèmes de suivi, transpondeurs et systèmes d'évitement des collisions.
- Systèmes et services principalement maritimes mais qui pourraient être adaptés aux exigences des STI terrestres.

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 6
Nombre d'employés : 23
Employés région de l'Atlantique : 95 %

ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Développement de produits, intégration de systèmes, apprentissage virtuel et services de conseils connexes.

RÉPARTITION DU MARCHÉ*COORDONNÉES*

Siège : St John's (T.-N.)

Adresse postale : C.P. 23228
St John's (T.-N.)
A1B 4J9

Téléphone : 709-682-4219
Télécopieur : 709-772-2462
Internet : www.intrignia.com

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Robotique, visionique, systèmes de contrôle, instruments.
- Systèmes de contrôle automatisés et intelligents.
- Planification et optimisation des tâches et des itinéraires à véhicules multiples.
- Application surtout dans les domaines maritimes et de l'exploitation minière mais pouvant être adaptée à un éventail de services STI.
- Produits et services issus du Laboratoire des instruments, de l'automatisation et des contrôles de l'Université Memorial

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 2
Nombre d'employés : 3
Employés région de l'Atlantique : 100 %

ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Développement de produits, intégration de systèmes et services de conseils connexes.

RÉPARTITION DU MARCHÉ

INFORMATION NON DISPONIBLE

COORDONNÉES

Siège : Saint John (N.-B.)

Adresse postale: 15 Market Square, 12th Floor
Saint John (N.-B.)
E2L 1E8

Téléphone : 506-694-1250
Télécopieur : 506-694-1260
Internet : www.kinek.com

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Optimisation de l'itinéraire des parcs de véhicules de livraison basée sur une affectation dynamique à des points de collecte et la transmission électronique de messages.
- Adaptabilité éventuelle à d'autres fonctions de gestion du parc automobile.

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

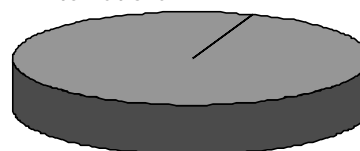
Nombre d'années en affaires : 2
Nombre d'employés : 55
Employés région de l'Atlantique : 95 %

ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Développement de produits, intégration de systèmes et services connexes de formation et de conseils.

RÉPARTITION DU MARCHÉ

États-Unis
et
International

*COORDONNÉES*

Siège : Halifax (N.-É.)

Adresse postale : 1525 Birmingham St.
Halifax (N.-É.)
B3J 2J6

Téléphone : 902-423-5585
Télécopieur : 902-423-5433
Internet :

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Délivrance de permis, développement et exploitation d'un service radio FM de renseignements aux voyageurs pour le pont de la Confédération.

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 7
Nombre d'employés : 1
Employés région de l'Atlantique : 100 %

ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Développement et utilisation de services radio.

RÉPARTITION DU MARCHÉ

INFORMATION NON DISPONIBLE

COORDONNÉES

Siège : New Glasgow (N.-É.)
Adresse postale : 1342 Abercrombie Road
 C.P. 338
 New Glasgow (N.-É.)
 B2H 5E3
Téléphone : 902-752-5124
Télécopieur : 902-752-5955
Internet : www.jjmackay.com

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Parcomètres intelligents utilisant des cartes à puce et pouvant être programmés pour différents tarifs de stationnement. Communication de données sur le stationnement.
- Unités en réseau de paiement et d'affichage.
- Produits et services pouvant être liés à des systèmes de renseignements sur le stationnement et aux voyageurs.
- Carte à puce éventuellement polyvalente (p. ex., tarifs des transports en commun).

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 40
Nombre d'employés : 150
Employés région de l'Atlantique : 80 %

RÉPARTITION DU MARCHÉ

INFORMATION NON DISPONIBLE

ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Développement de produits, fabrication et services de conseils connexes.

MEASURAND INC.

COORDONNÉES

Siège : Fredericton (N.-B.)
Adresse postale : 2111 Hanwell Road
 Fredericton (N.-B.)
 E3C 1M7
Téléphone : 506-462-9119
Télécopieur : 506-462-9095
Internet : www.measurand.com

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Détecteurs de formes et de courbes à fibre optique pouvant être appliqués à la détection des occupants et de l'impact dans les automobiles.

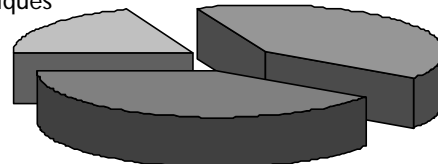
PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 9
Nombre d'employés : 12
Employés région de l'Atlantique : 100 %

RÉPARTITION DU MARCHÉ

Le Canada
 en dehors des
 Provinces
 atlantiques

États-Unis



International

ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Recherche, développement de produits et fabrication.

COORDONNÉES

Siège : Cardigan (Î.-P.-É.)

Adresse postale : C.P. 21014
Cardigan, RR 5
Cardigan (Î.-P.-É.)
C0A 1G0

Téléphone : 902-583-2000

Télécopieur : 902-583-3067

Internet : www.pei.innovations.com

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Détecteurs de choc, de pression, de température et d'accélération servant à déterminer l'état des produits.
- Enregistrement et interface de données connexes au moyen d'assistants numériques.
- Système de suivi de l'état et de l'emplacement des marchandises en voie de développement.
- Examen d'un système de surveillance de l'épandage du sel sur les routes.

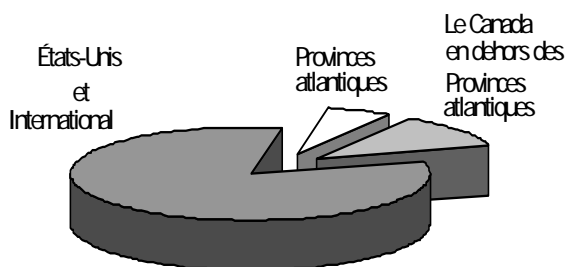
PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 3

Nombre d'employés : 6

Employés région de l'Atlantique : 100 %

RÉPARTITION DU MARCHÉ



ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Développement de produits, intégration de systèmes, recherche et volume restreint de fabrication.

PINTÉR CONSULTING SERVICES INC.

COORDONNÉES

Siège : Halifax (N.-É.)

Adresse postale : 129 Glenforest Drive
Halifax (N.-É.)
B3M 1J2

Téléphone : 902-443-5910

Télécopieur : 902-431-5100

Internet : www.is.dal.ca/~jdpinter

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Modélisation et optimisation des systèmes.
- Systèmes d'établissement d'itinéraires et d'horaires.
- Méthodes applicables à divers services STI.

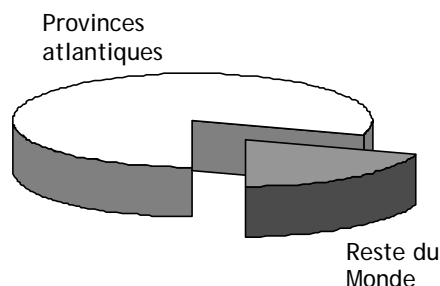
PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 8

Nombre d'employés : 1

Employés région de l'Atlantique : 100 %

RÉPARTITION DU MARCHÉ



ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Recherche, développement de produits et services de conseils connexes.

COORDONNÉES

Siège : Halifax (N.-É.)

Adresse postale : 3481 Marginal Road N
Richmond Terminal Pier 9
Halifax (N.-É.)

Téléphone : 902-492-4780
Télécopieur : 902-492-4781
Internet : www.satlantic.com

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

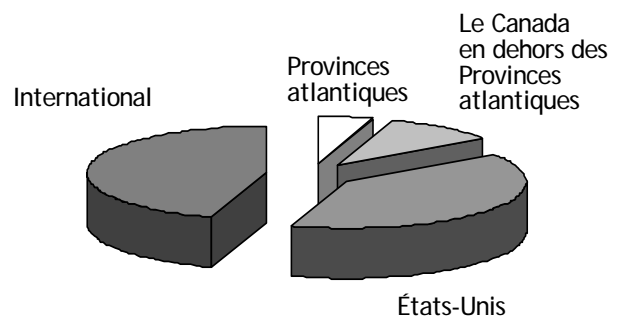
- Détection optique à distance passive pour des applications océanographiques.
- Contrôle des systèmes et gestion de l'énergie à distance.
- Transmission de données par réseau cellulaire, RF/satellite, Internet.
- Fusion de données.
- Expérience éventuellement transférable aux applications STI.

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 12
Nombre d'employés : 40
Employés région de l'Atlantique : 100 %

ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Recherche, développement de produits, intégration de systèmes et fabrication / montage.

RÉPARTITION DU MARCHÉ*COORDONNÉES*

Siège : Dartmouth (N.-É.)

Adresse postale : 271 Brownlow Avenue
Dartmouth (N.-É.)
B3B 1W6

Téléphone : 902-468-3007
Télécopieur : 902-468-3009
Internet : www.seimac.com

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Prévisions météorologiques pour les systèmes RWIS en Nouvelle-Écosse. Examen des systèmes RWIS pour Terre-Neuve-et-Labrador. Examen aussi de la prévision basée sur les routes.
- Émetteurs par satellite pouvant accepter des capteurs distribués en tant que produits originaux.
- Systèmes à GPS de suivi des biens, du positionnement et de la répartition (p. ex., camions, conteneurs).

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 24
Nombre d'employés : 55
Employés région de l'Atlantique : 100 %

ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Recherche, développement de produits, intégration de systèmes et fabrication.

RÉPARTITION DU MARCHÉ

INFORMATION NON DISPONIBLE

COORDONNÉES

Siège : St. John's (T.-N.)

Adresse postale : P.O. Box 13144
St. John's (T.-N.)
A1B 4A4

Téléphone : 709-576-7344
Télécopieur : 709-576-0374
Internet : www.accesstec.ca

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

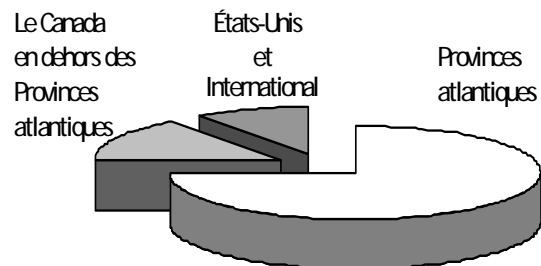
- Services de conseils sur les transports liés aux systèmes évolués de contrôle des feux de circulation (SCOOT), systèmes de renseignements sur le stationnement, collecte à distance de données sur la circulation, système de facturation automatique.
- Conception de systèmes d'information sur les transports et autre technologie d'information.

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 30
Nombre d'employés : 120
Employés région de l'Atlantique : 100 %

ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Développement de produits, intégration de systèmes, apprentissage virtuel et services de conseils connexes.

RÉPARTITION DU MARCHÉ*COORDONNÉES*

Siège : Charlottetown (Î.-P.-É.)

Adresse postale : 38 University Avenue
Charlottetown (Î.-P.-É.)
C1A 4K6

Téléphone : 902-368-1901
Télécopieur :
Internet :

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

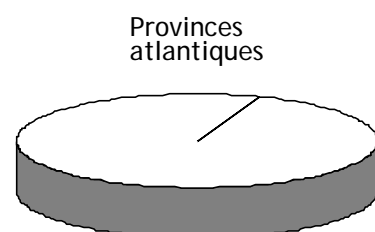
- Optimisation par SIG des itinéraires d'autobus scolaires.
- Expansion éventuelle à la gestion du parc et à des applications d'itinéraires de services d'urgence.

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 8
Nombre d'employés : 3
Employés région de l'Atlantique : 100 %

ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Développement de produits et services de conseils connexes.

RÉPARTITION DU MARCHÉ

COORDONNÉES

Siège : Upper Coverdale (N.-B.)
Adresse postale : 2141 Coverdale Road
 Upper Coverdale (N.-B.)
 E1J 1Z8
Téléphone : 506-372-9198
Télocopieur :
Internet :

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Planification et politique stratégiques en matière de STI.
- Planification et politique en matière de transport.

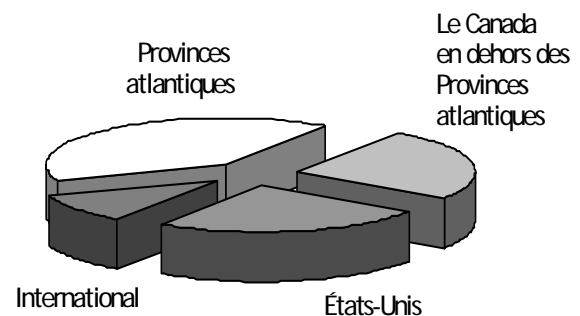
PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 2
Nombre d'employés : 2
Employés région de l'Atlantique : 100 %

ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Services de conseils.

RÉPARTITION DU MARCHÉ



COORDONNÉES

Siège : Moncton (N.-B.)
Adresse postale : 383, boulevard Baig
 Moncton (N.-B.)
 E1E 4H8
Téléphone : 506-853-7522
Télocopieur : 506-853-7612
Internet : www.tdsm.com

PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Systèmes de vérification et de rapports sur les registres de chauffeurs de véhicules commerciaux. Systèmes pouvant être intégrés au GPS et à des module comme ceux de production de rapports concernant la taxe sur les carburants et les déficiences en matière de sécurité
- Adaptabilité éventuelle à un système exhaustif de gestion du parc automobile.

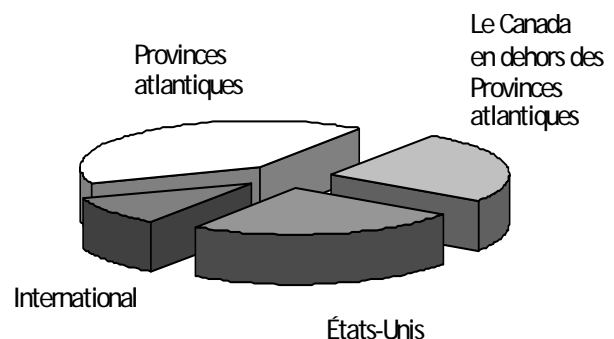
PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 23
Nombre d'employés : 5
Employés région de l'Atlantique : 100 %

ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Développement de produits et services connexes de formation et de conseils.

RÉPARTITION DU MARCHÉ



COORDONNÉES

Siège : Dartmouth (N.-É.)
Adresse postale : 3 Spectacle Lake Drive
 Dartmouth (N.-É.)
 B3B 1W8
Téléphone : 902-468-7777
Télexcopieur : 902-468-9009
Internet : www.jacquewhitford.ca

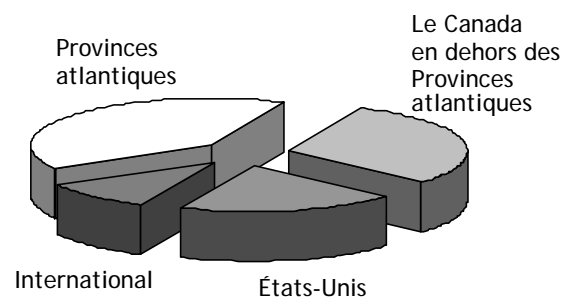
PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Gestion de l'infrastructure des transports, y compris évaluation par radar à des vitesses de circulation de l'état du tablier des ponts.
- Expertise en systèmes de transport applicable à un éventail d'initiatives STI, y compris les systèmes RWIS et le contrôle en temps réel de l'entretien.

