

Le coin de Carl

Au moment où vous lirez ces lignes, le 17^e Congrès mondial de STI tenu à Stockholm sera chose du passé. Le Canada a fait bonne figure : présentation de nombreux articles techniques, présence de plus d'une douzaine d'entreprises canadiennes sur le site de l'exposition, et participation de STI Canada, qui vous représente efficacement comme membre du Comité de planification des Amériques au sein des « Trois Grands » – ERTICO (STI Europe), STI Amérique et STI Japon. Nous étudions la possibilité de tenir le Congrès mondial au Canada la prochaine fois qu'il aura lieu en Amérique du Nord, en 2014, et nous souhaitons avoir vos commentaires sur ce projet. Bien qu'impliquant une somme considérable de travail, l'évènement apporte une toute nouvelle visibilité à l'hôte, comme ce fut le cas pour STI Canada qui organisa à Toronto en 1999 un congrès des plus réussis; s'il est bien préparé, les répercussions financières sont aussi intéressantes.

Votre DE et cinq membres de STI étaient présents partout à la fois lors de la « Conférence rurale nationale de STI » qui s'est tenue à Seaside en Oregon du 23 au 26 août. Image Sensing Systems, International Road Dynamics, le LEA Group, RuggedCom and Intelligent Imaging Systems ont intrigué les 300 délégués avec leurs technologies et un membre du conseil d'administration de STI Canada, Rob Shirra, a présenté les acquis du Canada lors de l'atelier « Systèmes d'information de nouvelle génération pour les voyageurs ». Un buffet, commandité par nos membres et STI Canada a clôturé la rencontre qui fut un franc succès. Le défi le plus clair qu'a peut-être permis de dégager la Conférence est l'intégration des données aux technologies émergentes qui apparaissent chaque jour sur le marché.



Le directeur exécutif Carl Kuhnke au kiosque de STI Canada

L'automne a pris un départ stratégique avec le Sommet 511 d'Ottawa auquel plusieurs membres de votre CA, votre secrétaire et votre DG ont assisté. Encore une occasion pour tout le Canada de s'unir et de forger un consensus national sur les développements du service 511 ainsi que la chance pour STI Canada de favoriser significativement ce consensus. Un article de ce numéro est consacré spécialement à ce Sommet qui a réuni plus de 120 personnes représentant des organisations de partout au Canada.

Carl Kuhnke
Directeur exécutif

Dans ce numéro

Articles

- Un message de votre Directeur exécutif ...page 1
- Sommet 511 ... p2
- Occasions d'affaires pour STI aux Philippines ... p4
- Une primeur sur les capteurs de pesage dynamique routier ... p5

Rubriques

- Nouvelles STI ... p6
- Nouvelles des membres ... p7
- Évènements prochains ... p8



Ce bulletin de nouvelles est publié pour les membres de STI Canada, avec un public cible constitué de participants qui œuvrent dans le domaine des STI au Canada. Nous ne faisons aucune représentation ou garantie d'aucune sorte, expresse ou implicite, sur l'exhaustivité, l'exactitude, la fiabilité, l'adéquation à un usage ou de la disponibilité à l'égard de l'information, des produits, des services ou des graphiques contenus dans ce bulletin de nouvelles. STI Canada n'assume aucune responsabilité pour les déclarations contenues dans les communications fournies par d'autres organisations ou les auteurs, et la publication de ce matériel ne sous-entend aucunement l'approbation de STI Canada. En aucun cas, STI Canada ne sera tenu responsable de toute perte ou dommage, y compris, sans limitation, indirecte ou consécutive, pertes ou dommages résultants de, ou liés à, l'utilisation de tout contenu de ce bulletin de nouvelles. Les liens vers d'autres sites ne sont pas une partie intégrale du contenu de STI Canada et sont fournis uniquement à titre d'aide. Les sites liés ne sont pas sous le contrôle de STI Canada en ce qui concerne leur nature, le contenu et la disponibilité. STI Canada ne possède pas de droits de propriété intellectuelle pour le matériel présent sur les sites liés, ni ne garantit l'exactitude des renseignements qu'ils contiennent, et ne prétend aucunement en promouvoir la reconnaissance ni approuver les opinions qui y sont exprimées. L'utilisation de tout matériel, en tout ou en partie, contenu dans ce bulletin de nouvelles requiert le consentement écrit de la part de STI Canada.

