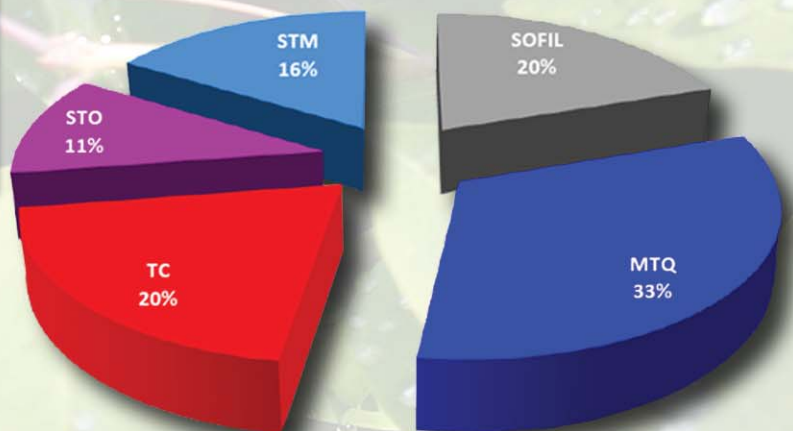


Rapport financier Analyse financière et suivi de projet

Mars 2009



Rapport financier

Analyse financière et suivi de projet

Table des matières

LISTE DES ACRONYMES	III
1 BILAN FINANCIER.....	1
1.1 Coûts du projet - planification budgétaire	1
1.2 Suivi périodique du projet	2
1.3 Répartition des coûts	3
1.4 Synthèse du bilan financier	5
2 RAPPORT D'ACTIVITÉS	6

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1-1	Montants investis	2
Tableau 2-1	Tableau du rapport annuel d'activités du projet et des bénéfices du projet	7

LISTE DES FIGURES

Figure 1-1	Montant de participation (en millions de \$)	1
Figure 1-2	Répartition finale des coûts par activité	3
Figure 1-3	Répartition des coûts de matériel	3
Figure 1-4	Répartition des coûts d'infrastructures	4
Figure 1-5	Répartition des coûts de logistique	4
Figure 1-6	Répartition des coûts d'entretien	5

Liste des acronymes

ATUQ	Association du transport urbain du Québec
GES	Gaz à effet de serre
GPS	Global Positioning System
HASTUS	Horaires et Assignations pour Système de Transport Urbain et Semi-urbain
ITS	Version anglaise de STI
LCEE	Loi canadienne sur l'évaluation environnementale
MDDEP	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec
MTQ	Ministère des Transports du Québec
NTCIP	National Transportation Communications for ITS
PDTU	Programme de démonstration en transport urbain
PMV	Panneau à message variable
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales du Québec
STI	Système de transports intelligents
STM	Société de transport de Montréal
STO	Société de transport de l'Outaouais

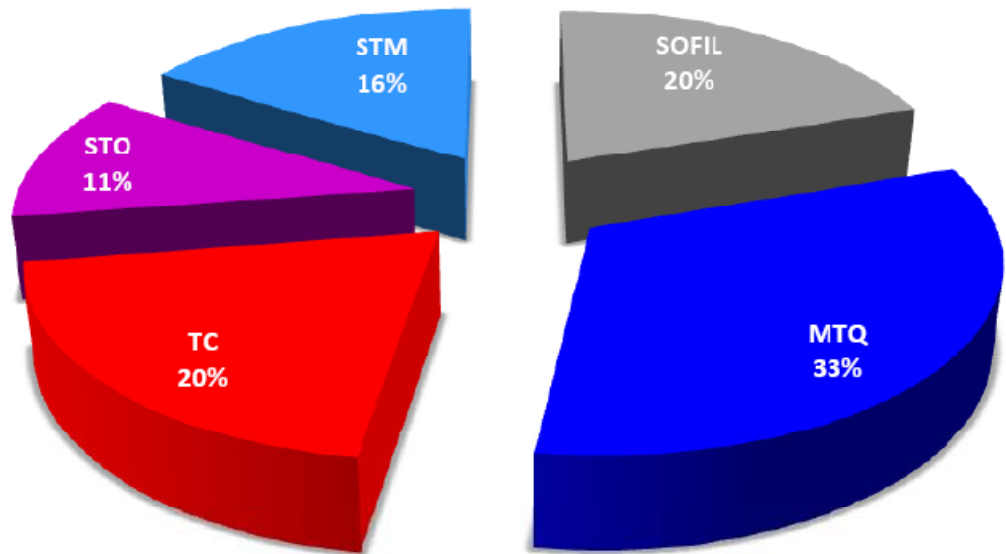
1 Bilan financier

Cette première partie établit le bilan financier des sommes investies dans le projet. Il s'agit de la source des investissements et des activités dans lesquelles ont été réalisées les dépenses.