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 30
Nombre d'employés : 900
Employés région de l'Atlantique : 45 %

RÉPARTITION DU MARCHÉ



ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Services de conseils.

COORDONNÉES

Siège : Halifax (N.-É.)
Adresse postale : 36 Solutions Drive
 Halifax (N.-É.)
 B3S 1N2
Téléphone : 902-495-2000
Télexcopieur : 902-495-2095
Internet : www.xwave.com

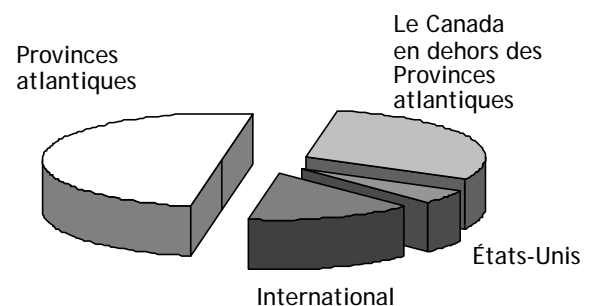
PRODUITS/SERVICES LIÉS AUX STI

- Systèmes mobiles d'information pour la police.
- Systèmes de gestion de l'application des règlements de stationnement.
- Systèmes d'urgence (911).
- Communications et contrôle en temps réel.
- Nombre de systèmes applicables aux STI comme tels ou moyennant une certaine adaptation.

PRÉSENCE AU CANADA ATLANTIQUE

Nombre d'années en affaires : 4
Nombre d'employés : 2800
Employés région de l'Atlantique : 60 %

RÉPARTITION DU MARCHÉ



ACTIVITÉS PRINCIPALES

- Recherche et développement de produits, intégration de systèmes, fabrication sur mesure et services de conseils connexes.

ANNEXE N

Membres d'associations de technologie
de l'information

Annexe N – Technologie de l’information - Membres d’associations

NOUVEAU-BRUNSWICK (Entreprise Nouveau-Brunswick)		
ENTREPRISES	ENDROIT	ADRESSE INTERNET
A Bound Corporation	Miramichi	
Accesstec Inc.	Fredericton	www.accesstec.ca
ADI Group Inc.	Fredericton	www.adi.ca
Adtech Manufacturing Ltd.	Fredericton	
Advanced Business Services	Fredericton	www.abs.ca
Advanced Monitoring Technologies Inc.	Keswick	www.amt.nb.ca
Advatek Systems Inc.	Moncton	
ALT Group Inc.	Miramichi	www.altgroupinc.com
Anyware Group	Saint John	www.anywaregroup.com
Approach Navigation Systems Inc	Dieppe	www.approach.nb.ca
Atlantic Data Group	Moncton	www.eagleeyedvr.com
Beltek Systems Design Inc.	Dieppe	www.beltek.com
CARIS	Fredericton	www.caris.com
Content Alive Inc.	Fredericton	www.contentalive.com
DealerMine Inc.	Saint John	www.dealertrack.ca
DOVICO	Dieppe	www.dovico.com
DPL Group	Saint John	www.dpl.ca
e-Novations Comnet Inc.	Fredericton	www.e-novations.ca
Enseigne Imperial Signs	Edmunston	www.enseignes.com
Geo Research Systems Inc.	Fredericton	www.geodaci.com
Geodat Information Services Ltd.	Fredericton	www.geodat.nb.ca
Geoplan Consultants Inc.	Fredericton	www.geoplan.nb.ca
InteliSys Aviation Systems Inc.	Shediac	www.ameliasoftware.com
Interactive Visualization Systems Inc.	Fredericton	www.ivs.unb.ca
Kinek Technologies Inc.	Saint John	www.kinek.com
Learnstream Inc.	Fredericton	www.learnstream.com
Lexi-tech Inc.	Dieppe	www.lexitech.ca
Measurand Inc.	Fredericton	www.measurand
Nanoptix Inc.	Dieppe	www.nanoptix.com
Optex Inc.	Fredericton	www.optex.nb.ca
Rydan Customer Management Inc.	Moncton	www.rydan.com
Spectral Visualization Development	Fredericton	www.svdinc.com
SVG Consulting Inc.	Upper Coverdale	
Trip Data & Safety Management Inc.	Moncton	www.tdsm.com
Twisted Air Technologies Inc.	Fredericton	www.twistedair.com
xwave	Fredericton	www.xwave.com

Annexe N – Technologie de l'information – Membres d'associations

TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR		
(Newfoundland and Labrador Association of Technology Industries)		
ENTREPRISES	ENDROIT	
Academy Canada	Corner Brook	www.academycanada.com
Breton Solutions Information Systems	St John's	
Centre canadien des communications maritimes	St. John's	www.ifmt.nf.ca
Canpolar East Inc.	St. John's	www.canpolar.com
CanSomebodyHelpMe.com	Stephenville	www.cansomebodyhelpme.com
C-CORE	St. John's	www.c-core.ca
Ceridian Canada Ltd.	St. John's	www.ceridian.ca
CGI Information Systems and Management Consultants Inc.	St. John's	
College of the North Atlantic	Clareville	www.northatlantic.nf.ca
Compusult Ltd.	Mount Pearl	www.compusult.nf.ca
Computers and Communications Ltd.	Deer Lake	www.micsystems.ca
Consolidated Technologies Ltd	St. John's	www.contechnav.com
Coretec Inc.	St. John's	www.coretec.nf.net
Cyber Zone Network	St. John's	www.cyber-zone.net
Earth Information Technologies (NF) Ltd.	St. John's	
Edwards & Associates Ltd.	Marystown	www.ncf.ca/~cr975/charity1.html
Exploits Centre for Information Technology Excellence	Windsor	www.exploitsvalley.nf.ca
GeoData Ltd.	St. John's	
Geographic Data Services Inc.	St. John's	www.gds.nf.net
Geo-Matics Services Ltd	Topsail	
Graduate Centre of Applied Technology	St. John's	www.graduatecentre.com
Group Telecom	St. John's	www.gt.ca
Guigne Technologies Ltd.	St. John's	www.guigne.com
iMIRADOR.com Inc.	St. John's	
In Corp.	St. John's	
InfoTech Canada Inc.	St. John's	www.infotechcanada.com
Innovative Business Solutions, Inc.	Mount Pearl	
Instrumar Ltd.	St. John's	www.instrumar.com
Intrignia Solutions Inc.	St. John's	www.intrignia.com
Kittiwake Economic Development Corporation	Gander	www.kittiwake.nf.ca
MIRA Incorporated	Lumsden	
MUN (Memorial University) - Office of Research	St. John's	www.mun.ca/research/
Northstar Network Ltd.	St. John's	www.northstar-network.net
Nautical Data International Inc.	St. John's	www.ndi.nf.ca
PATHFINDER Information Technologies Ltd.	St. John's	www.pathfinder.nf.net
Plato Group Inc.	St. John's	www.platogroup.com
PNI (Pivotol)	St. John's	www.pni-corp.ca
Professional Institute of Applied Technology	St. John's	www.piat-it.com
Resource Concepts Inc.	St. John's	
SGE Group Inc.	Clareville	www.sgegroupp.com
Systems 'N' Solutions Limited	St. John's	www.sns-nf.com
Team IT	St. John's	www.teamit.net
Triton Data Inc.	St. John's	www.triton.nf.ca
Triware Technologies Inc.	St. John's	www.triware.nf.ca
W.G. Smith Associates	St. John's	
Where? Media	St. John's	www.wheremedia.com

Annexe N – Technologie de l'information – Membres d'associations

NOUVELLE-ÉCOSSE (Information Technology Industrial Alliance of Nova Scotia)		
ENTREPRISES	ENDROIT	ADRESSE INTERNET
Aardvark Computer Solutions, Inc.	Halifax	www.aardvarkinc.com
Acadia University	Wolfville	www.acadiau.ca
AgendaTech Inc.	Bedford	www.agendatech.com
Alan Bailey Consulting	Bedford	www.abaileyconsult.com
Aliant Telecom Inc.	Halifax	www.aliant.ca
AlgoPlus Consulting Limited	Halifax	www.aviationsos.com
Altimax Network Service Limited	Dartmouth	www.altimax.com
Amirix Systems Inc.	Halifax	www.amirix.com
APSCON Software Specialist	Halifax	www.apskon.com
Arc 9 Interactive (Vertigo)	Halifax	www.vertigo-interactive.com
Atlantec Solutions Inc.	Halifax	www.atlantecsolutions.com
Atlantic Data Group	Halifax	www.eagleeyedvr.com
Blanchard, Ian	Halifax	
BROADleaf Technology Solutions	Halifax	www.broadleaf.ca
Business Internetworks Technologies Inc.	Halifax	
C.L. Douglas Centre for Computer Studies	Bedford	www.cldouglas.com
CABCO Communications Group	Dartmouth	www.cabco.ca
Campbell, Paul	Porter's Lake	
CANIMPEX Enterprises Ltd. [CPX-Solutions]	Halifax	www.canimpex.ns.ca
CDI College of Business & Technology	Halifax	www.cdi.ca
Centre of Geographic Sciences (COGS)	Lawrencetown	www.cogs.ns.ca
CGI Information Systems & Management Consultants Inc.	Halifax	www.cgi.ca
Collanet Solutions	Truro	
CompuCollege School of Business	Halifax	www.compucollegeatlantic.ca
Computerease Limited	Dartmouth	www.computerease.ca
Cornerstone Project Management Group Inc.	Halifax	www.strongerbusiness.com
CorporaTel	Halifax	www.corporatel.ca
Cybergarden Inc.	Halifax	www.cybergarden.ca
DDA Computer Consultants Ltd.	Halifax	www.dda.ns.ca
Delphi Systems Inc.	Scotsburn	
Dicks, Dion	Halifax	
DMR (Fujitsu) Consulting Group Inc.	Halifax	www.dmr.ca
Dymaxion Research Limited	Halifax	www.dymaxion.com
eCENTRICS	Bedford	www.ecentrics.ca
EDS Systemhouse Inc.	Halifax	www.eds.ca
e-Hub.net	Moncton, NB	www.e-hub.net
Ernst & Young	Halifax	www.eycan.com
Garvin-Allen Solutions Ltd.	Halifax	www.garvin-allen.com
Genesis Technology Alliance	Fall River	
Gigablink Learning Technologies	Dartmouth	www.gigablink.com
Gough Technology Group Inc.	Halifax	www.goughtechgroup.com
Group Telecom	Halifax	www.gt.ca
GSA Search Consultants	Bedford	www.gsa-search.com
GWA Training Brokers Inc.	Halifax	www.GWATrainingBrokers.com
Hayne Web Design	Dartmouth	
Imperatore, Marco	Bedford	
inmedia Public Relations	Halifax	www.inmedia.ca
Iramp Incorporated	Halifax	www.iramp.ca

Annexe N – Technologie de l’information – Membres d’associations

NOUVELLE-ÉCOSSE (Information Technology Industrial Alliance of Nova Scotia)		
ENTREPRISES	ENDROIT	ADRESSE INTERNET
Island Career Academy	Sydney	www.islandcareeracademy.ns.ca
ITIC-UCCB	Sydney	
JNL Data	Halifax	
KBT Training Solutions	Halifax	
Know IT Consulting	Halifax	www.knowitconsulting.com
Lans-2-Wans Networks Incorporated	Halifax	
Lucas Technology	Halifax	
J.J. Mackay Canada Ltd.	New Glasgow	www.jjmackay.com
Maximizing Today's Telecommunications Inc. (MTTI)	Dartmouth	www.mtti.ns.ca
Metocean Data Systems Ltd.	Dartmouth	www.metocean.com
Mister Webpage	Waterville	
Nicom Ltd.	Dartmouth	www.nicomltd.com
NorthSeas Software, Inc.	Dartmouth	
Nova Scotia Community College	Halifax	www.nscs.ns.ca
one80 Knowledge Systems Inc.	Halifax	
Open Source Information Systems	Halifax	www.opensource-is.com
Pictorius Incorporated	Halifax	www.pictorius.com
Pinter Consulting Services Inc.	Halifax	is.dal.ca/~jdpinter
Plan B Solutions	Halifax	www.planbsolutions.net
Preclarus Inc.	Truro	www.preclarus.ca
Proactive Media Consultants Inc.	Halifax	
Productivity Solutions Inc.	Hubbards	
Quality Business Results Inc.	Springhill	
Rising Sun Computer Software	Halifax	
Satlantic Inc.	Halifax	www.satlantic.com
Scientific Decisions Inc.	Halifax	www.ScientificDecisions.com
SDI Systems Inc.	Halifax	
Seimac Limited	Dartmouth	www.seimac.com
Semaphore Solutions	Halifax	www.semaphoresupport.com
ServiceOne Incorporated	Halifax	
Sierra Systems Consultants Inc.	Halifax	www.sierrasys.com
Smith, Rodney	Mineville	
St. F.X. Enterprise Development Centre	Antigonish	www.stfx.ca
St. Mary's University	Halifax	www.stmarys.ca
Syntel Consultancy Inc	Halifax	
Tecresult-EduPlus Inc.	Dartmouth	www.eduplus.ca
Telecom Applications Research Alliance (TARA)	Halifax	www.tara.ca
The daVinci Institute	Dartmouth	www.the-davinci-institute.com
ThinWEB Technologies Inc.	Halifax	www.thinweb.com
Tilde Business Intelligence	Halifax	www.tilde.ca
TM Software Inc.	Halifax	www.tm-soft.com
Trihedral Engineering	Bedford	www.trihedral.com
Umbrella Technologies	Dartmouth	www.angelfire.com/weird2/kevinatwood/%20ut.htm
Visible Knowledge Consulting Inc.	Halifax	
Wilkie Consulting Group	Fall River	
XIOtech	Bedford	

Annexe N – Technologie de l’information – Membres d’associations

NOUVELLE-ÉCOSSE

(Information Technology Industrial Alliance of Nova Scotia)