Sommet
le 8 septembre 2009, Ottawa



September 8, 2009, Ottawa
Summit

Par Heather Navarra, STI Canada

Les 8 et 9 septembre, Transports Canada et STI Canada ont organisé à Ottawa un Sommet qui a réuni divers intervenants intéressés par le service 511. Les partisans de la mise en oeuvre du service et les experts en matière de déploiement ont participé en grand nombre à l'évènement.

Le premier jour, **Kristine Burr** (SMA-Politiques, Transports Canada) et **Susan Spencer** (Directrice, Bureau STI, Transports Canada) ont accueilli les participants et ont présenté un aperçu historique dans le but d'informer ces derniers de la situation actuelle au Canada. Une discussion interactive avec panel portant sur divers thèmes susceptibles d'intéresser les personnes impliquées dans le déploiement de systèmes a suivi.

Buts et défis

- conception–temps/voyageur ou origine/destination
- importance de la qualité et de la crédibilité des données pour garantir un système efficace
- nécessité d'un système sans faille et rapide
- gratuit ou peu coûteux (pour des usagers de services haut de gamme)
- intégration entre les régions et au-delà des frontières (échelle régionale, provinciale, internationale)
- dissémination – téléphone, Internet, PDAs, réseaux pour handicapés comme TTD/TTY, langues, etc.
- demande/volumes
- services sur mesure
- liens à des systèmes d'alerte d'urgence pour des avis de sécurité
- profits
- mesures de performance – sondages, réactions, satisfaction des usagers
- financement et partage des coûts
- formation d'un consensus
- gouvernance

Un deuxième panel, fournissant le point de vue des entreprises, a permis de discuter des éléments suivants :

Merci aux participants des panels :

Panel 1

Heather Neish, Nouvelle-Écosse
Bruce Zvaniga, Mun. de Toronto
Ken MacDonald, Env. Canada
Michael De Santis, AMT

Panel 2

Ray Senez, Telenium
Rob Shirra, STI Canada
Muthanna Subbaiah,
Telus

- élaboration du plan d'affaires – service commercial ou public ?
- demande/structures des coûts/croissance du volume des appels
- revenus provenant de la publicité et des abonnements aux services haut de gamme
- rôle des fournisseurs de services
- une conception à plateforme unique qui dessert tous les types de technologies et modes de dissémination
- contenu généré par l'utilisateur (« Twitter ») permet de fournir les mises à jour en temps réel
- mises à jour des données sur le terrain (par exemple : par Blackberry)
- normes
- intégration/partage de données/collaboration avec d'autres agences
- partenariat et alliances stratégiques pour assurer les services
- combler les attentes des utilisateurs (technophiles)
- technologie de pointe/réseau corporel « cell and texte » relayant des systèmes activés par la voix à des pilotes
- uniformité partout au Canada/besoins différents (zone rurale, zone urbaine)
- planification de systèmes de nouvelle génération
- quel est le rôle du gouvernement?

Les discussions de l'après-midi, consacrées à la détermination des obstacles et des défis, ont porté sur huit thèmes :

1. À quoi devrait ressembler le système 511?
2. À qui devrait appartenir le système et qui devrait être aux commandes?
3. Normes nationales
4. Tendances émergentes/technologies
5. Intégration –dans un territoire donné, entre des territoires et à l'échelle internationale.
6. Politiques linguistiques
7. Qui devrait faire la promotion du service 511?
8. Besoins de données/intégration/rôle du gouvernement

Huit groupes de travail, dans lesquels les participants se sont répartis, ont été formés pour échanger sur chacun de ces thèmes. Les interactions animées ont permis l'élaboration d'une liste complète d'éléments pouvant fonctionner d'une manière rentable, et de défis *Suite >>*

Sommet
le 8 septembre 2009, Ottawa



September 8, 2009, Ottawa

Summit

Suite de la page 2



Barry Pekilis (Transports Canada) anime une discussion portant sur le thème « Qui doit promouvoir le service 511? »