1.1 Coûts du projet - planification budgétaire

Lors de la planification du projet, les coûts estimés représentaient un investissement totalisant 19,7 M\$ (Figure 1-1) soit 2,2 M\$ de la STO, 3,2 M\$ de la STM, 6,4 M\$ du gouvernement du Québec et de 4 M\$ du gouvernement fédéral en plus de 3,9 M\$ qui proviendront de la SOFIL issue du transfert de la taxe d'accise fédérale sur l'essence.

Figure 1-1 Montant de participation (en millions de \$)



Une entente de contribution est intervenue entre Transport Canada et la STO en mars 2008.

Ce protocole comprenait différentes parties, dont :

- L'échéancier du projet;
- Le taux de participation de financement de Transport Canada;
- Les livrables du projet permettant de bénéficier des montants de remboursement planifiés.

La STO a pu réclamer jusqu'à 4 000 000 \$ pour le PDTU à Transport Canada. Suite à une entente de partenariat avec la STO, la STM a eu droit à 50% du montant de cette subvention, soit 2 000 000 \$.

Les montants réclamés au Gouvernement provincial s'inscrivent, eux, dans le cadre des programmes de subventions courants d'acquisition de nouveaux autobus SOFIL ainsi qu'aux infrastructures (Programmes MTQ).

1.2 Suivi périodique du projet

Le budget a été scindé sur 3 années civiles : 2007, 2008 et 2009. Le Tableau 1-1 ci-dessous présente les montants investis au cours de chacune des périodes pour chacune des activités du projet.

Tableau 1-1 Montants investis, en date du 31 mars 2009

	2007		2008		2009		Cumulatif STO-STM + MTQ	Cumulatif TC	Cumulatif total
	STO, STM, MTQ	TC mars 2007	STO, STM, MTQ	TC mars 2008	STO, STM, MTQ	TC mars 2009			
Matériels	3 248 300 \$	108 500 \$	3 953 253 \$	1 976 330 \$	1 426 166 \$	261 605 \$	8 627 719 \$	2 346 435 \$	10 974 154 \$
Infrastructures	0 \$	0 \$	44 655 \$	22 324 \$	747 704 \$	249 235 \$	1 041 593 \$	271 559 \$	1 313 152 \$
Logistique	0 \$	0 \$	295 400 \$	147 678 \$	342 496 \$	386 298 \$	1 024 194 \$	533 976 \$	1 558 170 \$
Exploitation	0 \$	3 200 \$	75 657 \$	37 822 \$	0 \$	2 520 \$	78 177 \$	43 542 \$	121 719 \$
Interligne (coûts des heures et de l'entretien supplémentaires)	0 \$	0 \$	23 467 \$	11 732 \$	0 \$	414 617 \$	438 084 \$	426 349 \$	864 433 \$
Entretien	0 \$	5 350 \$	47 592 \$	23 792 \$	0 \$	28 450 \$	76 042 \$	57 592 \$	133 634 \$
Sous-total	3 248 300 \$	117 050 \$	4 440 024 \$	2 219 678 \$	2 516 366 \$	1 342 724 \$	11 285 809 \$	3 679 452 \$	14 965 261 \$
Gestion et administration	0 \$	0 \$	135 518 \$	67 748 \$	0 \$	252 800 \$	135 518 \$	320 548 \$	456 066 \$
Coût total du projet	3 248 300 \$	117 050 \$	4 575 542 \$	2 287 426 \$	2 516 366 \$	1 595 524 \$	11 421 327 \$	4 000 000 \$	15 421 327 \$

*Les montants finaux sont inférieurs au montant planifiés, le projet n'aura coûté que 15.4 M\$ au lieu de 19.7 M\$. Cela s'explique essentiellement par le fait que d'autres programmes ont notamment permis le financement des autobus standards de la STO.

L'entente de contribution entre Transport Canada et la STO comprenait une clause de réclamation des montants investis dans le cadre du programme de démonstration en transport urbain. Ainsi, la STO déposait une réclamation à Transports Canada pour les deux sociétés de transport en commun puis remboursait le montant facturé par la STM.