ENTREPRISES	ENDROIT	ADRESSE INTERNET
xwave	Halifax	www.xwave.com

Annexe N – Technologie de l'information – Membres d'associations

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD (Information Technologies Association of Prince Edward Island)		
ENTREPRISES	ENDROIT	ADRESSE INTERNET
AcA Digital Knowledge	Wellington	www.uniglocal.com
Academy of Learning	Charlottetown	www.academyol.com
Advantage Communications Inc.	Charlottetown	www.advantagecall.com
Auracom Internet Services	Charlottetown	www.pei.auracom.com
Baker Consulting Inc.	Charlottetown	www.bcinc.pe.ca
Baseline Business Geographics	Charlottetown	www.baselinegeo.com
Bongen Communications Inc.	Stanhope	
Business Technology Consulting	Charlottetown	www.btc.pe.ca
Caltech Information Technologies	Charlottetown	www.caltech.ca
Canadian Cable Ad Productions	Summerside	www.tvadspei.com
Career Skills	Charlottetown	www.careerskills.pe.ca
CIFTA Technologies	Wellington	www.cifta.com
Cellar Door Productions	Charlottetown	www.cellardoor.tv
Coastal Destination	Charlottetown	www.peisland.com
Cogsdale Corporation	Charlottetown	www.cogsdale.com
CompuCollege School of Business	Charlottetown	www.compucollegeatlantic.ca
Computer Dynamics	Charlottetown	
Computer Renaissance	Charlottetown	www.compren.pe.ca
CSC Services Limited	Stratford	www.watchcan.com
Cymbiant Technologies Inc	Charlottetown	www.cymbiant.ca
Dealer Soft	Charlottetown	www.dealersoft.com
Deja Design Studio	Charlottetown	www.dejawebs.com
DeltaWare Systems	Charlottetown	www.deltaware.com
EastLink Communications	Charlottetown	www.eastlink.ca
EDS Canada Inc.	Charlottetown	www.eds.com
Engineering Technologies Canada Ltd.	Stratford	www.engtech.ca
ExaComm Computers	Charlottetown	www.exacomm.net
Future Learning Inc.	Charlottetown	www.futurelearning.com
G/COM	Summerside	
Garden Isle Computing Inc.	Charlottetown	www.gardenisle.pe.ca
GE Capital IT Solutions	Charlottetown	www.gectms.ca
GeoNet Technologies	Central Bedeque	www.geonet-tech.com
Grant Thornton	Charlottetown	www.grantthornton.ca
Graphic Communications Inc	Charlottetown	www.graphcom.pe.ca
Hamlin Alliance Group Ltd.	Charlottetown	www.hamlinalliance.com
Holland College	Charlottetown	www.hollandc.pe.ca
HomePage Design Inc	Charlottetown	www.peisland.com
HR Associates	Charlottetown	
Icon Data Systems	Summerside	www.icondata.com
ImageWorks PEI Inc.	Charlottetown	www.iwpei.com
InternetWorks Ltd.	Charlottetown	www.internetworks.ca
Island Services Network	Charlottetown	www.isn.net
Island Telecom Inc.	Charlottetown	www.islandtel.pe.ca
Island Tel Advanced Solutions	Charlottetown	www.itas.net
iWave.com	Charlottetown	www.iwave.com
Lomar Inc. / One Stop Info Shop	RR#3 Summerside	
L.P. Computer Solutions	Wellington	
MacIsaac Younker Roche Soloman	Charlottetown	www.myrs.pe.ca

Annexe N – Technologie de l'information – Membres d'associations

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD (Information Technologies Association of Prince Edward Island)		
ENTREPRISES	ENDROIT	ADRESSE INTERNET
M.F. Schurman Company Ltd.	Summerside	
MicroAge Computer Centres	Charlottetown	www.microagepei.com
Minolta Business Equipment Canada	Charlottetown	
NextWave Corporation	Charlottetown	www.nextwavecorp.ca
NIX Information Systems	Stratford	
N.R. Computronics Ltd.	Charlottetown	www.make-it-simple.com
Montague Computer Inc. 1997	Montague	www.mci97.com
On-Line Support Inc	Charlottetown	www.onlinesupport.ca
Patterson Palmer Hunt Murphy	Charlottetown	www.pphm.com
PEI Innovations Inc.	Charlottetown	www.pei-innovations.com
Point of Sale Advantage	York	www.retailmagic.com
PricewaterhouseCoopers	Charlottetown	
Printer Works / Laser Solutions Inc.	Charlottetown	www.printerworks.ca
Redisletechnology.com	Charlottetown	redisletechnology.com
Renewal Consulting Group Inc.	Charlottetown	www.renew.com
Results Marketing	Charlottetown	
Revolution Media	Summerside	www.revolution.ca
Shared Solutions Inc.	Charlottetown	
Silverorange	Charlottetown	www.silverorange.com
Softworld 2002	Charlottetown	www.softworld2002.com
Spatial Decision Support Systems Ltd.	Charlottetown	
Spell Read P.A.T.	Charlottetown	www.spellread.com
Stewart McKelvey Stirling Scales	Charlottetown	www.smss.com
TACS Software Programming	Charlottetown	www.tacsltd.com
Tech-Rep Limited	Charlottetown	www.tech-rep.net
Technomedia Inc.	Charlottetown	www.technomediapei.com
Timeless Technologies	Belfast, Charlottetown	www.timelesstech.com
Unisys Canada	Charlottetown	www.unisys.com
University of Prince Edward Island	Charlottetown	www.upei.ca
Virtual Art	Mount Stewart	www.virtuo.com
VisionQuest	Charlottetown	www.vision-quest.ca
Website Advantage Inc	Charlottetown	www.wsadvantage.com
Watts Communication Inc.	Charlottetown	
Wireless Island	Summerside	www.wirelessisland.net

ANNEXE O

Membres de certaines grappes

Annexe O – Membres de certaines grappes

CENTRE CANADIEN DES COMMUNICATIONS MARITIMES (multidisciplinaire) (www.ccmc.nf.ca)
Algoma Central Marine
Aliant Telecom Inc
AMEC
Agence de promotion économique du Canada atlantique
Atlantic Communications Enterprises Ltd
Atlantic Electronics Limited
C-CORE
Garde côtière canadienne
Canadian Hydrographic Service
Canadian Wireless Telecommunications
CanStar Innovations Inc.
CARIS
Centre for Research in Earth and Space Technology
CMC Electronics Inc.
Coflexip Stena Offshore Newfoundland Limited
Collaborative Network Technologies Inc.
Communications Research Centre
Compusult Limited
Consilient Technologies Corp.
Consolidated Technologies Limited
CORETEC Incorporated
Corriolus Novatech
Earth Information Technologies (NFLD) Limited
Fugro Jacques Geosurveys
GeoNet Technologies Inc.
Geo-Resources Inc.
Gouvernement du Canada, ministère de la Défense nationale
Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador, ministère de l'Industrie du Commerce et de la Technologie
Gouvernement de la Nouvelle-Écosse
Guigné International Ltd.
Helical Systems Ltd.
Heynetwork.com Canada, Inc.
Husky Oil.
Hyperspectral Data International Inc.
IDON East Corporation
InfoMagnetics Technologies Corporation.
Information Technology Industry Alliance of Nova Scotia.
Infotech Canada.
Innova Quest Inc.
Institute for Pacific Ocean Science & Technology
INSTRUMAR
Interactive Visualization Systems Inc. (IVS).
International Communications & Navigation Ltd.
International Hydrographic Management Consulting (IHMC) Ltd.
International Submarine Engineering Ltd.
LOTEK Marine Technologies Inc.
MacDonald Dettweiler
Marine Institute.

**CENTRE CANADIEN DES
COMMUNICATIONS MARITIMES
(multidisciplinaire) (www.ccmc.nf.ca)**

Memorial University of Newfoundland
NATI
Nautical Data International, Inc.
NewTel Communications Inc.
Northern Radar Systems Ltd.
Northstar Technical Inc.
Oceans.
Offshore Systems International Ltd.
OKAMLogic Inc.
Operation ONLINE.
Precarn Inc.
Provincial Airlines Limited.
Quester Tangent.
Raytheon Canada Limited.
Remas Inc.
Rutter Technologies Inc.
Sable Offshore Energy Inc.
SeaQuest Technologies.
Seimac Ltd.
Sigma Engineering Limited.
Stratos Global Corporation.
Telehealth & Educational Technology Resources Agency.
Thales Systems Canada.
TLC Corporation.
Transport Canada.
TwoLofts Inc.
Western Marine Community Coalition.
xwave Solutions.
ZenTech Limited.

Annexe O – Membres de certaines grappes

MacDonnell Group (principalement géomatique) (www.mgnet.ca)

Ati Consulting
Eastcan Geomatics
Marineserve.mg
Phoenix.mg
Sargent & Vaughan Engineering
Vaughan Engineering
Vaughan International
Vaughan International (India) Limited

Northstar Network Ltd. – East Coast (défense, aérospatiale, marine) (www.northstar-network.net)

Centre canadien des communications maritimes
Century 2K
CHC Composites Incorporated
College of the North Atlantic
Compusult Limited
CORETEC Incorporated
IDON East
Media Touch Technologies Limited
NEWDOCK St. John's Dockyard Limited
Northstar Technical Incorporated.
Steelcor Manufacturing Corporation
Terra Nova Marine Company Limited
TwoLofts Incorporated
ZeddComm Incorporated

INSTITUT CHAMPLAIN (géomatique) (www.champlain-gis.com)

Atlantic Air Survey Limited
CARIS
CEF Consultants Ltd.
DATAQC
Earth Information Technologies
GeoNet Technologies Inc.
Geoplan Consultants
Hyperspectral Data Incorporated
Nova Spatial Inc.

ANNEXE P

Provinces de l'Atlantique
Profils de projets de STI

Annexe P –Provinces de l’Atlantique - Profils de projets de STI

OBJECTIFS :

- Amélioration de la sécurité publique.
- Avertissement de glace et de neige sur les routes.
- Répartition efficace des ressources d’entretien d’hiver

SOLUTION :

- Installation d’un système météo routier RWIS pour surveiller l’état de la chaussée et les données microclimatiques.
- Raccordement modem cellulaire ou par ligne terrestre à un intranet utilisé par le personnel d’entretien.
- Utilisation des services d’Environnement Canada pour les prévisions

ÉTAT ACTUEL :

- Il y a actuellement 13 postes RWIS dont 5 fonctionnent depuis 5 ans.
- 5 nouveaux postes seront installés en 2002 et autant en 2003 permettant de couvrir 70 % du territoire.
- Accès par intranet aux données.

OPTIONS FUTURES :

- Étendre la couverture géographique.
- Explorer la thermographie sur un vaste territoire en combinant les données RWIS à celles des sources mobiles (chasse-neige).
- Utiliser Internet pour les données.

Profil de projet de STI : Province de la Nouvelle-Écosse

Système météo routier (RWIS)

LE SYSTÈME :

- Les postes RWIS surveillent les conditions de la chaussée et les conditions atmosphériques locales et fournissent une couverture par TVCF.

- Les images de TVCF permettent de surveiller visuellement les conditions de la route et du temps.
- Les données RWIS permettent une autre fonctionnalité comme la thermographie.

- La prévision de l’heure de début et de la durée des chutes de neige permet de déployer au moment opportun et de gérer efficacement les opérations de déneigement et d’épandage du sel.

- Les données sont utilisées pour produire des prévisions à court terme et prévoir la température de la chaussée.

- Un avertissement anticipé de conditions de givrage permet de prendre des mesures de dégivrage à des endroits critiques.

- Installations existantes par Approach Navigation Systems Inc.
- Environnement Canada et Seimac Ltd. ont fourni des services de prévisions météorologiques.

CONTEXTE :

- Il y a 26 000 km de routes en Nouvelle-Écosse.
- Un service de renseignements sur l’état des routes est assuré l’hiver (www.gov.ns.ca/tran/RoadConditions/road_conditions.stm)

OBJECTIFS :

- Amélioration du service à la clientèle par la communication d'une information en temps réel sur les horaires d'autobus.
- Amélioration du respect des horaires par la communication d'une information en temps réel aux chauffeurs sur l'avance ou le retard

SOLUTION :

- Un système AVL de localisation automatique des véhicules qui précise où les autobus se trouvent et facilite la gestion de l'horaire.
- Le système fournit également une information en temps réel sur les arrivées d'autobus pour permettre aux voyageurs de planifier leur arrivée à l'arrêt d'autobus et minimiser le temps d'attente, surtout par mauvais temps.

ÉTAT ACTUEL :

- Le système devrait être pleinement opérationnel en juin 2002.
- Le système de communications radio est en place, les récepteurs GPS sont en voie d'être installés et l'on achève le logiciel.

OPTIONS FUTURES :

- Possibilité de partager l'infrastructure du système avec les entreprises de services publics pour faciliter leur gestion de leurs parcs.
- Possibilité de mettre le système d'information sur les horaires sur Internet.

Profil de projet de STI : Metrobus Système de gestion des horaires

St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)

LE SYSTÈME :

- Les récepteurs GPS de positionnement mondial à bord des autobus sont vérifiés aux 90 secondes.

- L'emplacement de l'autobus est transmis au système d'information géographique (GIS) au centre de contrôle/répartition.

- L'emplacement de l'autobus est comparé à l'emplacement prévu.

- Un système téléphonique à reconnaissance vocale fournit une information en temps réel sur l'arrivée des autobus.
- L'information sur l'arrivée et le départ des autobus est aussi disponible sur des écrans à deux mails et à l'Université Memorial.

- Les chauffeurs d'autobus obtiennent une information en temps réel sur le nombre de minutes d'avance ou de retard par rapport à l'horaire, ce qui leur permet d'ajuster leur vitesse.

CONTEXTE :

- Metrobus exploite un parc de 53 autobus, dont 43 circulent durant les heures de pointe.
- Le système comprend 20 itinéraires d'autobus, dont cinq à des intervalles de 30 minutes et le reste, à des intervalles de 60 minutes.
- 3,2 millions de personnes par année utilisent le système Metrobus.

OBJECTIFS :

- Améliorer la capacité à affecter effectivement les autobus aux endroits à forte demande et à intervenir en cas de congestion.
- Accroître la capacité à gérer le respect de l'horaire et d'autres aspects du parc d'autobus

SOLUTION :

- Système AVL de localisation automatique des véhicules pour repérer l'emplacement des autobus.
- Communications radio avec les chauffeurs.
- Système téléphonique automatisé et écrans à divers endroits indiquant les heures d'arrivée des autobus.

ÉTAT ACTUEL :

- Déploiement initial en 1987. Amélioration récente de 2 millions \$ (1997).
- Avantages particulièrement évidents en cas d'immobilisation du système – nécessité de déployer des surveillants.
- Avantages liés surtout à la capacité à assurer le transport plutôt qu'à respecter l'horaire.

OPTIONS FUTURES :

- Passage éventuel à la technologie GPS.
- Expansion possible aux autobus accessibles (itinéraire souple) et véhicules d'entretien.
- Exploration de la technologie avancée de perception des tarifs.

Profil de projet de STI : Metro Transit Système de repérage en temps réel « GoTime »

Halifax (Nouvelle-Écosse)

LE SYSTÈME :

- Des microprocesseurs à bord des autobus détectent un signal lorsque le véhicule passe à côté d'un des 30 indicateurs stratégiquement positionnés. Balayage par le système deux fois par minute.

- Les chauffeurs sont informés des minutes d'avance ou de retard par rapport à l'horaire, du besoin d'autobus supplémentaires, etc.

- L'information sur l'emplacement des autobus sert à déterminer les heures d'arrivée qui servent d'entrée dans le système d'appels automatisé « GoTime ».

- Un système radio communique l'emplacement de l'autobus au centre de contrôle.

- Les vitesses de déplacement des autobus sont dérivées pour aider à planifier les horaires.

- Logiciel original développé à l'interne.
- Entre autres sociétés participantes : GMSI, Nova Communications, SGI

CONTEXTE :

- Metro Transit transporte 50 000 personnes/jour, 14 millions/année.
- 155 autobus fonctionnent aux heures de pointe sur 48 itinéraires.
- En moyenne 8 000 appels/jour à « Go Time »; 15 000 appels/jour durant les tempêtes de neige avec un taux d'erreur de seulement 1 %.