De plus, une discussion récapitulative a permis d'aborder les autres thèmes suivants :

- Le service 511, ou une partie de celui-ci, sera-t-il considéré comme « service essentiel? Si oui, cela impliquera responsabilité, responsabilité financière, et peut-être des obligations.
- On s'attend à ce que la mise en œuvre du service 511 s'effectue selon une approche progressive et que la transition se fasse graduellement.
- Des normes minimales seront-elles requises pour se prévaloir de la « marque » 511?
- Comment les données requises seront-elles obtenues?
- Incitations à partager les données qui sont disponibles
- Marketing/fabrique de la marque
- Manque d'une politique d'ensemble (cadre de travail) pour fournir des solutions aux problèmes
- Cohérence entre les différentes régions
- Partages des meilleures pratiques

On a proposé les principes directeurs suivants :

1. Objectifs communs/portée/normes (par exemple : langue)
2. Implication des parties prenantes/participation/investissements
3. Système sans faille
4. Intégration
5. Accessibilité
6. Service de base gratuit

Afin de poursuivre le travail de cette première journée, les promoteurs ont été invités à participer à la rencontre du lendemain. On a déterminé six domaines clés :

1. Partenariats
2. Technologie
3. Ressources
4. Prestation des services
5. Cueillette des données/maintenance
6. Communications/marketing

Encore une fois, les participants ont été répartis en groupe pour explorer les problèmes et les solutions. Pour chacun des domaines, on a élaboré une liste d'actions potentielles.

La rencontre de l'après-midi a été consacrée à la discussion de modèles de gouvernance : Quelles doivent être les caractéristiques du modèle de gouvernance? Quels sont les modèles possibles? Quels sont les avantages et les inconvénients de chacun?

La grande motivation des personnes présentes et l'intensité des discussions ne laissent pas de doute que les participants représentent un grand nombre de partisans enthousiastes, mais qu'il reste cependant encore beaucoup à faire pour s'assurer de mettre en œuvre un système 511 de qualité partout au Canada. Tous ont généralement reconnu que, malgré les défis technologiques qui se posent, des solutions existent. Le plus important est de construire un plan d'action; et la première étape de ce plan serait de déterminer un modèle de gouvernance valide.

Afin de poursuivre sur cette lancée, le groupe de travail 511, coprésidé par Susan Spencer et Nancy Lynch (NB DOT), continuera de fournir des réactions sur le projet au Conseil des sous-ministres (par l'entremise du Comité de soutien, politique et planification (CSPP)).

Susan s'est réjouie de l'implication des entreprises participantes et de leur soutien continu. Elle a fait la promesse d'un processus transparent qui comprendra le partage de l'information. Un compte-rendu de cet événement de deux jours sera disponible pour les participants sous peu.

Occasions d'affaires aux Philippines

*Par Evelyn Rothery, Déléguée commerciale,
Ambassade du Canada, Makati, Philippines*

Voici un bref résumé portant sur le projet de développement des autoroutes à péage dans Luzon-Nord. Le système des autoroutes à péage de Luzon-Nord est la propriété de Metro Pacific Corp. qui en confie l'exploitation à ses filiales : la Metro Pacific Tollways Corp. et la Manila North Tollways Corp (MNTC).

MNTC planifie deux nouveaux projets d'autoroutes à péage, d'une valeur jointe de dix milliards de pesos, qui vont relier le North Luzon expressway (NLEEx) à Mac-Arthur Highway et à Letre Road à Malabon. La première route (tronçon 9) d'une longueur de 3,85 km est une autoroute à six voies qui reliera NLEEx à Mac-Arthur Highway et la deuxième (tronçon 10) d'une longueur de 5,85 km, est une autoroute à quatre voies qui reliera Mac-Arthur Highway à Letre Road à Malabon, qui, à son tour, permet d'atteindre la zone portuaire. On s'attend à ce que la durée du trajet de Mac-Arthur Highway à la région du port soit réduite d'environ une heure. Toutefois, les projets doivent encore obtenir l'approbation du conseil. La construction de ces deux tronçons sera effectuée par la MNTC.