Au cours des 18 mois de collaboration entre la STO et la STM, en raison de certaines contraintes logistiques, seules 2 réclamations sur les 3 prévues furent déposées à Transports Canada. Ces deux réclamations financières sont les suivantes :

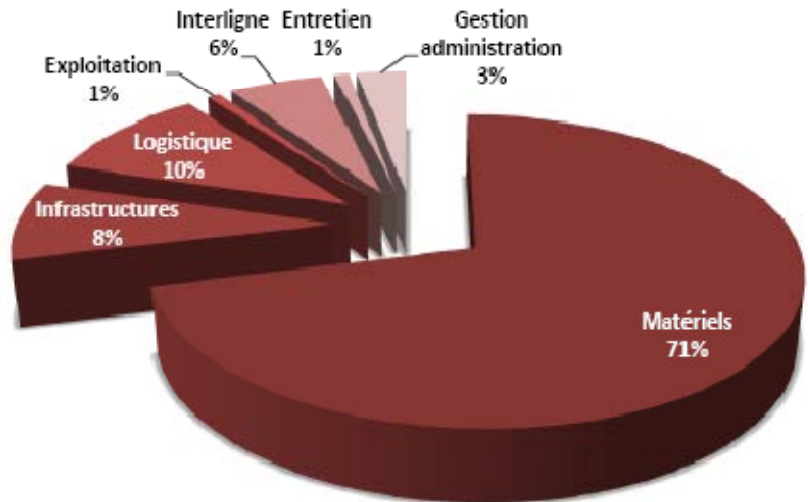
- Au 31 mars 2008, pour la période comprise entre mars 2007 et 31 mars 2008
(montant réclamé : 2 287 426 \$)
- Au 31 mars 2009, pour la période comprise entre le 1^{er} avril 2008 et le 31 mars 2009
(montant réclamé : 1 595 524 \$)

1.3 Répartition des coûts

Cette répartition est présentée selon la part des coûts allouée à chaque activité, puis le détail de chacune de ces activités. Les données financières sont celles encourues en date du 31 mars 2009.

La Figure 1-2 suivant représente la répartition finale des coûts associés à chaque activité.

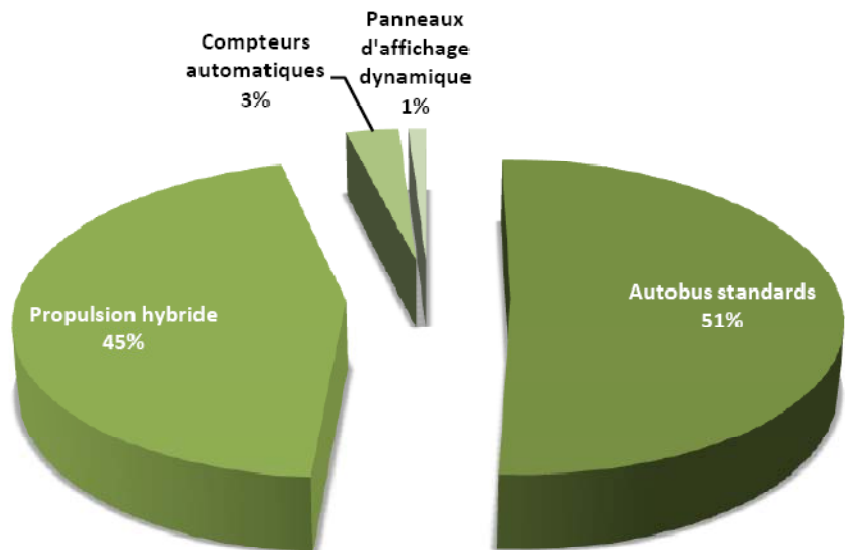
Figure 1-2 Répartition finale des coûts par activité



Les coûts du projet ont été répartis selon six champs d'activités ainsi que la gestion du projet :