OBJECTIFS :

- Amélioration de la sûreté et de la sécurité pour les usagers du pont.
- Amélioration de la sûreté pour les équipes de travaux sur le pont.

Profil de projet de STI : Strait Crossing Bridge Limited Système de surveillance et de gestion de la circulation sur le pont de la Confédération

SOLUTION :

- Couverture complète du pont au moyen de caméras de surveillance de TVCF.
- Système de contrôle de la circulation comprenant des panneaux à messages variables à chaque extrémités du pont, des feux de circulation aux 1 500 mètres et des panneaux de limite de vitesse variables.
- Boîtes d'appel d'urgence aux 750 mètres.
- 2 sites RWIS.
- Service radiophonique de renseignements aux voyageurs.
- Centre de contrôle relié à toutes les caméras et à tout le matériel de contrôle.

LE SYSTÈME :

- Transmission par câble à fibre optique au centre de contrôle de l'image provenant des caméras des TVCF.

- Activités d'entretien régulières nécessitant des fermetures de voies.

- Surveillance par le personnel du centre de contrôle des conditions de conduite, du comportement des conducteurs et des mouvements de marchandises dangereuses pour détecter des incidents.

- Plan de contrôle de la circulation dans les zones de travaux préétablies.

- Utilisation des feux de circulation pour gérer la circulation lorsque les voies sont partiellement ou complètement bloquées.
- Envoi d'une aide en cas d'incidents.
- Communication aux usagers du pont d'une information au moyen de panneaux à messages variables et de renseignements aux voyageurs par radio FM.

- Système conçu, fourni et installé par IBI Group et Intrex Systems.

ÉTAT ACTUEL :

- Système pleinement opérationnel.
- Installation récente de caméras supplémentaires pour améliorer la couverture.
- Ajout en octobre 2002 d'un poste de péage électronique pour les véhicules commerciaux Strait Pass.

CONTEXTE :

- Le pont de la Confédération représente un lien économique essentiel pour l'Île-du-Prince-Édouard et offre une solution de rechange beaucoup plus rapide et fiable que les traversiers comme lien avec le Nouveau-Brunswick.

OBJECTIFS :

- Amélioration du service à la clientèle par une réduction des attentes et de la congestion aux postes de péage.
- Accroissement du débit aux postes de péage pour absorber la demande future.
- Réduction du coût de la perception des péages.
- Utilisation sûre d’une voie à sens interchangeable.

SOLUTION :

- Système de prépaiement électronique à transpondeur.
- PMV (panneaux à messages variables) pour réguler l’utilisation des voies à sens interchangeable et indiquer la vitesse maximale.

ÉTAT ACTUEL :

- Système pleinement opérationnel sur les ponts Macdonald et MacKay. Transpondeurs interopérables avec la Saint John Harbour Pass et Cobequid Pass E-Pass.
- Près de 40 000 transpondeurs.
- 36 % de tous les péages effectués par MacPass. Utilisation par les véhicules commerciaux entre 70 % et 80 %. Utilisation par les autobus : plus de 90 %.
- Diminution considérable de la congestion aux postes de péage. L’utilisation de MacPass prend de 1 à 2 secondes contre 9 à 12 secondes pour le paiement en numéraire.
- Coût de la transaction ramené à 6,5 cents.

OPTIONS FUTURES :

- Le succès de MacPass permettrait éventuellement d’éliminer les jetons.

**Profil de projet de STI :
Halifax-Dartmouth Bridge Commission**

**Gestion de la circulation sur le pont et
péage électronique « MacPass »**

LE SYSTÈME :

- Transpondeurs à rétrodiffusion passive dans les véhicules lus par des antennes aériennes.

- Les détecteurs de l’état du tablier du pont indiquent la possibilité de « glace noire » (avertissement de 20 minutes).

- Péage déduit d’un compte prépayé. Les conducteurs sont informés lorsque leur montant de crédit est faible. Aussi, système téléphonique à reconnaissance vocale permettant aux usagers de MacPass de vérifier l’état de leur compte.

- PMV (panneaux à messages variables) indiquant la vitesse maximale selon les conditions. D’autres panneaux électroniques servent à réguler l’usage des voies à sens interchangeable.

- Amtech a fourni le système de perception des péages.

CONTEXTE :

- Les ponts Macdonald et MacKay franchissent le port de Halifax pour relier Halifax à Dartmouth.
- Environ 31 millions de véhicules traversent ces ponts chaque année.

OBJECTIFS :

- Diminution des attentes pour les usagers de la route.
- Amélioration de la performance des feux de circulation. Il faut optimiser leur fonctionnement étant donné qu’il est impossible d’étendre le réseau dans les zones établies de la ville.
- Diminution des besoins de ressources en personnel pour la mise à jour des plans de synchronisation des feux.

SOLUTION :

- Mise en oeuvre d’un système SCOOT pour mieux faire face à l’évolution des conditions de circulation et améliorer la coordination des feux de circulation.

ÉTAT ACTUEL :

- Système opérationnel depuis 1991.
- L’avantage de la diminution du temps d’attente est particulièrement évident lorsque le système est en panne.
- Économie de carburant estimative de 2-3 millions \$ en 3 ans.

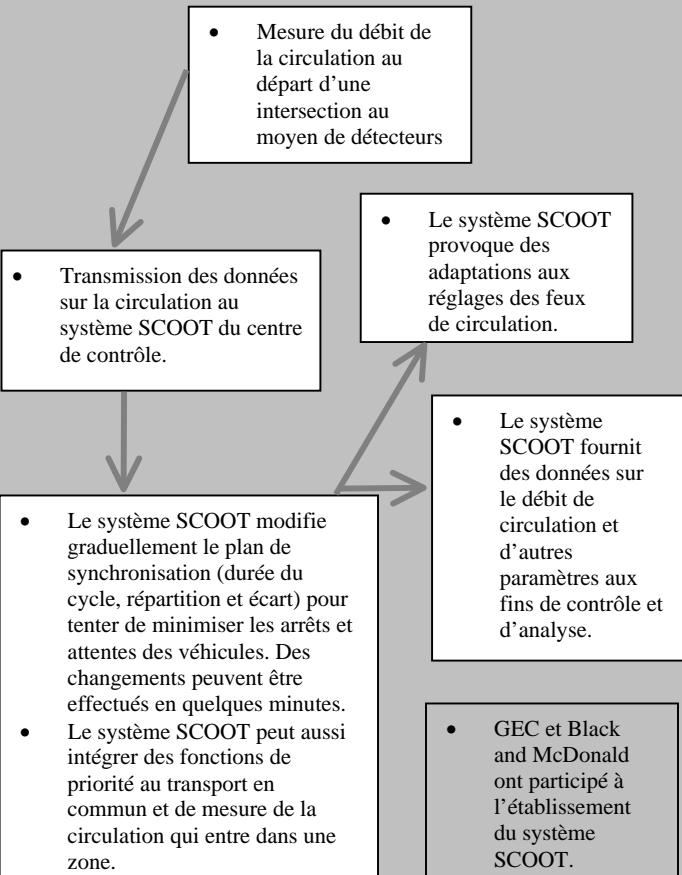
OPTIONS FUTURES :

- Étendre la couverture géographique du système.
- Utiliser davantage les fonctions avancées de SCOOT (p. ex., priorité au transport en commun).
- Utiliser davantage les données provenant de SCOOT.

Profil de projet de STI : Municipalité régionale de Halifax

Système de régulation adaptative de la circulation SCOOT

LE SYSTÈME :



Contexte:

- Le système SCOOT est utilisé pour environ 90 des 98 feux de circulation de la municipalité régionale de Halifax dans les limites de l'ancienne ville de Halifax.

OBJECTIFS :

- Améliorer la conformité avec les règlements sur le poids maximal des véhicules commerciaux à l'établissement Longs Creek sur la route 2. Le nouvel alignement de l'autoroute n'est pas visible de l'établissement de pesée et de la salle de contrôle actuelle. Le système WIM représente une solution de rechange au déménagement de l'établissement de contrôle actuel.
- Réduction des attentes pour les usagers commerciaux de l'autoroute et accroissement du débit et de la capacité.
- Amélioration de la sécurité pour les autres usagers de la route.
- Utilisation de l'installation comme projet pilote pour évaluer la possibilité d'étendre l'utilisation de la technologie de pesée dynamique (WIM).

SOLUTION :

- Le système de pesée dynamique permet de peser les véhicules pendant qu'ils roulent.
- Application à l'aide de caméras.

ÉTAT ACTUEL :

- Adjudication du marché.
- Système qui devrait être pleinement opérationnel à l'été de 2002.

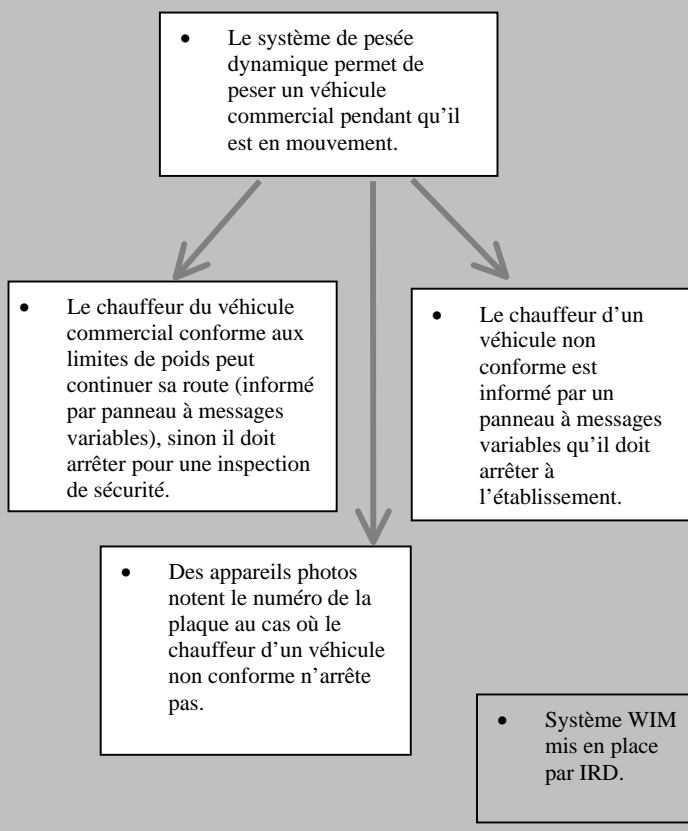
OPTIONS FUTURES :

- Application à d'autres établissements de pesée.
- À combiner avec la vérification électronique des documents de sécurité des véhicules.

Profil de projet de STI : Province du Nouveau-Brunswick

Système de pesée dynamique (WIM) des véhicules commerciaux à Longs Creek sur la route 2.

LE SYSTÈME :



Contexte :

- En moyenne, 860 véhicules sont pesés ou inspectés chaque jour à l'établissement de Longs Creek.

OBJECTIFS :

- Rendre les provinces de l'Atlantique plus attrayantes en assurant l'accès à une information à jour sur les lieux d'hébergement, les conditions de la route, les services de traversiers, les activités, les événements, etc.
- Offrir un service pratique de réservations pour les traversiers, lieux d'hébergement, événements, etc.

SOLUTION :

- Systèmes de réservations et de renseignements touristiques sur Internet pour compléter les services téléphoniques et imprimés.

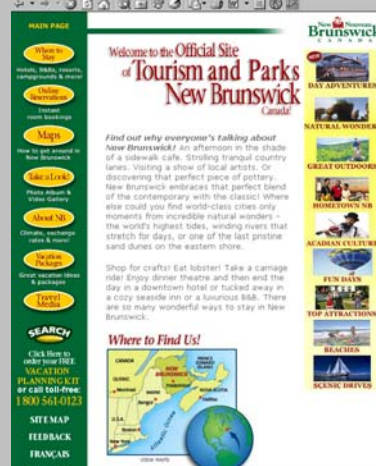
ÉTAT ACTUEL :

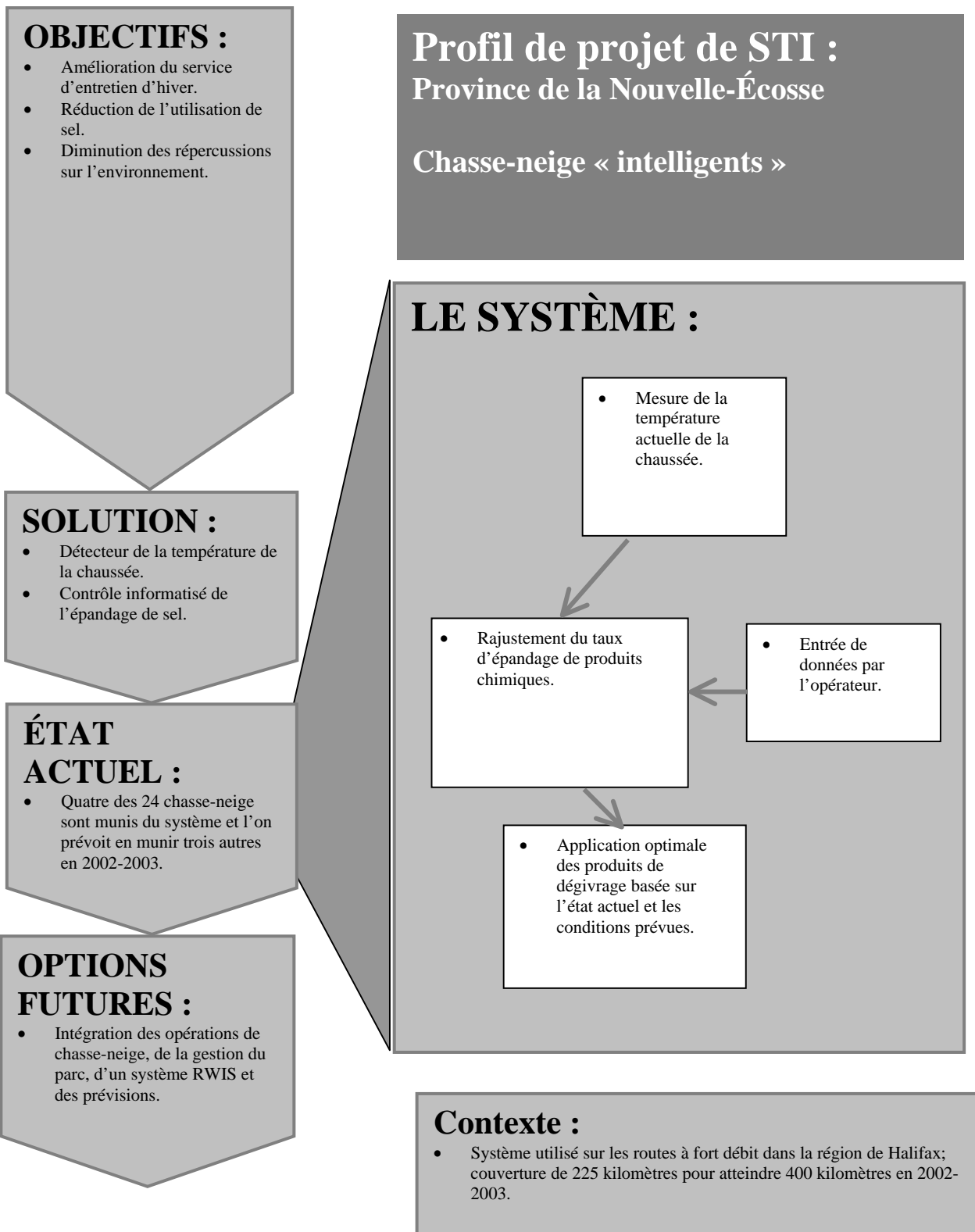
- Chacune des quatre provinces de l'Atlantique a un site Web pleinement opérationnel qui inclut en tout ou en partie ce qui suit :
- renseignements touristiques et sur les lieux d'hébergement
- conditions de la route
- réservations pour l'hébergement et les événements
- horaires de traversiers et réservations
- planification de vacances
- autres éléments!