Actuellement, des projets d'une valeur jointe de 38 milliards de pesos, incluant la construction d'une nouvelle route de 16 milliards de pesos qui relierait NLEEx et South-Luzon Expressway, sont sur la table pendant que de nouvelles sources de financement sont envisagées. MNTC planifie s'inscrire en Bourse et émettre des actions et des lettres de créance.

La phase 1 du NLEEx est déjà exploitée commercialement tandis que la réfection, l'expansion, l'exploitation et la maintenance du tronçon déjà existant du NLEEx de 8,4 km reliant Metro Manila à Clark et Pampanga se poursuivent de même que se poursuivent la construction, l'exploitation et la maintenance du tronçon Subic-Tipo de 8 km.

La phase 2, appelée boucle C-5, comporte quatre tronçons incluant les tronçons 9 et 10. Les deux tronçons actuellement en chantier sont une autoroute à six voies de 2,27 km reliant Mindanao Avenue et NLEEx (tronçon 8.1) et une autoroute à six voies de 10,3 km reliant CP Garcia et Mindano (tronçon 8.2). Ces deux tronçons sont financés par un prêt de sept ans accordé par la Banque Nationale de Philippines. On s'attend que travaux aux coûts de 2,1 milliards de pesos soient terminés en avril 2010.



Foreign Affairs and
International Trade Canada

Affaires étrangères et
Commerce international Canada

Les deux tronçons seront munis de système de perception de péage, semblable à ceux de NLEEx, ainsi que de services essentiels comprenant gestion et communication de la circulation, éclairage médian, marquage des voies, signalisation, boîtes d'appel d'urgence.



STI Canada
*Souhaite la bienvenue aux
nouveaux membres*

ENTREPRISES

CS Systems
Grey Island Systems

Avez-vous un emploi à offrir dans le domaine des STI?

STI Canada propose un service de promotion des offres d'emploi dans l'entreprise qui fonctionne par l'entremise du site Internet de STI et par courrier électronique aux membres. Cet utile service rejoint un public ciblé de plus de 750 professionnels du domaine des transports. Pour afficher un poste, les coûts sont tout à fait raisonnables :

- | | |
|--------------------------------|----------------|
| ▶ Entreprise membre de soutien | Sans frais |
| ▶ Entreprise membre | 100\$ plus TPS |
| ▶ Non membre | \$200 plus TPS |

Tous les affichages doivent porter une date de fin d'affichage du poste. Après cette date, l'affichage sera supprimé.

Pour afficher un emploi, communiquez avec itscanada@itscanada.ca

Veuillez prendre note que les CV ne seront pas affichés.

Une primeur sur les capteurs de pesage routier dynamique

QU'EST-CE QUE LE PESAGE ROUTIER DYNAMIQUE?

Le **pesage routier dynamique** (PRD) est une composante clé de la gestion moderne de la route. Les dispositifs de PRD mesurent et enregistrent le poids d'un véhicule commercial au moment où il passe au-dessus d'un capteur. Les camions sont équipés de transpondeur à identification RF permettant de communiquer l'identification du camion au poste de pesée où s'effectue alors une revue des données de permis, des infractions antérieures, etc. Le principal avantage du PRD est que les véhicules dont le poids et la taille sont conformes aux normes n'ont pas à s'arrêter au poste de pesée. Ce qui représente un avantage sur le plan de l'efficacité aussi bien que sur celui de la sécurité (en éliminant la formation de queues qui débordent sur la voie principale). Visant principalement l'application des règlements, les capteurs de PRD sont aussi utilisés pour empêcher les véhicules excessivement lourds de traverser les petits ponts et pour effectuer le suivi des installations de pavage. Le PRD est aussi utile pour émettre des rappels de vitesse de sécurité : dans les sites où des incidents se sont produits antérieurement pour des causes reliées à la charge du camion et à sa vitesse, des avis sont transmis par des panneaux à messages. À partir du poids du véhicule et des conditions (classe, présence d'une courbe, largeur de la route), ils indiquent la vitesse sécuritaire recommandée. Les systèmes de chemin de fer et les avions utilisent également la technologie du PRD.