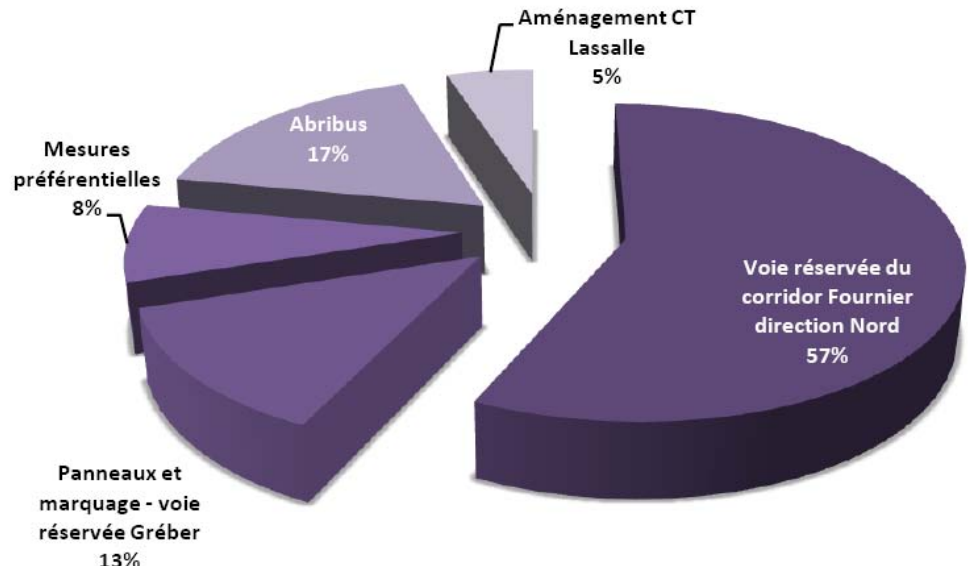
- **Matériel 77 % :** couvrant les autobus et les systèmes de communication dynamique avec les usagers (PMV) ainsi que les compteurs automatiques de passagers pour la STO (les compteurs sont livrés avec les autobus en ce qui concerne la STM).

Figure 1-3 Répartition des coûts de matériel



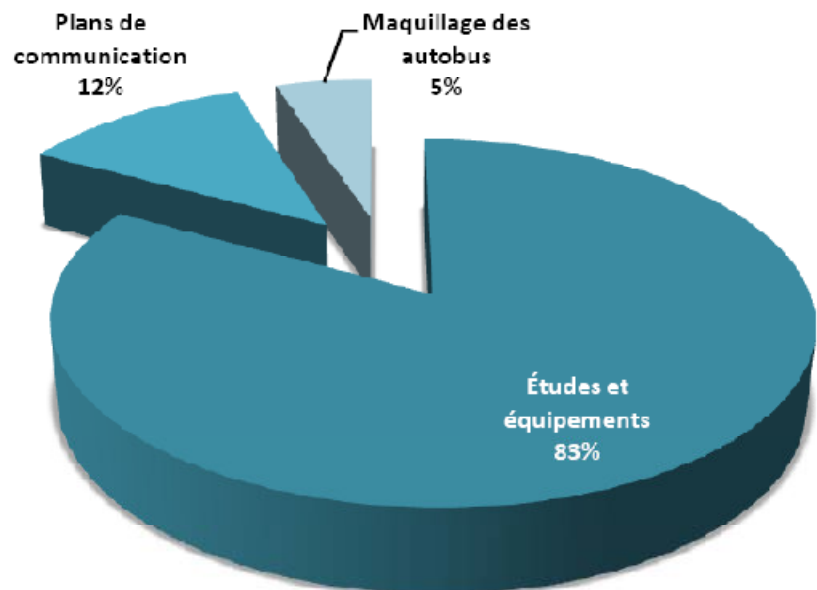
- **Infrastructures 7 %** : voies réservées, STI et équipement aux arrêts d'autobus (abribus, poteaux d'arrêts support d'information statique aux arrêts Infopost¹ corridor de la ligne verte).

Figure 1-4 Répartition des coûts d'infrastructures



- **Logistique 8%** : frais provenant des études et recherches concernant les différents aspects d'analyse du projet (membre de l'équipe technique STM, équipement d'acquisition de données ISAAC études classification, circulation...). S'ajoute à cela les plans de communication des sociétés de transport ainsi que le maquillage des autobus dans le cadre du projet.

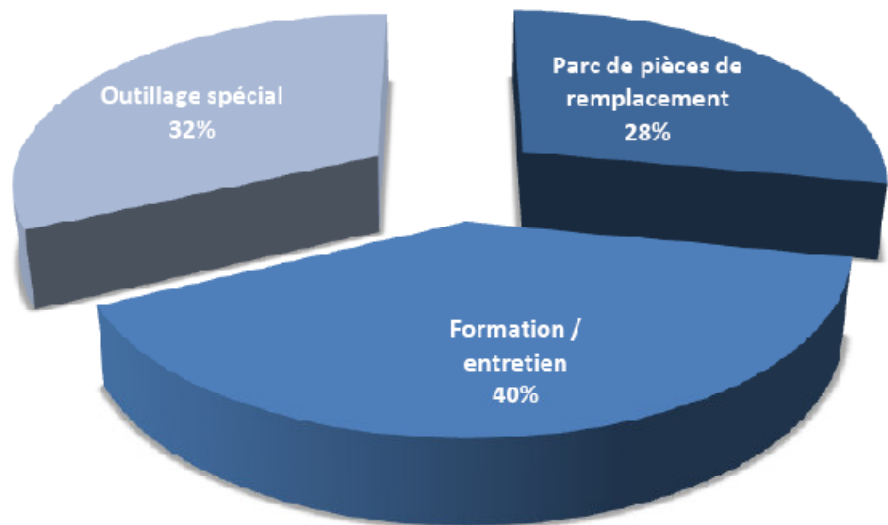
Figure 1-5 Répartition des coûts de logistique