**Profil de projet de STI :
Gouvernements du Nouveau-Brunswick,
de Terre-Neuve-et-Labrador, de la
Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-
Édouard**

**Systèmes de réservations et d'information
touristique**

LES SITES WEB :





ANNEXE Q

Profils de sociétés de STI des provinces de l'Atlantique

Annexe Q – Profils de sociétés de STI des provinces de l'Atlantique

RENSEIGNEMENTS SUR LA SOCIÉTÉ :

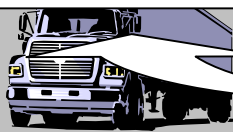
- 55 employés
- 24 ans en affaires
- Siège situé à Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
- Seimac s'occupe de développement et d'intégration, groupe des systèmes, conçoit, personnalise ou assemble des éléments électroniques, crée des logiciels, faisant appel à des entrepreneurs pour les capteurs et autres composantes.
- Les renseignements sur la répartition du marché ne sont pas disponibles.

Profil de société de STI :

Seimac Limited

Messenger de flotte

Véhicules munis d'un terminal émetteur-récepteur par satellite (avec GPS) et interface utilisateur de type PDA.



Données sur l'emplacement, registres des chauffeurs/véhicules



Noeud de données

Internet ou autre

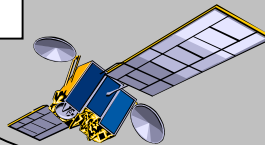
Centre de contrôle/répartition



Chargement des données, instructions, etc.

SAMS (Seimacs Asset Monitoring System)

Biens munis d'émetteurs-récepteurs par satellite, de récepteurs GPS, de capteurs



Communication aux clients, à une fréquence spécifique, de rapports de localisation/repérage et des données des capteurs



Prévision météorologiques pour RWIS (Systèmes météo routiers)



Les prévisions de chute de neige et de formation de glace sur les routes sont basées sur les données au sujet du climat local provenant des postes RWIS qui contribuent au déploiement au bon moment et à la gestion efficace du matériel d'entretien d'hiver.

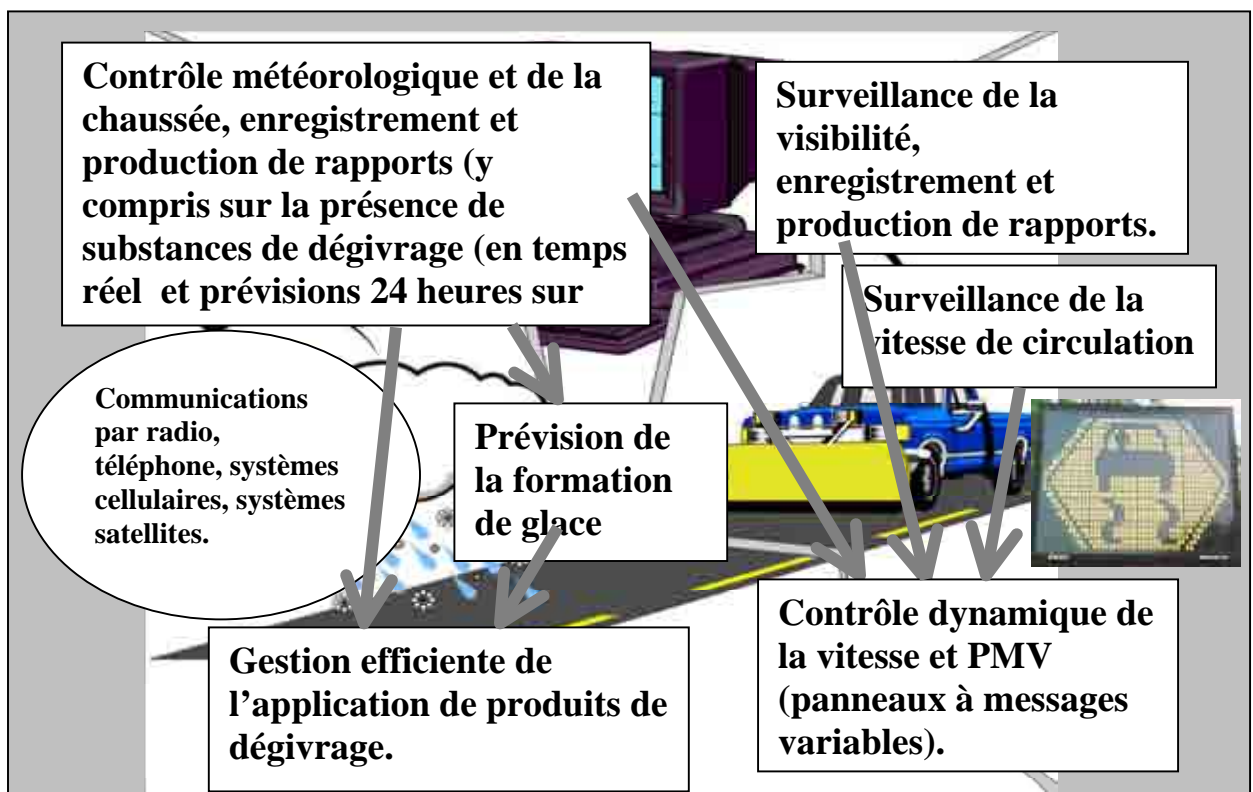


RENSEIGNEMENTS SUR LA SOCIÉTÉ :

- 6 employés
- 6 ans en affaires
- Siège social situé à Dieppe (Nouveau-Brunswick)
- ANS s'occupe d'intégration, d'assemblage, d'installation et de travaux de génie pour les systèmes RWIS et connexes (mais ses activités sont concentrées surtout dans la navigation aérienne et les systèmes d'atterrissage)
- 25 % du marché dans la région de l'Atlantique, 15 % au Canada, le reste international.

Profil de société de STI :

Approach Navigation Systems Inc.



Autres capacités en PMV (panneaux à messages variables), localisation et surveillance des étiquettes de véhicules et surveillance du débit et de la vitesse de circulation, surveillance par TVCF. Intervention en cas d'incidents Hazmat formation et entretien connexes.

RENSEIGNEMENTS SUR LA SOCIÉTÉ :

- 15 employés
- 14 ans en affaires
- Siège social situé à Fredericton (Nouveau-Brunswick)
- Geoplan assure des services de géomatique et collabore pour des solutions clé en main.
- 25 % du marché dans la région de l'Atlantique, le reste partout au Canada.

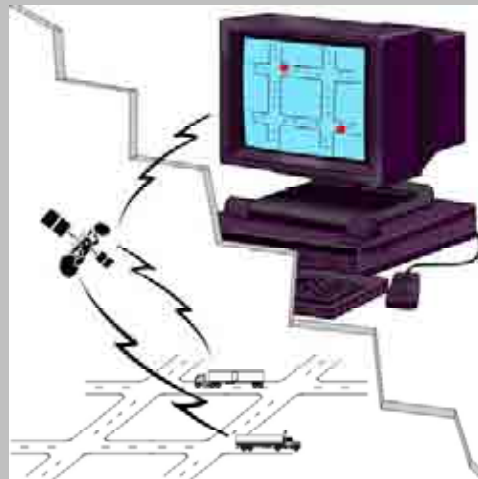
Profil de société de STI :

Geoplan Consultants Inc.

Services de géomatique liés au STI

Exigences en SIG/GPS pour l'optimisation de l'itinéraire de livraison du carburant (avec l'Université du Nouveau-Brunswick).

Établissement des exigences fonctionnelles pour l'établissement de l'itinéraire et de l'horaire du transport d'écoliers.



Développement d'architectures et mise en place d'environnements d'entrepôts de données géographiques (SIG).

Développement conceptuel, normes, exigences techniques, procédures d'entretien, stratégies de mise en place et système d'adresses / plan de ville pour les initiatives 9-1-1.

Détermination d'autres exigences de mappage et de SIG pour les réseaux routiers, normes, procédures et mise en place.

RENSEIGNEMENTS SUR LA SOCIÉTÉ :

- 30 partenaires et associés au Canada.
- Siège social situé à Charlottetown (Î.-P.-É.)
- Spécialisée dans les solutions personnalisées d'apprentissage virtuel..
- La plupart des projets au Canada atlantique avec des activités ailleurs au Canada et aux États-Unis.

Profil de société de STI :

Future Learning Inc.

Formation automatisée sur les opérations d'hiver

Programme de formation automatisée en ligne sur les habiletés requises pour les opérations et l'entretien routiers d'hiver.

Formation modulaire et souple ciblant les besoins du groupe utilisateur avec accessibilité en ligne n'importe où, n'importe quand.



Approche basée sur les compétences comprenant :

- Détermination des opérations d'hiver
- Analyse des compétences
- Contribution comme experts des opérateurs et gestionnaires
- Analyse des sources d'information.
- Création d'un tableau des habiletés et compétences
- Groupement des habiletés en grappes logiques pour les modules de formation.

Approche basée sur les compétences et habiletés applicables à de nombreux aspects des STI :

- Simulation de la conduite.
- Gestion des incidents/ATMS.
- Gestion/répartition du parc de véhicules.
- Préparation en cas d'urgence.

ANNEXE R

Services aux usagers adaptés au Canada atlantique

Annexe R – Services aux usagers adaptés au Canada atlantique

Services aux usagers adaptés au Canada atlantique

	Service aux usagers	Description	Technologies habilitantes clés
1.1	Renseignements aux voyageurs	Communication aux voyageurs d'une information avant leur départ pour les aider à choisir un mode de transport, à estimer le temps de déplacement et à décider de leur itinéraire.	De base : Boucles d'induction, imagerie vidéo ou radar; interface chauffeur, voyageur, opérateur; service de communications personnelles ou hyperfréquence; communications radiodiffusées; communications par fil fixe Secondaires : Capteurs environnementaux; GPS; choix d'itinéraire et conseils
1.4	Services aux voyageurs et réservations	Accès par le voyageur à une information présentée comme dans les pages jaunes sur divers services et facilités de voyage. L'information serait accessible au foyer ou au bureau pour permettre la planification avant le voyage et en cours de route, soit dans le véhicule soit dans des établissements publics comme des terminus de transport en commun ou des restoroutes.	De base : Interface chauffeur, voyageur, opérateur. Service de communications personnelles ou hyperfréquence, communications par fil fixe Secondaires : GPS; choix d'itinéraire et conseils
2.1	Contrôle de la circulation	Gestion de la circulation dans les rues et sur les autoroutes. Cela inclut des mécanismes de contrôle de surface comme des systèmes de feux de circulation, des systèmes adaptatifs de contrôle de la circulation et des techniques de contrôle sur les autoroutes comme le comptage des accès et le contrôle des voies.	De base : Boucles d'induction, imagerie vidéo ou radar; systèmes d'affichage UTC, à tambour rotatif, DEL ou hybrides; interface opérateur; communications à fil fixe; contrôle des voies et comptage des accès Secondaires : Capteurs environnementaux; caméras de TVCF; GPS; SCP ou hyperfréquence; communications réservées de courte portée
2.2	Gestion des incidents	Amélioration de la capacité à détecter les incidents, à formuler des plans d'intervention et à appuyer la prise et la coordination de ces mesures d'intervention.	De base : Boucles d'induction, imagerie vidéo ou radar; caméras de TVCF; GPS; affichage à tambour rotatif, DEL ou hybride; interface opérateur; service de communications personnelles ou hyperfréquence; communications à fil fixe; contrôle des voies et comptage des accès
2.4	Gestion des conditions environnementales	Possibilité pour les organismes gouvernementaux d'améliorer leurs stratégies de contrôle de la qualité de l'air. La fonction permet de surveiller les émissions dans une zone étendue et le long des routes, en plus d'appuyer les systèmes et services de météo routiers. L'information est utilisée par les responsables de la gestion de la demande de circulation au centre de gestion de la circulation afin de réduire la pollution et elle peut également être communiquée aux organismes d'application de la loi pour obliger les contrevenants à respecter les normes.	De base : Classement des véhicules; capteurs environnementaux; interface opérateur; communications à fil fixe Secondaires : Caméras de TVCF; affichage à tambour rotatif, DEL ou hybride; interface conducteur; capteurs dans les véhicules; service de communications personnelles ou hyperfréquence
2.5	Opérations et entretien	Fourniture aux organismes gouvernementaux et aux entrepreneurs des ressources nécessaires pour gérer les opérations et l'entretien d'un parc de véhicules et du matériel ainsi que pour surveiller et gérer la circulation autour des zones de construction.	De base : Capteurs environnementaux; caméras de TVCF; GPS; service de communications personnelles ou hyperfréquence Secondaires : Boucles d'induction, imagerie vidéo ou radar; capteurs de surveillance des chauffeurs; systèmes UTC; affichage à tambour rotatif, DEL ou hybride; capteurs de contrôle des véhicules; interface chauffeur et opérateur; capteurs dans les véhicules; contrôle des voies et comptage des accès.