TYPE DE CAPTEURS DE PESAGE DYNAMIQUE ROUTIER

Les capteurs **Bending Plate** ont de nombreuses applications de PRD, allant de la gestion de la circulation, de la détection des charges et des applications de péage, à l'entretien des routes et à la planification. Généralement, on installe deux **Bending Plate** par voie. La vitesse des véhicules qui passe sur les capteurs peut varier entre 5 km/h et 200 km/h.

Les capteurs **Single Load Cell (SLC)** sont extrêmement précis et durables, et ils requièrent peu d'entretien. Ils peuvent être utilisés pour toutes les vitesses; des vitesses lentes sur les échangeurs aux grandes vitesses sur l'autoroute. Les applications des SLC comprennent le filtrage des vitesses moyennes et élevées et la cueillette des données dans le but de faire appliquer les règlements, ainsi que la gestion automatique des autoroutes à péage. Généralement, on installe deux capteurs SLC par voie. Ce qui permet de peser chaque roue individuellement, essieu par essieu.

Les capteurs **Slow Speed Weigh-in-Motion** sont des dispositifs très précis permettant de peser des véhicules roulant à faible vitesse. Ils sont indiqués pour effectuer le suivi du poids par essieu des véhicules commerciaux et le suivi de conformité de ce poids aux normes. On les utilise en général pour des vitesses entre 0 km/h et 20 km/h. Ces capteurs offrent une grande durabilité et des coûts d'exploitation peu élevés. On les utilise dans les voies externes des postes de péage, des installations portuaires, des

postes de frontières. Le poids des camions lourds et des autres véhicules commerciaux qui passent sur les capteurs SSWIM dans des voies très larges est enregistré et un suivi est effectué pour permettre la détection de surcharge. La largeur du capteur étant d'environ trois mètres, un seul dispositif est requis par voie.

Un capteur **Lineas Quartz** est utilisé pour mesurer les charges de la roue et de l'essieu ainsi que pour déterminer le poids brut du véhicule dans des conditions de roulement dans la circulation. Ces capteurs offrent une excellente stabilité à long terme et permettent une grande étendue de mesures allant des vitesses lentes de circulation aux vitesses rapides. Les applications du capteur vont de la cueillette des données de circulation à des fins statistiques, de la détection de surcharge pour l'application des règlements et la protection des ponts, aux recherches portant sur les routes et aux systèmes de gestion des pavages.

Les capteurs **piézoélectriques** sont utilisés dans les installations permanentes ou temporaires effectuées dans la route ou sur celle-ci pour permettre la cueillette de données de circulation. Ce capteur est présenté comme un capteur de Classe 1 offrant le plus haut degré de performance requis en matière d'uniformité et de sensibilité pour les applications de PRD, et aussi comme un capteur de Classe II très efficace en regard de son coût pour le comptage et la classification des véhicules selon les données recueillies aux essieux.

RÉSUMÉ Le nombre de camions et le nombre de kilomètres parcourus augmentent. La taille des camions augmente aussi. La croissance de l'efficacité des entreprises entraîne qu'il y a relativement peu de camions vides sur la route. C'est pourquoi, la façon dont les routes sont construites et gérées, et les effets de la circulation de camions sur celles-ci, rendent le PRD et les technologies associées sont plus importants que jamais.

LEQUEL EST LEQUEL?? Réponses dans le prochain numéro.



Remerciements à International Road Dynamics pour sa contribution à cet article.

Nouvelles STI

GESTION MÉTÉO-ROUTE

Depuis l'annonce dans le numéro de juillet de nouveaux cours cet automne, CITE a aussi décidé d'offrir le cours suivant :

Principes et outils de gestion météo-route

Ce cours fournira aux professionnels de la maintenance ou de l'exploitation des autoroutes une formation leur permettant d'élaborer des outils et des stratégies pour résoudre les problèmes routiers liés à la météo. Le cours commencera par un aperçu des divers types de problèmes routiers liés à la météo et des coûts qui leur sont associés, ainsi que par un exposé de base sur la météorologie pour des non-météorologues. Dans ce cours, les participants seront initiés à diverses stratégies de résolution de problèmes météo-route, comme l'installation de stations météo-route (SMR) et la création de systèmes de soutien à décisions transversales permettant de réagir efficacement aux situations. Le cours comportera également une discussion sur les solutions météo-route propres à la gestion de la maintenance, de la circulation, des informations pour les voyageurs, et des urgences.