¹ Les modules d'affichage Infopost, situés aux arrêts d'autobus achalandés des principales artères du réseau, contiennent les heures de passage des lignes d'autobus desservant cet endroit.

- **Exploitation 1 %** : formation du personnel aux nouvelles technologies (gestionnaire, chauffeurs et personnel de l'entretien).
- **Interligne 3 %** : couvrant les frais liés à l'assignation des autobus aux couleurs du projet sur des voyages spécifiques dans le corridor d'étude (lignes 57, 65, 67 et 77 pour la STO).
- **Entretien 1 %** : formation (système ISAAC), pièces de remplacement et outillage spécifique aux autobus hybrides (chariot élévateur, carte de communication informatique, vérin mobile...).

Figure 1-6 Répartition des coûts d'entretien



- **Gestion et d'administration 3 %** : Ces coûts représentent 10 % de l'ensemble des dépenses sans inclure l'acquisition des autobus.

1.4 Synthèse du bilan financier

La STO et la STM ont réalisé le projet PDTU en respectant l'enveloppe budgétaire disponible. Ces investissements ont permis de démontrer divers éléments liés à l'environnement et les actions que les sociétés de transport peuvent mettre en œuvre afin de réduire l'émission des GES. Grâce à l'investissement fait dans le cadre de ce projet, il a été possible d'identifier divers éléments qui pouvaient contribuer à la réduction de GES.

Par ailleurs, cette expérience dans le cadre du PDTU a été menée à petite échelle. Les éléments financiers présentés ici apparaissent alors comme un outil permettant d'envisager le déploiement sur des territoires plus importants de la totalité, ou plus vraisemblablement de parties du projet réalisé par la STO et la STM dans le cadre du PDTU. Ainsi, à l'échelle d'une ville, d'une province ou d'un pays, il serait possible d'implanter et de mettre en service des éléments similaires à ceux présentés ici pour multiplier les économies de carburant, accentuer le transfert modal vers le transport en commun et diminuer la réduction de GES.

2 Rapport d'activités

Le tableau des pages suivantes présente le rapport annuel d'activités du projet et des bénéficiaires du projet. À chacune des activités est associé l'échéancier prévu, les objectifs poursuivis par l'activité, les indicateurs de performance permettant de valider la réussite de l'activité, les cibles concernées, les avantages induits par la réalisation de l'activité et enfin les résultats effectifs de l'activité : ce qui a été réalisé, à quel moment et pourquoi, si par exemple en raison de retards.

Tableau 2-1 Tableau du rapport annuel d'activités du projet et des bénéfices du projet²