Annexe R – Services aux usagers adaptés au Canada atlantique

	Service aux usagers	Description	Technologies habilitantes clés
2.6	Avertissement et application dynamiques automatisés	Systèmes servant à avertir les véhicules ou automobilistes d'un danger imminent et à assurer l'application électronique du contrôle de la circulation et des règlements.	De base : Boucles d'induction, imagerie vidéo ou radar; capteurs environnementaux; systèmes UTC; affichage à tambour rotatif, DEL ou hybride; contrôle des voies et comptage des accès
3.1	Gestion des transports en commun	Application de systèmes électroniques de véhicules avancés à divers modes de transport en commun et utilisation des données produites pour améliorer le service au public. Englobe le fonctionnement des véhicules et des installations, la planification et l'établissement des horaires, et la gestion du personnel.	De base : GPS; interface opérateur; service de communications personnelles ou hyperfréquence Secondaires : Caméras de TVCF; capteurs de contrôle des chauffeurs; interface chauffeur, voyageur; capteurs dans les véhicules; communications réservées de courte portée
4.1	Routes à péage, stationnement et transport en commun	Paiement électronique par les voyageurs des services de transport. Fonctionnalité incluse : perception électronique des péages, perception électronique des tarifs, paiement électronique du stationnement et intégration des services de paiement électronique. Utilisation possible pour des fonctions autres que de transport et intégration éventuelle aux cartes de crédit et de débit et à d'autres transactions financières.	De base : Détecteurs de sécurité; communications réservées de courte portée; communications à fil fixe Secondaires : GPS; service de communications personnelles ou hyperfréquence
5.1	Autorisation électronique des véhicules commerciaux	Autorisations électroniques aux frontières interprovinciales et internationale. Lorsque le véhicule approche d'un poste ou point d'inspection ou de vérification, les communications entre le véhicule et le poste au bord de la route permettent d'identifier le véhicule et de communiquer aux autorités les données nécessaires au sujet de la documentation, du poids du véhicule, du statut sur le plan de la sécurité, des marchandises et des occupants. Les agents d'application de la loi peuvent choisir des véhicules qui violent éventuellement les consignes de sécurité pour permettre aux véhicules qui satisfont aux exigences de sécurité et de la loi de contourner l'inspection.	De base : Affichage à tambour rotatif, DEL ou hybride; interface chauffeur et opérateur; communications réservées de courte portée; communications à fil fixe; contrôle des voies et comptage des accès Secondaires : Classement des véhicules; caméras de TVCF; capteurs de contrôle des marchandises; capteurs de sécurité; choix d'itinéraire et conseils; capteurs dans les véhicules; service de communications personnelles ou hyperfréquence
5.5	Gestion du transport intermodal des marchandises	Systèmes permettant de suivre le statut des marchandises en transit et aux terminaux de marchandises.	De base : Capteurs de contrôle des marchandises; capteurs de sécurité; GPS; interface chauffeur et opérateur; service de communications personnels ou hyperfréquence; communications réservées de courte portée Secondaires : Caméras de TVCF
5.6	Gestion d'un parc commercial	Communications en temps réel aux fins de localisation, répartition et suivi des véhicules entre les chauffeurs, les répartiteurs et les fournisseurs de services de transport intermodal en vue de réduire les attentes pour les chauffeurs et de fournir à ces derniers et aux répartiteurs une information en temps réel sur les itinéraires pour faire face à la congestion ou aux incidents. Service qui peut être utilisé pour la gestion des parcs de taxis.	De base : Caméras de TVCF; GPS; interface chauffeur et opérateur; service de communications personnelles ou hyperfréquence; communications réservées de courte portée Secondaires : Capteurs de sécurité; capteurs dans les véhicules; communications à fil fixe
6.1	Notification d'urgences et sécurité personnelle	Capacité pour l'utilisateur de donner un signal de détresse dans le cas d'incidents comme des bris mécaniques ou des	De base : GPS; interface chauffeur, voyageur, opérateur; service de communications personnelles ou hyperfréquence; communications à fil fixe

Annexe R – Services aux usagers adaptés au Canada atlantique

	Service aux usagers	Description	Technologies habilitantes clés
	sécurité personnelle	collisions qui ne font pas de blessés.	communications à fil fixe Secondaires : Classement des véhicules
6.3	Intervention et gestion en cas de catastrophe	Coordination des stratégies d'intervention en cas de catastrophe d'un centre de contrôle virtuel et diffusion de l'information aux organismes ou particuliers sur l'état de la circulation, les routes de détournement, etc.	De base : Capteurs de sécurité; communications à fil fixe Secondaires : Service de communications personnelles ou hyperfréquence
6.4	Gestion des véhicules d'urgence	Service visant à réduire le laps de temps entre la réception d'un avis d'incident par un répartiteur des services d'urgence et l'arrivée des véhicules d'urgence sur les lieux. Cela inclut la gestion d'un parc de véhicules d'urgence, l'indication de l'itinéraire à suivre pour aller sur les lieux de l'incident ou à un hôpital et préemption des feux de circulation sur l'itinéraire des véhicules d'urgence pour afficher davantage de feux verts.	De base : Capteurs de sécurité; GPS; interface chauffeur et opérateur; service de communications personnelles ou hyperfréquence; communications à fil fixe Secondaires : Caméras de TVCF; choix et recommandation d'itinéraires; capteurs dans les véhicules; communications réservées de courte portée
8.1	Données météorologiques et environnementales	Collecte, regroupement et diffusion à l'échelle du système de l'information sur les conditions et prévisions météorologiques pour une route	De base : Capteurs environnementaux; communications à fil fixe Secondaires : Communications radiodiffusées

ANNEXE S

Subventions aux partenariats en STI de Transports Canada en 2002

Annexe S – Subventions aux partenariats en STI de Transports Canada de 2002

Projets de systèmes de transport intelligents (STI) du Canada retenus en vue d'un financement durant les exercices 2002-2003 à 2003-2004

<i>Bénéficiaire des fonds et description du projet</i>	<i>Fonds fédéraux</i>
Administration du port de Vancouver : Amélioration et élargissement du logiciel PortView pour inclure les mouvements de marchandises dangereuses à l'arrivée et au départ des administrations portuaires de la Colombie-Britannique (phase II - CoastView).	200 000 \$
Ministère des Transports de la Colombie-Britannique : Déploiement d'un système avancé de renseignements aux voyageurs (ATIS) au poste frontalier de Peace Arch et de la Pacific Highway à Surrey (Colombie-Britannique). Les partenaires incluent le ministère des Transports et l'Administration de financement des transports de la Colombie-Britannique, le Département des transports des États-Unis et l'Agence des douanes et du revenu du Canada.	250 000 \$
Ministère des Transports de l'Alberta : Évaluation et élaboration d'un plan pour des systèmes avancés de renseignements aux voyageurs et de gestion de la circulation pour la route 2 entre Edmonton et Calgary.	250 000 \$
Ministère des Transports de l'Alberta : Déploiement de panneaux à messages variables le long de la route 2 près de Red Deer.	250 000 \$
Ville d'Edmonton : Déploiement d'un système vidéo de gestion de la circulation fournissant des renseignements à divers services et un système de renseignements aux voyageurs fournissant des données en direct et des images fixes par câblodistribution et Internet. Les partenaires incluent la ville d'Edmonton, IBI Group, EPCOR, Shaw Communications et la ville de St. Albert.	250 000 \$
Ville de Calgary : Expansion du système de priorité des feux de circulation et le système de repérage automatique des véhicules pour les autobus de Calgary, phase II.	250 000 \$
Ville de Saskatoon : Modernisation de la technologie des feux de circulation au moyen du déploiement d'un système avancé de gestion de la circulation. Les partenaires incluent la ville de Saskatoon, Fortran Traffic Systems et Naztec Inc.	250 000 \$
Ville de Toronto : Établissement d'un système pour l'accès routier et la gestion des perturbations (ROADMAP) pour gérer les perturbations au réseau d'artères et de voies rapides dans la ville de Toronto. Les partenaires incluent la ville de Toronto, IBI Group et Fortran Traffic Systems.	250 000 \$
GO Transit : Développement et déploiement d'un réseau de renseignements sur le service ferroviaire pour surveiller les opérations ferroviaires de GO Transit et diffuser les renseignements sur l'état du service aux passagers, au personnel de GO Transit et aux gens	250 000 \$

Annexe S – Subventions aux partenariats en STI de Transports Canada de 2002

<i>Bénéficiaire des fonds et description du projet</i>	<i>Fonds fédéraux</i>
<p>d'affaires.</p> <p>Les partenaires incluent GO Transit et Delcan Corporation.</p>	
<p>GO Transit : Amélioration du système de perception des tarifs par carte à puce de GO Transit afin qu'il puisse être utilisé par d'autres fournisseurs de services de transport en commun dans le Grand Toronto.</p> <p>Les partenaires incluent GO Transit, Roderick McDougal Ltd., ERG Transit Systems et les municipalités de la région de Toronto.</p>	243 425 \$
<p>Service des transports et des travaux publics de la région de York : Conception et déploiement d'un système de priorité au transport public sur certains itinéraires de la région.</p> <p>Les partenaires incluent la région de York et LEA Consulting Ltd.</p>	250 000 \$
<p>Municipalité régionale de Durham : Développement d'un système de gestion des incidents pour Brock Road, le terminus est de la route à péage électronique 407 et la principale liaison pour l'autoroute 401 à l'est de Toronto.</p> <p>Les partenaires incluent la municipalité régionale de Durham, IBI Group, Fortran Traffic Systems, Globe Network Integrators et Guild Electric.</p>	250 000 \$
<p>Ville d'Ottawa - Services de transport en commun : Déploiement d'un sous-système intelligent de véhicules de transport en commun en vue d'améliorer le repérage des véhicules et le respect de l'horaire.</p>	250 000 \$
<p>Agence métropolitaine de transport : Exécution d'une étude sur un plan stratégique en vue d'un système automatisé en temps réel permettant de déterminer les retards attribuables à la circulation.</p>	250 000 \$
<p>L-P Tardif & Associés Inc. : Déploiement d'un système STI pour aider les chauffeurs d'autobus d'écoliers à détecter la présence d'enfants près des autobus scolaires.</p> <p>Les partenaires incluent l'Association des propriétaires d'autobus du Québec et le ministère des Transports du Québec.</p>	90 385 \$
<p>Technologies Lynx : Évaluation d'un système automatisé de détection des incidents touchant la circulation.</p> <p>Les partenaires incluent Technologies Lynx, Gestion Paul R. Ouimet Inc., Citilog, et le ministère des Transports du Québec.</p>	98 700 \$
<p>Strait Crossing Development Inc. : Déploiement d'un système de paiement électronique sur le pont de la Confédération.</p>	93 500 \$

Financement total = 3,726,010 \$

ANNEXE T

Affectations pour l'exercice 2002 aux STI
du Département des transports des États-Unis

Annexe T – Affectations pour l'exercice 2002 aux STI du Département des transports des États-Unis

Affectations aux STI pour l'exercice 2002 du Département des transports des États-Unis

État		Montant	Rural	Frontal./ corridor	Petite ville	Grande ville	Autre
AK	Alaska tout l'État	250000	✓				
AL	Système automatisé d'avertissement de collision, UAB, Alabama	250000	✓				
AZ	Arizona tout l'État EMS	50000	✓				
AZ	University of Arizona ATLAS Center, Arizona	50000					✓
CA	Alameda-Contra Costa, Californie	50000				✓	
CA	Chinatown intermodal transportation center, Californie	175000				✓	
CA	Inglewood, Californie	50000			✓		
CA	Monterey-Salinas, Californie	75000			✓		
CA	Port of Long Beach, Californie	50000				✓	
CA	Sacramento, Californie	300000				✓	
CA	San Diego joint transportation operations center, Californie	150000				✓	
CA	San Francisco central control communications, Californie	25000				✓	
CA	Santa Anita, Californie	30000			✓		
CA	Silicon Valley transportation management center, Californie	70000				✓	
CO	Southeast Corridor, Colorado	700000		✓			
DC	Washington, DC région métropolitaine	200000				✓	
DE	Système intégré de gestion des transports, Delaware tout l'État	200000				✓	
FL	Système de feux de circulation - toute la région de Bay County, Floride	50000				✓	
FL	Miami-Dade, Floride	100000				✓	
GA	Atlanta smart corridors, Géorgie	100000				✓	
HI	Hawaii tout l'État	100000	✓				
ID	Moscow, Idaho	100000	✓		✓		
IL	Projet de coordination des feux de circulation - Army trail road, Illinois	30000			✓		
IL	Illinois tout l'État	200000	✓				
IL	Libertyville traffic management center, Illinois	76000			✓		
IN	Hoosier SAFE-T, Indiana	200000	✓				
IA	Iowa tout l'État	56200	✓				
KS	Wichita, Kansas	120000				✓	
KS	Kansas City, Kansas	50000				✓	
KY	Information sur les routes rurales de l'est du Kentucky	200000	✓				
KY	Lexington, Kentucky	75000				✓	
KY	??tout l'État transportation operations center, Kentucky	200000	✓				
LA	Houma, Louisiane	100000	✓		✓		
LA	Shreveport, Louisiane	75000	✓		✓		
MA	Pioneer Valley, Massachusetts	150000	✓		✓		
MD	Maryland tout l'État	100000	✓		✓		
MD	Montgomery County ECC & TMC, Maryland	100000				✓	
ME	Maine tout l'État (rural)	50000	✓				
MI	Detroit, Michigan (aéroport)	150000				✓	
MI	Genesee County, Michigan	100000	✓		✓		
MI	Great Lakes, Michigan	150000	✓		✓		
MI	Lansing, Michigan	75000				✓	
MI	Macomb, Michigan (passage frontalier)	100000	✓	✓		✓	
MI	St. Louis Missouri	100000				✓	

Annexe T – Affectations pour l'exercice 2002 aux STI du Département des transports des États-Unis

État		Montant	Rural	Frontal./ corridor	Petite ville	Grande ville	Autre
MI	Système de gestion d'information rurale de Wayne County, Michigan	1500000	✓				
MN	Guidestar, Minnesota	6000000				✓	
MS	Harrison County, Mississippi	500000	✓		✓		
MS	Jackson Metropolitan, Mississippi	500000	✓		✓		
MS	Oxford, Mississippi	500000	✓		✓		
MS	Système de gestion des incidents routiers Spillway, Mississippi	600000	✓				
MT	Essai de détection des animaux au bord de la route, Montana	500000	✓				
NC	Durham, Wake Counties, Caroline du Nord	500000	✓		✓		
NC	Forsyth, Guilford Counties, Caroline du Nord	1000000	✓		✓		
ND	Fargo, Dakota du Nord	1000000	✓		✓		
NE	Nebraska tout l'État	4000000	✓				
NM	Santa Teresa, Nouveau-Mexique	750000	✓	✓			
NV	Las Vegas, Nevada	1450000				✓	
NV	Southern Nevada (??bus)	1100000	✓				
NY	Gestion de la logistique et du transport intermodal des marchandises, New York	1250000					✓
NY	Systèmes et réseaux d'information sur les véhicules commerciaux, New York	450000	✓				✓
NY	Essai d'un connecteur I-90, New York	1000000	✓	✓			
NY	Déploiement de passage à niveau de train de Long Island, New York	1000000					✓
NY	Systèmes d'échange d'information pour tout l'État, New York	500000	✓		✓		
NY	New York, New Jersey, Connecticut (TRANSCOM)	2500000				✓	
NY	North Greenbush, New York	1000000	✓		✓		
NY	Rochester-Genesee, New York	800000			✓		
OH	Central Ohio	1500000	✓		✓		
OH	Dayton, Ohio	1250000			✓		
OK	Oklahoma tout l'État	3000000	✓		✓		
PA	Gestionnaire de la mobilité des transports en commun de Beaver County, Pennsylvanie	800000	✓		✓		
PA	Carbondale technology transfer center, Pennsylvanie	1000000					✓
PA	Pennsylvanie tout l'État (turnpike)	500000	✓				
PA	Philadelphie, Pennsylvanie	1033000				✓	
PA	Philadelphie, Pennsylvanie (Drexel)	1500000				✓	
SC	Ministère des Transports, Caroline du Sud	3000000	✓				
SD	Travel Network, Dakota du Sud	2325000	✓				
TN	Chattanooga, Tennessee	2000000			✓		
TX	Austin, Texas	125000				✓	
TX	Brownsville, Texas	250000			✓		
TX	Texas tout l'État	2000000	✓				
UT	Utah tout l'État	560000	✓		✓		
VA	Alexandria, Virginie	750000			✓		
VA	James Madison University, Virginie	1500000					✓
VT	Rutland, Vermont	750000	✓		✓		
VT	Vermont tout l'État (rural)	1500000	✓		✓		
WA	Clark County, Washington	1000000			✓		
WA	Système de sécurité de la circulation en zone de travaux de Kittitas County, Washington	450000	✓				
WA	Système d'information sur la congestion pour les camionneurs de Port of Tacoma, Washington	200000					
WA	Washington tout l'État	4500000	✓		✓		
WA	Opérations par mauvais temps de Yakima County, Washington	475000	✓				