Pour obtenir des informations supplémentaires, visitez le site www.citeconsortium.org.

TARIFICATION DES USAGERS DE LA ROUTE

La **GNSS Metering Association for Road User Charging (GMAR)** a été créé pour mettre au point le GMAR Performance Analysis Framework (GPAF) (Cadre de travail pour l'analyse des performances de la GMAR) dont le but est d'apporter une réponse quantifiée aux questions de performance relatives au comptage des usagers de la route. Des experts de Grande-Bretagne, du Canada, de Belgique, de France, d'Allemagne, de Hollande, d'Espagne et de Suisse ont élaboré un premier ensemble de critères, de caractéristiques, de tests et d'analyses permettant de préciser la notion de *Fiabilité d'un système de tarification*. Les critères de mesure sont reliés aux seules données de tarification, et non à la distance ou à d'autres mesures précises. C'est pourquoi, l'analyse de GMAR ne tient pas compte de la technologie à bord du véhicule, d'algorithme, de processus ou d'interconnexion dans les systèmes de véhicules.

On peut télécharger le document sur le site www.gmaruc.com. Le deuxième jet, prévu pour le début de l'automne 2009, comportera des réactions des conseillers. Le jet suivant traitera de la question de la *Sécurité* et comprendra une composante sur la protection des usagers de la route (*confidentialité*) et une autre sur la protection de l'exploitant (*protection antisabotage*).

LE CATALOGUE DE RECHERCHE DU MTO

Le ministère des Transports de l'Ontario offre un catalogue de recherche en ligne comportant des références à de nombreuses publications intéressantes et donnant plein accès aux Manuels techniques du ministère et à toute sa collection de recherches. Par exemple, on trouve :

Integrating Freeway and Arterial Transportation Management: Highway Infrastructure Innovation Funding Program (Access code: HIIFP-030)

Résumé:

Objectifs de ce projet de deux ans :

1. Élaborer un modèle réaliste d'autoroutes intégrées et de réseaux d'artères permettant de tester les applications des STI.
2. Analyser et évaluer les mesures de gestion des transports fondées sur les STI
3. Déterminer les systèmes de comptage des accès, fondés sur les critères d'efficacité et d'équité, qui sont les plus appropriés et les plus sensibles aux conditions de circulation des régions de l'Ontario.

Pour consulter l'index du catalogue, visitez le site www.mto.gov.on.ca/transrd/index.shtml

LE MTO UTILISE DES MICROSIMULATIONS POUR SA PLANIFICATION DE CIRCULATION ET POUR SES PROJETS

Ne manquez pas de lire cet article dans *Traffic Technology Today* qui explique comment le MTO utilise les microsimulations; vous trouverez également des commentaires sur le comptage des accès, sur les voies pour véhicules multioccupants (VMO) et pour véhicules de covoiturage tarifé en consultant le site :

www.traffictechanologytoday.com/features.php?BlogID=316

TRANSPORT EN COMMUN ET PÉAGE DE CONGESTION

La Federal Highway Administration du US Department of Transportation vient de faire paraître une primeur intitulée *Transit and Congestion Pricing (Transport en commun et péage de congestion)*. Visitez le site suivant qui contient aussi des documents traitant de la gestion de la performance des voies VMO ainsi que d'autres documents intéressants.

ops.fhwa.dot.gov/publications/publications.htm#tol

Nos membres dans les nouvelles

AECOM Technology Corporation a fait l'acquisition de LAN Engineering of California. LAN fournit des services techniques divers qui comprennent la gestion de programme ou de projet, la conception et la consultation en gestion de construction. L'acquisition de LAN renforcera la pratique de AECOM dans le domaine des transports.