Activités	Échéanciers	Objectifs	Indicateurs de Performance	Cibles	Bénéfices/ avantages du projet	Résultats
1.0 : Acquisition des autobus pour le projet	Janvier 2008	Commande et réception des véhicules				
1.1 : Les autobus seront achetés de Novabus dans le cadre du contrat d'acquisition de l'ATUQ 2003-2012 et comporteront les caractéristiques suivantes : • Longueur standard : 40 pieds • Plancher surbaissé	Janvier 2008	Faire l'acquisition des 23 autobus standard à plancher surbaissé nécessaires au projet	Nombre d'autobus standards achetés	• 9 autobus STO • 14 autobus STM Reçus d'ici janvier 2008	L'acquisition des différents véhicules a permis de comparer les systèmes de propulsion soit : moteur diesel 2006, moteur diesel 2007, transmission hybride transmission ZF transmission Allison (cf. rapport technique sur la technologie hybride)	Activité complétée : • Les 9 autobus de la STO ont été reçus en juillet 2007 • Les 14 autobus de la STM ont été reçus entre janvier et avril 2008
1.2 : Acquérir et faire installer par le fournisseur d'autobus, un système de propulsion hybride diesel-électrique fabriqué par Allison-Electric drive.	Janvier 2008	Faire modifier le système de propulsion de 10 autobus pour permettre la propulsion hybride électrique-diesel	Nombre de systèmes hybrides installés sur les autobus standards	• 2 autobus STO à propulsion hybride • 8 autobus STM à propulsion hybride Ces quantités sont incluses dans le nombre d'autobus standards		Activité complétée : • 2 systèmes de propulsion hybride installés par Novabus sur les autobus de la STO en janvier 2007 et fonctionnels • 8 systèmes de propulsion hybride installés par Novabus sur les autobus de la STM en mars et avril 2008 et fonctionnels
2.0 : Mise en service des autobus	Janvier 2008	Modification et installation des équipements d'entretien et formation du personnel requis pour la mise en service des autobus				
2.1 Mise en place des infrastructures nécessaires à l'entretien, à l'inventaire des pièces de rechange et à l'entreposage de l'outillage adapté	Décembre 2007	<ul style="list-style-type: none"> Les infrastructures, comprenant un inventaire des pièces nécessaires à l'entretien des véhicules, sont adaptées et disponibles. Les logiciels et toute la documentation de soutien à l'entretien des autobus pour y inclure les caractéristiques particulières des autobus à propulsion hybride sont adaptés et opérationnels. L'outillage spécialisé requis pour l'entretien des véhicules est disponible. 	Statut : <ul style="list-style-type: none"> des infrastructures de l'inventaire des logiciels et bases de données de la documentation de l'outillage des pièces de rechange 	<ul style="list-style-type: none"> Infrastructures adaptées et opérationnelles inventaire en place logiciels et bases de données à jour, adaptés opérationnels documentation à jour outillage adapté et disponible pièces disponibles D'ici décembre 2007	Cette activité a permis l'identification des infrastructures (contraintes mécaniques et environnement de travail), des outils, du stock de pièces à tenir en inventaire lors de l'introduction d'une nouvelle technologie telle que la propulsion hybride.	Activité complétée : STO : <ul style="list-style-type: none"> Les infrastructures permettant l'entretien régulier des autobus sont complétées. Un treuil permettant le levage des batteries et une paire de vérins supplémentaire pour assurer l'entretien sous les autobus ont été installés. Des équipements pour la manutention des radiateurs ont également été achetés La documentation d'inventaire, l'outillage et les pièces de rechange sont disponibles. STM : <ul style="list-style-type: none"> Les installations du garage LaSalle ont été complétées. La documentation d'inventaire, l'outillage et les pièces de rechange sont disponibles.
2.2 : Inspection et préparation des autobus : • Conformité au devis d'achat • Suivi des procédures habituelles d'inspection des véhicules	Janvier 2008	<ul style="list-style-type: none"> Inspecter les autobus afin de s'assurer qu'ils sont conformes aux devis et aux ententes contractuelles Maquiller les autobus aux couleurs du projet 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre d'autobus inspectés Nombre d'autobus maquillés 	<ul style="list-style-type: none"> 7 Autobus STO standards inspectés conformes aux devis et 6 pour la STM 2 Autobus à propulsion hybride STO inspectés et 8 pour la STM (9 + 14) 23 autobus maquillés aux couleurs du projet 	Cette activité a permis : • L'identification et validation de la conformité des véhicules livrés. • La validation d'une base d'analyse dans le cadre de ce projet.	Activité complétée : • Les 7 autobus standards STO sont inspectés et conformes, de même que les 6 autobus STM. • Les 2 autobus à propulsion hybride STO sont inspectés et conformes, de même que les 8 autobus STM. • Avril 2008 : Tous les autobus STO et STM sont maquillés.