Annexe T – Affectations pour l'exercice 2002 aux STI du Département des transports des États-Unis

État		Montant	Rural	Frontal/ corridor	Petite ville	Grande ville	Autre
WI	Superior, I-39 corridor, Wisconsin	2500000	✓	✓			
WI	Réseau de communications du Wisconsin	310000	✓				
WI	Wisconsin tout l'État	1000000	✓				

ANNEXE U

Vision décennale d'ITS America pour le
programme national des STI :
thèmes programmatiques

Annexe U – Vision décennale d’ITS America pour le programme national des STI: thèmes programmatiques

Vision décennale d’ITS America pour le programme national des STI : thèmes programmatiques

Thème programmatique n°1 : Un réseau intégré d’information sur les transports		
<p>Qui :</p> <ul style="list-style-type: none"> recueille, analyse et stocke les données et est en interaction avec des systèmes externes 	<p>Favorisera :</p> <ul style="list-style-type: none"> une amélioration des renseignements aux voyageurs une meilleure coordination entre organismes un moyen unique de paiement pour les déplacements régionaux et nationaux l’échange plus convivial de données et d’information à l’appui des objectifs de sécurité, de sûreté, de productivité, de mobilité et de protection de l’environnement 	<p>Exigera :</p> <ul style="list-style-type: none"> de nouveaux partenariats à l’intérieur et entre les secteurs public et privé au sens le plus vaste du terme, y compris les fabricants, les transporteurs, les fournisseurs de services et les voyageurs des recherches sur le comportement des voyageurs, la réceptivité à l’information nouvelle et le type et la qualité de données les plus utiles une communication et une interface de haut niveau avec le milieu de la sécurité publique afin d’appuyer les interventions en cas d’urgences et de catastrophes.
Thème programmatique n° 2 : Des technologies avancées d’évitement des collisions		
<p>Mèneront :</p> <ul style="list-style-type: none"> au développement, à l’intégration et au déploiement de nouveaux dispositifs électroniques dans les véhicules pour prévenir les collisions et réduire leur gravité à des mécanismes pour déterminer l’aptitude à conduire à une application automatisée sélective de la loi 	<p>Permettront le déploiement de :</p> <ul style="list-style-type: none"> produits d’aide aux conducteurs, comme des avertisseurs de vitesse sur des courbes, des avertisseurs de collision, des instruments adaptatifs de régulation de la vitesse, des mécanismes de contrôle de la stabilité et de la traction et des avertisseurs de dépassement de la voie produits de sécurité actifs comme des dispositifs de collision frontale et arrière, d’évitement des collisions aux intersections et de prévention de dépassement de voie 	<p>Exigeront :</p> <ul style="list-style-type: none"> de se pencher sur les préoccupations en matière de concurrence et d’exclusivité des fabricants d’effectuer des recherches et d’obtenir la coopération des secteurs public et privé pour faire en sorte que les systèmes de sécurité fonctionnent régulièrement et de la manière prévue sans distraire le conducteur de mener une campagne publique de sensibilisation aux avantages en matière de sécurité, d’efficacité et de mobilité des nouveaux produits de STI et d’information sur la manière de les utiliser
Thème programmatique n°3 : L’automatisation de la détection, de la notification et de l’intervention en cas de collision et d’incident		
<p>Mènera :</p> <ul style="list-style-type: none"> à une détection et une notification plus rapides et fiables des incidents à l’amélioration des délais d’intervention grâce à l’efficacité accrue des opérations de répartition et des déplacements de véhicules d’urgence dans la circulation 	<p>Permettra :</p> <ul style="list-style-type: none"> d’agir plus rapidement pour envoyer de l’aide sur les lieux d’un accident et dégager ceux-ci, afin de réduire autant que possible la congestion additionnelle sans compromettre les soins aux blessés d’intervenir de manière plus appropriée en cas d’incident grâce à une information améliorée au sujet de la gravité, de l’emplacement et de la nature des blessures d’établir des liens directs avec les services médicaux d’urgence grâce à des 	<p>Exigera :</p> <ul style="list-style-type: none"> d’élaborer des programmes et des mécanismes de financement pour stimuler la coopération entre les organismes de communications publics et privés, le déploiement généralisé de mécanismes embarqués de notification des collisions et des progrès en vue de l’établissement à l’échelle nationale d’un réseau sans fil amélioré pour le service 911

**Annexe U – Vision décennale d’ITS America pour le programme national des STI :
thèmes programmatiques**

	communications vocales, visuelles et de données en temps réel	
Thème programmatique n°4 : La gestion avancée des transports		
<p>Permettra :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la surveillance et la détection en temps réel des incidents • une communication et une coopération plus efficaces entre l’infrastructure et les véhicules • l’acquisition et l’analyse rapides de données sur le débit • des réponses opérationnelles en temps réel aux débits et conditions actuels et prévus • une capacité permanente en cas d’urgence ou de destruction de l’infrastructure • la prévision des conditions du réseau de transport à court terme 	<p>Mènera :</p> <ul style="list-style-type: none"> • à une diminution de la congestion et à une circulation plus dégagée • à une amélioration de la sécurité aux zones de travail et aux intersections route-voie ferrée • à une amélioration de la gestion des vitesses de déplacement en prévision des changements météorologiques ou en réaction à ceux-ci • à un dégagement plus rapide des lieux d’incidents, pour ainsi réduire la congestion 	<p>Exigera :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des recherches sur les technologies d’information pour créer une infrastructure plus intelligente, y compris de meilleurs capteurs, les véhicules servant de sources d’information sur la circulation et l’état des routes ainsi que d’occasions de promouvoir la coopération entre les véhicules et l’infrastructure • la coordination et le financement de la transformation des résultats de la recherche en lignes directrices, en pratiques exemplaires et en normes • l’établissement d’un mécanisme de coopération entre les organismes publics, le secteur privé et le milieu de la recherche afin de poursuivre les recherches sur des systèmes coopératifs d’automatisation véhicule-route • des travaux de R-D axés sur l’automatisation de l’entretien commercial des routes et sur les véhicules de transport en commun utilisant des voies réservées

ANNEXE V

Vision décennale d'ITS America pour le
programme national des STI :
thèmes habilitants

Annexe V – Vision décennale d’ITS America pour le programme national des STI : thèmes habilitants

Vision décennale d’ITS America pour le programme national des STI : thèmes habilitants

Thème habilitant n°1 : La création d’une culture de gestion et d’exploitation de systèmes de transport		
<p>Permettra :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l’adoption d’une approche multidisciplinaire face à la gestion et à l’exploitation d’un système de transport • des niveaux poussés de coopération entre administrations voisines • le ciblage de la performance et du service à la clientèle • de nouvelles formes de coopération entre les secteurs public et privé 	<p>Mènera :</p> <ul style="list-style-type: none"> • à un plus vaste ensemble d’alliances entre fournisseurs de produits et de services centrées sur l’interopérabilité • à des installations de gestion et de contrôle coordonnées à l’échelon local, régional ou national pour les divers modes par les fournisseurs de services publics et privés • au passage, parmi les fournisseurs de services touchant l’infrastructure des transports et les véhicules, de résultats centrés sur les produits et installations aux résultats liés à l’amélioration de la performance 	<p>Exigera :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de centrer la recherche sur la manière dont les technologies ou applications peuvent être coordonnées et intégrées de même que sur les technologies ciblant des problèmes particuliers • d’aider d’avantage les milieux des STI et de la planification à s’adapter à une orientation d’exploitation, comprenant des méthodes pratiques de s’occuper des problèmes de ressources en capital et de fonctionnement pour les STI
Thème habilitant n°2 : Les nouveaux rôles, relations et financement du secteur privé		
<p>Permettront :</p> <ul style="list-style-type: none"> • aux organisations des secteurs public et privé de coopérer pour promouvoir la sécurité, l’efficacité et la productivité des déplacements • aux voyageurs de bénéficier d’une gestion plus homogène du réseau de transport 	<p>Mèneront :</p> <ul style="list-style-type: none"> • à combiner les investissements publics et privés afin de créer une infrastructure opérationnelle et technologique qui ne serait pas réalisables grâce au seul parrainage public ou privé • à des stratégies nouvelles de détermination des prix qui simplifieront la perception des recettes 	<p>Exigeront :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de repenser les méthodes d’achat et de gestion par les organismes publics de services auprès du secteur privé • d’encourager la création d’organisations d’exploitation régionales • d’étudier et de moderniser les besoins d’effectif pour appuyer les organisations et institutions nouvelles
Thème habilitant n°3 : Les nouvelles politiques et initiatives fédérales visant le vaste déploiement de produits du secteur privé		
<p>Signifient que le secteur privé devra :</p> <ul style="list-style-type: none"> • fournir des produits et services pour répondre aux besoins du gouvernement, des entreprises et des consommateurs • s’associer aux gouvernements pour mettre au point et assurer des services de transport • faire preuve d’innovation dans l’élaboration de nouvelles approches des transports grâce à des travaux de R-D sur les nouveaux produits, systèmes et services, relations et entreprises 	<p>Mèneront :</p> <ul style="list-style-type: none"> • à une révision des règles sur les marchés publics pour favoriser l’efficacité des achats de produits de STI par les organismes gouvernementaux • à une exploration des meilleurs moyens de communiquer une information en temps réel exacte et utile • à un échange de renseignements entre toutes les parties concernées tout en assurant la protection des renseignements personnels des conducteurs 	<p>Exigeront :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des activités améliorées d’information pour souligner la valeur des systèmes mobiles d’information et de communications dans l’établissement d’un réseau de transport plus sûr et plus efficace • une amélioration de l’accès public • l’adoption hâtive de ces systèmes afin de créer un environnement à plus faible risque, susciter rapidement des ventes et aider à réduire le coût pour le grand public de l’adoption de la technologie des STI • l’introduction éventuelle de mécanismes d’encouragement à l’intention des acheteurs de produits et services de STI • l’élimination des obstacles

**Annexe V – Vision décennale d’ITS America pour le programme national des STI :
thèmes habilitants**

Thème habilitant n°4 : La concentration sur les facteurs humains		
<p>Permettra :</p> <ul style="list-style-type: none">• de déployer des produits et services de STI sûrs et utilisables pour tous les usagers• d’atténuer les préoccupations en matière de responsabilité des concepteurs et fabricants	<p>Mènera :</p> <ul style="list-style-type: none">• à une détermination de la charge de travail associée aux tâches secondaires• à une compréhension des facteurs d’attention, de charge de travail et de distraction qui existent pour les chauffeurs professionnels par opposition aux conducteurs de véhicules particuliers• à l’harmonisation des signes et signaux externes et dans les véhicules• à l’uniformisation des dispositifs d’avertissement embarqués dans tous les véhicules• à la présentation des renseignements aux voyageurs de manière à maximiser leur utilité et à minimiser la confusion	<p>Exigera :</p> <ul style="list-style-type: none">• de faire de l’étude des facteurs humains en jeu dans les transports et les STI une question d’importance nationale• de créer une coalition nationale d’intervenants publics et privés qui assume la responsabilité d’explorer et d’établir des lignes directrices en ce qui concerne les facteurs humains liés aux STI

ANNEXE W

Fournisseurs éventuels de STI en fonction
des volets des services aux usagers

Annexe W – Volets de services aux usagers des STI

Les tableaux des pages suivantes résumant la participation actuelle et éventuelle des sociétés des provinces de l'Atlantique aux divers volets de services aux usagers des STI.

Voici une définition des colonnes :

- *Années* : Nombre d'années d'existence de la société.
- *Employés* : Nombre de personnes employées par la société.
- *% de l'extérieur de la région* : Pourcentage du chiffre d'affaires de la société qui provient de l'extérieur de la région de l'Atlantique.
- *% de l'extérieur du Canada* : Pourcentage du chiffre d'affaires de la société qui vient de l'extérieur du Canada.
- *Applicabilité aux STI* : Mesure dans laquelle les travaux de la société pourraient être appliqués à des domaines des STI. Un cercle plein (●) signifie que la société travaille surtout dans le domaine des STI. Un cercle partiellement plein (◐) signifie que la société travaille jusqu'à un certain point dans le domaine des STI ou que la plupart de ses travaux pourraient facilement être transférés aux STI. Un cercle vide (○) signifie que la société ne travaille pas dans le domaine des STI, mais qu'on pourrait éventuellement transférer les résultats aux STI.
- *Recherche/développement de produits* : Indication du fait que les travaux de la société concernent la recherche ou le développement de produits.
- *Fabrication* : Indication du fait que la société travaille ou non dans le domaine de la fabrication.
- *Installation/intégration de systèmes* : Indication du fait que les travaux de la société concernent ou non l'installation ou l'intégration de systèmes.
- *Conseils* : Indication du fait que la société assure ou non des services de conseils.

Stabilité de la société

Les deux premières variables, c'est-à-dire *Années* et *Employés*, sont les principaux indicateurs de la stabilité de la société. Plus une société est établie (plus elle existe depuis un certain nombre d'années) et plus elle compte d'employés, moins il est probable que son niveau de production changera de façon marquée. Outre ces deux indicateurs, le pourcentage d'activité à l'extérieur de la région de l'Atlantique ou du Canada influe aussi sur la stabilité. Généralement, plus le marché de la société est vaste, moins elle est vulnérable aux fluctuations de l'économie régionale. Enfin, une société qui s'occupe de fabrication est sans doute plus stable étant donné les immobilisations considérables que cette activité exige.

Emprise extrarégionale

Le pourcentage des travaux accomplis à l'extérieur de la région de l'Atlantique et le pourcentage de ceux qui sont accomplis à l'extérieur du Canada sont les deux principaux facteurs qui traduisent l'emprise extrarégionale. Les sociétés qui ont fait beaucoup de travail à l'extérieur de la région pourront plus facilement accroître leur présence dans le domaine des STI sur les marchés canadien et international. En plus de ces deux facteurs, l'âge de la société peut indiquer si la société est prête à pénétrer les marchés canadien et international.

Annexe W – Volets de services aux usagers des STI

Volet de services aux usagers 1 : Services de renseignements aux voyageurs

- Services aux usagers employant des systèmes et technologies avancés pour gérer les renseignements qui aident les conducteurs à décider quand conduire et quel itinéraire emprunter et qui permettent également de réserver des places et d'autres services aux voyageurs.