International Road Dynamics Inc.(IRD) annonce que le New York State Department of Transportation (ministère des Transports de l'État de New York) lui a accordé un contrat à long terme pour installer, mettre à jour, réparer, exploiter et maintenir des postes de cueillette de données de circulation à New York, Nassau, Suffolk, Rockland et dans le Westchester Counties. Le ministère effectue la cueillette, le résumé et l'interprétation des données de circulation sur les autoroutes de l'État ; l'information est utilisée pour estimer les besoins et évaluer la performance du système afin d'émettre des recommandations visant l'amélioration. Quatre types de sites de cueillette de données sont prévus par le contrat : sites de comptage continu, de classification automatique des véhicules, de pesage routier dynamique et de comptage court permanent. L'objectif est de fournir des services généraux de réfection et de maintenance aux sites déjà existants, et d'installer de nouveaux sites.

IRD a aussi signé une extension de contrat avec Transports Alberta pour la livraison, l'installation et la maintenance d'équipements de précontrôle en quatre sites de la province d'Alberta. À la fin de son engagement, IRD aura livré et installé en tout 20 systèmes de précontrôle et 16 postes d'inspection de véhicules commerciaux et de pesée dans la province. L'équipement dont le contrat prévoit la livraison consiste en un système RFID (identification par radiofréquence) qui permettra aux véhicules commerciaux inscrits au programme « Partners in Compliance » (PIC) (Partenaires en conformité) de contourner les postes de pesée. Selon ce programme volontaire, les transporteurs qui se qualifient peuvent décider d'avoir un transpondeur à identification électronique à bord de chacun de leurs camions. Le transpondeur émettra un signal de « feu vert » aux camions autorisés à contourner le poste de pesée. Les véhicules commerciaux qui font partie du programme PIC n'auront pas à s'arrêter aux postes d'inspection 98 % du temps. Ce qui permet de réaliser des économies de 2 800 \$ US par véhicule en durée de trajet et en consommation d'essence : calculs fondés sur un roulement de 300 trajets par an. Les autres 2 % se distribuent au hasard. Il est prévu que les nouveaux systèmes soient installés et prêts à fonctionner au printemps 2010. De plus, le présent contrat prévoit que IRD assurera la maintenance des systèmes pour les trois années subséquentes..

NAVTEQ annonce que Nextar l'a choisi comme fournisseur pour un nouveau système de localisation GPS. Nextar et Navteq travaillent en collaboration pour fournir à leurs usagers un service gratuit à long terme grâce à la publicité et aux promotions spéciales qui leur seront offertes selon leurs différentes positions. Navteq annonce aussi que son application Motorway Junction Objects est maintenant offerte dans dix pays d'Europe; ce qui permet aux systèmes de navigation de créer des animations jonction 3D et d'aider les conducteurs, grâce à des indices visuels, à prendre des décisions aux carrefours complexes.

S'appuyant sur une recherche exclusive dont l'objectif était d'évaluer les effets de l'usage quotidien des dispositifs de localisation, NAVTEQ a déclaré que les systèmes de localisation adaptés à la circulation pouvaient faire épargner aux conducteurs quatre jours par an. La prise en considération des données de circulation en temps réel allié à l'expérience du conducteur indique que l'utilisation de l'information sur la circulation est un facteur principal d'économie de temps pour le conducteur moyen.

La municipalité de Sudbury en Ontario a choisi l'application ITS4mobility de **Nova Bus** pour rénover son parc de bus. Les systèmes seront ultérieurement installés sur les véhicules livrés en conformité avec l'entente pluriannuelle prenant fin en 2011. Le système STI4mobility dispose de multiples fonctionnalités qui comprennent l'annonce auditive et visuelle du prochain arrêt, un système de localisation en temps réel, ainsi que des fonctionnalités d'horaires, de messages textes pour communication dans les deux sens, et de diagnostics.

Sirit Inc. annonce qu'il a signé une série de contrats pour installer des systèmes RFID ETC en Amérique latine et en Amérique du Sud, incluant la Colombie et Buenos Aires. Ce projet amènera des améliorations sur le plan de la durée des trajets et de l'efficacité.