² Tableaux C. 7 et C.8 de l'entente de contribution

2.3 : Formation du personnel entretien STO / STM	Janvier 2008	Informé et formé le personnel d'entretien afin que les effectifs aient reçu la formation adéquate pour assurer l'entretien des autobus hybrides diesel-électrique	<ul style="list-style-type: none"> •Nombre et niveau de préparation des mécaniciens pour l'entretien des autobus hybrides •Nombre et niveau de préparation de contremaîtres pour l'entretien des autobus hybrides 	Un minimum de 10 mécaniciens et de 2 contremaîtres possèdent toute l'information et la formation pour effectuer l'entretien des véhicules pour janvier 2008.	<p>Cette activité a permis :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Un apport de connaissances au personnel d'entretien •L'identification d'un besoin pour rendre une société de transport autonome lors de l'introduction de nouvelles technologies. 	<p>Activité complétée :</p> <ul style="list-style-type: none"> •STO : Formation de 10 mécaniciens et 2 contremaîtres en septembre 2007 •STM : Formation de 8 techniciens, ingénieur, formateurs et superviseur en décembre 2007
2.4 : Formation des services d'urgence (pompiers, ambulanciers, policiers)	Janvier 2008	Informé et formé le personnel des services d'urgence sur les mesures de sécurité à prendre avec la technologie de l'hybride électrique-diesel	Nombre de services d'urgence formés	Un représentant par service d'urgence (pompiers, ambulanciers et policiers) est informé et formé pour janvier 2008.	<ul style="list-style-type: none"> •Un apport de connaissances aux services d'urgence relativement à la conception des véhicules (composants et secteurs à risque d'un autobus) 	<p>Activité complétée :</p> <p>Rencontre d'information avec les services d'urgence (pompier, ambulancier et policier) tenue en septembre 2007</p>
2.5 : Information aux chauffeurs STO / STM	Janvier 2008	Préparer le personnel d'exploitation pour l'exploitation des autobus à propulsion hybride diesel-électrique	<ul style="list-style-type: none"> •Nombre de chauffeurs •Nombre d'employés d'exploitation (inspecteurs-officiers) formés pour la conduite efficace des autobus hybrides et pour fournir l'information à la clientèle 	<ul style="list-style-type: none"> •Tous les chauffeurs appelés à conduire les véhicules hybrides et tous les inspecteurs-officiers ont reçu l'information pour la conduite efficace des autobus hybrides et pour fournir l'information à la clientèle pour janvier 2008. •nombre de chauffeurs et d'officiers connu pour septembre 2007 	<ul style="list-style-type: none"> •Un apport de connaissances aux chauffeurs •L'identification du besoin d'introduire un nouvel élément d'information aux nouveaux chauffeurs lors de leur formation initiale afin d'identifier les contraintes liées aux différents systèmes de propulsion 	<p>Activité complétée :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Les formateurs de la STO ont déterminé à l'aide du fabricant Novabus les éléments d'information qui devaient être transmis aux chauffeurs (principalement sur la procédure de démarrage du véhicule et l'interprétation des nouveaux indicateurs du tableau de bord). •Tous les chauffeurs (350) et officiers (15) ont reçu un document explicatif en février 2007. •Démonstration de l'autobus au garage et essais routiers de 3 jours (février 2008) pour les 30chauffeurs intéressés. •Ajout information au tableau de bord et information complémentaire à bord de l'autobus •Intégration de l'information dans le programme de formation des nouveaux chauffeurs •À chaque affectation de service d'une durée de 3 mois, 20 chauffeurs différents sont susceptibles de conduire un des deux autobus à propulsion hybride électrique-diesel. •Formation par la STO de ses chauffeurs selon le programme Conducteur averti (Smart Driver) de 2004 actualisé en 2007 •Pour la STM : Tous les chauffeurs ont été formés.
2.6 : Fabrication des tournées (STM) et des lignes (STO)	Octobre 2007	Sélectionner les tournées et les lignes sur lesquelles les autobus du projet seront appelés à circuler.	Les tournées et les lignes sont sélectionnées pour le début des saisies de données	<ul style="list-style-type: none"> •Les tournées du volet STM sont sélectionnées pour octobre 2007. •2 lignes sont sélectionnées pour le volet STO en juin 2007. 	<p>Cette activité a permis :</p> <ul style="list-style-type: none"> •L'identification des contraintes ainsi que des conséquences liées à la composition d'horaires de travail pour l'optimisation de l'usage des véhicules. 	<p>Activité complétée :</p> <p>Les véhicules du projet (STO et STM) circulent sur tournées sélectionnées en fonction de chaque assignation chauffeur (hiver, printemps, été)</p>
3.0 : Mise en service des composantes du « système de transport intelligent » (STI)	2007 – 2008					
3.1 : Priorisation active des feux de circulation : •Système de détection à distance	Septembre 2008	Assurer une meilleure régularité de service et un service plus rapide par l'implantation de mesures prioritaires pour autobus aux	•Nombre de feux équipés de mesure prioritaire	7 feux équipés de mesures prioritaires pour les autobus pour septembre 2008 :	<p>Cette activité a permis :</p> <ul style="list-style-type: none"> •La validation d'un 	<p>Activité complétée :</p> <p>Embauche d'une firme de consultants en ingénierie des systèmes de transport intelligents</p>