Société	Années	Employés	% ext. région	% ext. Canada	Applicabilité aux STI	Recherche / développement de produits	Fabrication	Installation / intégration de systèmes	Conseils
Accesstec Inc	7	27	100	65	●	✓		✓	✓
Delphi Systems Inc.	9	5	60	25	●				✓
Engineering Technologies Canada Ltd.	6	5	0	0	○	✓			✓
Enseignes Imperial Signs	39	400	15	*	○	✓		✓	✓
Geoplan Consultants Inc.	14	15	30	0	○	✓			✓
J. J. MacKay Canada Ltd.	40	150	*	*	●	✓	✓		✓
SGE Group Inc.	30	120	25	12	●	✓		✓	
SVG Consulting Inc.	2	2	60	35	●				✓
xwave	4	2800	50	20	●	✓	✓	✓	✓

Volet de services aux usagers 2 : Services de gestion de la circulation

- Services aux usagers utilisant des systèmes et technologies avancés pour améliorer l'efficacité et le fonctionnement de l'infrastructure actuelle des transports de surface et créer des conditions plus sûres pour les voyageurs.

Société	Années	Employés	% ext. région	% ext. Canada	Applicabilité aux STI	Recherche / développement de produits	Fabrication	Installation / intégration de systèmes	Conseils
ADI Group	46	200	15	0	●				✓
Approach Navigation Systems Inc.	6	6	75	60	○	✓		✓	✓
C-CORE	27	57	80	35	○	✓			✓
CARIS	22	150	*	65	●	✓			✓
Consolidated Technologies Ltd.	17	8	90	80	○	✓			✓
Delphi Systems Inc.	9	5	60	25	●				✓
DPL Group	17	80	80	50	●	✓		✓	
Engineering Technologies Canada Ltd.	6	5	0	0	○	✓			✓
Enseignes Imperial Signs	39	400	15	*	○	✓		✓	✓
Geoplan Consultants Inc.	14	15	30	0	○	✓			✓
Intrignia Solutions Inc.	2	3	*	*	○	✓		✓	✓
Jacques Whitford Environment	30	900	60	35	○				✓
Kinek Technologies	2	55	100	100	●	✓		✓	✓
Pinter Consulting Services Inc.	8	1	20	20	○	✓			✓
SGE Group Inc.	30	120	25	12	●	✓		✓	
Seimac Limited	24	55	*	*	●	✓	✓	✓	
Spatial Decision Support Systems Ltd.	8	3	0	0	○	✓			✓

Annexe W – Volets de services aux usagers des STI

SVG Consulting Inc.	2	2	60	35	●				✓
Trip Data & Safety Management Inc.	23	5	95	40	○	✓			✓

● = la plupart des travaux en STI

○ = une part des travaux en STI ou facilement transférables aux STI

○ = la société ne travaille pas dans les STI, mais ses résultats pourraient être transférés aux STI

* = aucune donnée disponible

Annexe W – Volets de services aux usagers des STI

Volet de services aux usagers 3 : Services de transport en commun

- Services de transport en commun, y compris transports urbains, ruraux et de banlieue à itinéraire fixe, à détournement et adaptés à la demande assurés par autobus, rail lourd, rail léger, train de banlieue, fourgonnette, covoiturage ou partage de taxi. Toutes les formes de transport sur de courtes distances de plusieurs occupants d'un véhicule devraient bénéficier de ces services.

Société	Années	Employés	% ext. région	% ext. Canada	Applicabilité aux STI	Recherche / développement de produits	Fabrication	Installation / intégration de systèmes	Conseils
ADI Group	46	200	15	0	●				✓
Atlantic Data Group	25	25	70	10	○	✓		✓	✓
Baseline Business Geographics Inc.	8	5	30	15	○	✓		✓	✓
CARIS	22	150	*	65	●	✓			✓
Delphi Systems Inc.	9	5	60	25	●				✓
DPL Group	17	80	80	50	●	✓		✓	
Geoplan Consultants Inc.	14	15	30	0	○	✓			✓
Intrignia Solutions Inc.	2	3	*	*	○	✓		✓	✓
Kinek Technologies	2	55	100	100	●	✓		✓	✓
Pinter Consulting Services Inc.	8	1	20	20	○	✓			✓
Seimac Limited	24	55	*	*	●	✓	✓	✓	
Spatial Decision Support Systems Ltd.	8	3	0	0	○	✓			✓
SVG Consulting Inc.	2	2	60	35	●				✓
Trip Data & Safety Management Inc.	23	5	95	40	○	✓			✓

Volet de services aux usagers : Services de paiement électronique

- Services de paiement électronique axés sur un usager. Les voyageurs ont ainsi accès à un moyen unique de paiement électronique pour tous les modes et services de transport.

Société	Années	Employés	% ext. région	% ext. Canada	Applicabilité aux STI	Recherche / développement de produits	Fabrication	Installation / intégration de systèmes	Conseils
AnyWare Group Inc.	2	25	100	95	○	✓		✓	✓
Delphi Systems Inc.	9	5	60	25	●				✓
J. J. MacKay Canada Ltd.	40	150	*	*	●	✓	✓		✓
SGE Group Inc.	30	120	25	12	●	✓		✓	
SVG Consulting Inc.	2	2	60	35	●				✓

Annexe W – Volets de services aux usagers des STI

Volet de services aux usagers 5 : Exploitation de véhicules commerciaux

- Volet axé sur le transport des marchandises et les services qui améliorent la gestion du parc de véhicules dans le secteur privé et le transport des marchandises, en plus de simplifier les fonctions gouvernementales/réglementaires.

Société	Années	Employés	% ext. région	% ext. Canada	Applicabilité aux STI	Recherche / développement de produits	Fabrication	Installation / intégration de systèmes	Conseils
Advatek Systems Inc.	15	8	10	10	○	✓	✓	✓	✓
ALT Group Inc.	6	8-10	*	25	○	✓			✓
AMIRIX Systems Inc.	21	50	80	20	●	✓		✓	
Beltek Systems Design Inc.	12	20	100	75	●	✓		✓	✓
Compusult Ltd.	17	32	90	75	●	✓		✓	✓
Delphi Systems Inc.	9	5	60	25	●				✓
DPL Group	17	80	80	50	●	✓		✓	
Geonet Technologies Inc.	8	15	60	20	●	✓			✓
Geoplan Consultants Inc.	14	15	30	0	○	✓			✓
International Communications and Navigation Ltd.	6	23	85	55	○	✓		✓	✓
PEI Innovations Inc.	3	6	95	85	●	✓	✓	✓	
Seimac Limited	24	55	*	*	●	✓	✓	✓	
SVG Consulting Inc.	2	2	60	35	●				✓
Trip Data & Safety Management Inc.	23	5	95	40	○	✓			✓

Volet de services aux usagers 6 : Services de gestion des urgences

- Services aux usagers liés directement à la détection, la notification et l'intervention en cas d'incidents urgents et non urgents qui se produisent la route ou près de celle-ci.

Société	Années	Employés	% ext. région	% ext. Canada	Applicabilité aux STI	Recherche / développement de produits	Fabrication	Installation / intégration de systèmes	Conseils
Canpolar East Inc.	20	1	85	85	○	✓			
Delphi Systems Inc.	9	5	60	25	●				✓
Geonet Technologies Inc.	8	15	60	20	●	✓			✓
Geoplan Consultants Inc.	14	15	30	0	○	✓			✓
Spatial Decision Support Systems Ltd.	8	3	0	0	○	✓			✓
SVG Consulting Inc.	2	2	60	35	●				✓
xwave	4	2800	50	20	●	✓	✓	✓	✓

Annexe W – Volets de services aux usagers des STI

Volet de services aux usagers 7 : Systèmes de sécurité et de contrôle des véhicules

- Services qui contribuent principalement à l'atteinte des objectifs de sécurité des STI en diminuant directement le nombre et la gravité des collisions.

Société	Années	Employés	% ext. région	% ext. Canada	Applicabilité aux STI	Recherche / développement de produits	Fabrication	Installation / intégration de systèmes	Conseils
Canpolar East Inc.	20	1	85	85	○	✓			
DPL Group	17	80	80	50	●	✓		✓	
Delphi Systems Inc.	9	5	60	25	●				✓
International Communications and Navigation Ltd.	6	23	85	55	○	✓		✓	✓
Intrigna Solutions Inc.	2	3	*	*	○	✓		✓	✓
Measurand Inc.	9	12	100	80	○	✓	✓		
PEI Innovations Inc.	3	6	95	85	●	✓	✓	✓	
SVG Consulting Inc.	2	2	60	35	●				✓

Volet de services aux usagers 8 : Services d'entreposage des données

- Collecte, groupement et diffusion des données météorologiques et environnementales. Comprend aussi l'archivage et la communication de données historiques sur les transports.

Société	Années	Employés	% ext. région	% ext. Canada	Applicabilité aux STI	Recherche / développement de produits	Fabrication	Installation / intégration de systèmes	Conseils
Compusult Ltd.	17	32	90	75	●	✓		✓	✓
Consolidated Technologies Ltd.	17	8	90	80	○	✓			✓
Delphi Systems Inc.	9	5	60	25	●				✓
Satlantic Inc.	12	40	95	85	○	✓	✓	✓	
SVG Consulting Inc.	2	2	60	35	●				✓

ANNEXE X

Créneaux

Annexe X – Créneaux

Créneaux

Sous-service aux usagers	Description	Fournisseurs éventuels	Autres commentaires
2.4.3 RWIS (systèmes météo routiers)	Détection et prévision anticipées des dangers environnementaux (p. ex., routes glacées, brouillard dense). Cela permet de déployer plus efficacement les ressources d'entretien des routes, de diffuser des avertissements généraux aux voyageurs, d'améliorer la gestion des urgences et les interventions, et d'appuyer les avertissements aux conducteurs propres à des endroits précis.	<ul style="list-style-type: none"> • Approach Navigation Systems Inc.; • Jacques Whitford Environment; • Seimac Limited 	Déploiement interne.
2.5.1 Gestion de l'entretien de l'infrastructure	Gestion automatisée des parcs de véhicules d'entretien, de construction ou de services spéciaux (p. ex., chasse-neige, camions d'épandage du sable et du sel). Ce sous-service aux usagers inclut également les systèmes axés sur l'infrastructure qui contrôlent l'emplacement et le statut des véhicules et les données produites par les capteurs (p. ex., les capteurs environnementaux ou d'état de la chaussée) dont sont munis les véhicules. Cela inclut également les systèmes sur les véhicules d'entretien qui créent cette information et qui la transmettent au centre ou au système de contrôle. Les systèmes centrés sur l'infrastructure servent à la répartition des véhicules, à l'établissement de l'itinéraire et à la gestion des biens	<ul style="list-style-type: none"> • Approach Navigation Systems Inc. • CARIS • DPL Group • Geoplan Consultants Inc. • Intrignia Solutions Inc. • Jacques Whitford Environment • Kinek Technologies • Pinter Consulting Services Inc. • Seimac Limited • Spatial Decision Support Systems Ltd. • Trip Data & Safety Management Inc. 	Nouveau service aux usagers d'après l'architecture des États-Unis.
3.11 Repérage des véhicules de transport en commun (appelé aussi la localisation automatique des véhicules)	Suivi de la conformité en temps réel des véhicules de transport en commun avec l'horaire et mise à jour en conséquence de l'horaire du système de transport en commun. L'emplacement du véhicule peut être déterminé par le véhicule (c.-à-d., au moyen de GPS) ou directement par l'infrastructure (c.-à-d., balises, capteurs). Le sous-système de gestion des transports en commun traite cette information, met à jour l'horaire et transmet l'information en temps réel sur l'horaire au sous-système du fournisseur de services de renseignements par liaison à fil.	<ul style="list-style-type: none"> • CARIS • DPL Group • Geoplan Consultants Inc. 	Inspiré de la Disability Act des États-Unis qui prévoit un investissement dans les transports en commun pour améliorer l'accessibilité et la sécurité des systèmes de transport en commun.
3.1.2 Exploitation de transports en commun à itinéraire fixe	Affectation et contrôle automatiques des chauffeurs et établissement des itinéraires et des horaires pour les services à itinéraire fixe, remplaçant ainsi les registres manuels traditionnels. Les données sur les véhicules de transport en commun sont intégrées à celles d'autres modes de transport (p. ex., train, traversier, avion) afin de fournir au public des horaires dynamiques intégrés et personnalisés.	<ul style="list-style-type: none"> • ADI Group • Baseline Business Geographics Inc. • CARIS • Intrignia Solutions Inc. • Kinek Technologies • Pinter Consulting Services Inc. • Spatial Decision Support Systems Ltd. • Trip Data & Safety Management Inc. 	Inspiré de la Disability Act des États-Unis qui prévoit un investissement dans les transports en commun pour améliorer l'accessibilité et la sécurité des systèmes de transport en commun.
5.5.1 Surveillance en transit du transport des marchandises	Ce sous-service aux usagers consiste dans la capacité à suivre et à contrôler les conteneurs et les expéditions de transport intermodal de marchandises à l'échelle du système de transport et appuie la surveillance du conteneur et de son contenu pendant tout le cycle ramassage-transport-livraison. L'information est communiquée aux clients, aux gestionnaires de	<ul style="list-style-type: none"> • Advatek Systems Inc. • AMIRIC Systems Inc. • Compusult Ltd. • DPL Group • Geonet Technologies Inc. • International Communications and Navigation Ltd. 	Inspiré d'une exigence accrue de sécurité sur le territoire national.

Annexe X – Créneaux

Sous-service aux usagers	Description	Fournisseurs éventuels	Autres commentaires
	parcs de véhicules et aux fournisseurs de services de logistique.	<ul style="list-style-type: none"> • PEI Innovations Inc. • Seimac Limited 	
5.6.1 Administration du parc de véhicules	Suivi de l'emplacement des véhicules, des itinéraires et de la consommation de carburant au sous-système de gestion du parc de véhicules et des marchandises à l'aide d'une liaison cellulaire ou par satellite et de l'infrastructure sans fil existante. Les véhicules sont munis de processeurs reliés aux capteurs (p. ex., indicateur de quantité de carburant) et à la liaison cellulaire de données. Le sous-système de gestion du parc de véhicules et des marchandises peut transmettre des instructions en matière de répartition et traiter les demandes d'aide et de renseignements généraux provenant du véhicule. Le sous-service aux usagers peut également assurer la connectivité avec les fournisseurs de services de transport intermodaux au moyen de l'infrastructure à fil existante.	<ul style="list-style-type: none"> • ALT Group Inc. • DPL Group • International Communications and Navigation Ltd. • Geoplan Consultants Inc. • Seimac Limited 	
6.4.1 Gestion des interventions d'urgence	Comprend les systèmes de répartition assistés par ordinateur, le matériel des véhicules d'urgence et les communications sans fil qui permettent le déploiement sûr et rapide des ressources appropriées. Les urgences inclut le matériel et le logiciel nécessaire pour repérer les véhicules d'urgence. Les organismes de sécurité publics, de gestion de la circulation, de gestion de l'entretien ainsi que de nombreux autres organismes concernés peuvent participer à une intervention coordonnée qui est gérée par ce sous-service.	<ul style="list-style-type: none"> • Geonet Technologies Inc. • Geoplan Consultants Inc. • xwave 	Inspiré d'une exigence accrue de sécurité sur le territoire national.