Telvent, dont le nom est apparu sur la liste de *Fortune* des 100 multinationales dont la croissance est la plus forte (publiée le 31 août par la revue *Fortune*) annonce l'installation du système de gestion de péage pour la nouvelle autoroute de contournement au sud de Bilbao en Espagne. Cette autoroute a été construite pour éviter la congestion causée par le flot de 100 000 véhicules qui traversent Bilbao chaque jour empruntant la A8. Telvent annonce aussi la signature d'un nouveau contrat comportant la modernisation des systèmes de gestion de circulation des navires et des systèmes de contrôle d'information de circulation maritime de cinq ports mexicains. Ce projet favorise la sécurité et une meilleure efficacité des opérations portuaires à Lazaro Cardenas, Manzanillo, Mazatlan, Progreso et Tampico, au Mexique.



Évènements prochains... Visitez le site Web pour voir d'autres évènements

5^e Congrès international sur les transports et l'urbanisme durables

12 au 14 octobre 2009 – Mexico, Mexique
www.congresotransportesustentable.org

Conférence et exposition annuelles du TAC

18 au 21 octobre 2009 – Vancouver, Colombie-Britannique
Les transports dans un climat de changement
www.tac-atc.ca

9^e Conférence internationale sur les télécommunications pour STI

20 au 22 octobre 2009 – Lille, France
<http://itst2009.inrets.fr>

IntelliDriveSM atelier sur l'exploitation des voies VMO

21 octobre 2009 – Oakland, Californie
Courriel : jbanner@mtc.ca.gov

2^e Conférence World Roads

26 au 28 octobre 2009 – Suntec, Singapour
www.wrcsingapore.sg

Rencontre IntelliDriveSM Working Group

29 et 30 octobre 2009 – Detroit, Michigan
Courriel : bwhitty@itsa.org

Conférence d'automne CUTA et Trans-Expo

7 au 11 novembre 2009 – Montréal, QC
www.cutaaactu.org

Sommet 2009 des Amériques sur les autoroutes à péage

15 au 17 novembre 2009 – São Paulo, Brésil
www.ibtta.org/Events

TranspoQuip 2009

17 au 19 novembre 2009 – São Paulo, Brésil
www.transpoquip.com

Sommet 2009 STI Australie

18 au 20 novembre 2009 – Melbourne, Australie
www.itssummit.com.au

STI pour la gestion de la mobilité et de la sécurité

1er et 2 décembre 2009 – Inde
www.itsindia.org/ap2009/programe.htm

Circulation dans les pays du Golfe

6 au 8 décembre 2009 – Dubai, EAU
www.gulftraffic.com

Transports Viet

9 et 10 décembre 2009 – Hanoi, Vietnam
www.viet-transport.com

Conférence annuelle Polis

10 et 11 décembre 2009 – Bruxelles, Belgique
www.polis-online.org

Conférence sur la tarification des utilisateurs de la route

Le 13 janvier 2010 – Londres, Angleterre
www.its-uk.org.uk/events

SIRWEC : Conférence du Standing International Road Weather Commission

Du 8 au 11 février 2010 – Ville de Québec, Québec
www.sirwec.org/en/index.php?page=next_conference

Réunion mondiale du 16th International Road Federation (IRF)

Du 25 au 28 mai 2010 – Lisbonne, Portugal
www.irf2010.com

Congrès mondial FISITA World Automotive

Du 30 mai au 4 juin 2010 – Budapest, Hongrie
www.fisita2010.com



Notez bien cette date! La conférence annuelle 2010 de STI Canada sera tenue du 13 au 16 juin 2010 dans la ville d'Ottawa, la capitale nationale. D'ici là, l'année en cours devrait être très excitante si l'on considère les nombreux investissements dans l'infrastructure. Assistez à cet événement pour vous informer, en primeur, des plus récents déploiements dans le domaine des STI et des initiatives en recherche et en développement. Notez cette date dans votre agenda et demeurez des nôtres pour obtenir des informations additionnelles qui sont à venir!

Bulletin de nouvelles publié par STI Canada. Les soumissions ou commentaires peuvent être transmis par courrier électronique à itscanada@itscanada.ca.

Visitez le site Web de STI Canada à www.itscanada.ca