<p>des autobus dans la circulation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ajout d'émetteurs et de récepteurs dans les autobus et dans les contrôleurs de feux • Modification de la programmation des contrôleurs de feux 		feux de circulation	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'autobus équipés des systèmes requis 	<ul style="list-style-type: none"> • Savane • Pointe-Gatineau • Lafortune • St-Louis • Jacques-Cartier • Lac-Leamy • Bériault <p>9 autobus équipés des systèmes requis</p>	<p>système de priorisation du passage des autobus à une intersection avec feux de circulation</p> <ul style="list-style-type: none"> • La validation d'un système optimisant les temps de parcours 	<p>(STI) au printemps 2008</p> <p>Réalisation d'une étude de circulation pour déterminer :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'équipement devant être installé • les bénéfices potentiels • nouvelle programmation aux 7 feux de circulation <p>Rédaction d'un devis d'appel d'offres pour la fourniture des équipements</p> <p>Appel d'offres et commande des équipements de feux prioritaires.</p> <p>Planification de la nouvelle programmation des 7 feux de circulation.</p> <p>Rédaction d'un devis d'installation des équipements pour choisir un entrepreneur</p> <p>Installation des équipements de feux prioritaires aux 7 intersections visées (avec reprogrammation des contrôleurs des feux). en octobre 2008</p> <p>Installation des émetteurs activant le système sur les 9 autobus identifiés à la Ligne verte en novembre 2008</p>
<p>3.2 : Mise en service des Panneaux à messages variables :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Choix du modèle du panneau Installation des panneaux aux endroits à déterminer sur des fûts • Intégration des panneaux à l'information dynamique 	Septembre 2008	Offrir à l'ensemble de la clientèle une meilleure information en implantant des panneaux à messages variables pour informer la clientèle du temps de passage des autobus	Nombre de panneaux installés et opérationnels	Au moins 1 panneau installé et opérationnel pour septembre 2008	<p>Cette activité a permis :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La validation d'une nouvelle technologie d'information aux usagers du transport en commun • L'introduction d'une nouvelle norme de communication au sein d'une société telle que le protocole NTCIP (National Transportation Communications for ITS) 	<p>Activité complétée :</p> <p>Choix par le comité technique interne :</p> <ul style="list-style-type: none"> • du type d'information à transmettre aux usagers aux arrêts • du type de panneaux à utiliser • des lieux où seront installés les panneaux (sur le Terminus des Promenades) <p>Recherche de fournisseurs potentiels, notamment auprès de l'ATUQ (la technologie particulière et le réseau d'information limité ont conduit à un allongement des échéances)</p> <p>Présentation de 2 fournisseurs, lancement d'un appel d'offres par invitation en décembre 2008.</p> <p>Installation du panneau à messages variables au terminus des Promenades et transmission des horaires d'autobus dynamiques aux usagers à l'hiver 2008</p>
<p>3.3 : Installation de compteurs automatiques de passagers :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intégration du fonctionnement des compteurs à l'affectation des véhicules • Compteurs de passagers bidirectionnels aux portes avant et arrière • Association des montées aux arrêts d'autobus par GPS 	Octobre 2007	<p>Obtenir un suivi du nombre de passagers empruntant les divers circuits d'autobus dans le corridor à l'étude</p> <p>Assurer une base informationnelle procurant l'information de base à l'ajustement du service</p>	Nombre de compteurs installés et opérationnels	<p>1 compteur installé et opérationnel dans chacun des 14 autobus de la STM et 9 autobus de la STO servant aux tests, pour octobre 2007</p> <p>Des compteurs supplémentaires pour l'entretien et le remplacement éventuel</p>	<p>Cette activité a permis :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'identification des contraintes liées à l'implantation d'un système de comptage automatique de passagers • L'introduction à une régularisation des charges via un suivi quotidien • L'identification des surcharges et possibilité de répondre à une demande récurrente • Le développement d'une gestion des opérations dans un mode proactif plutôt que réactif 	<p>Activité complétée :</p> <p>STO :</p> <p>Évaluation du nombre d'autobus à équiper pour connaître l'achalandage des lignes 57-67-77 (plus que les 9 initialement identifiés)</p> <p>Embauche d'une firme de consultants en systèmes de transport intelligents (STI) pour identifier un système</p> <p>Rédaction d'un devis d'appel d'offres</p> <p>Bien que prévue à l'automne 2007, l'implantation du système de comptage automatique nécessite davantage de temps et des comptages manuels ont été effectués à bord de tous les voyages des lignes 57-67-77.</p> <p>Étant donné l'absence de système de comptage automatique à la STO, une réflexion sur les besoins en données et les modalités de gestion s'est imposée en raison de la nouveauté du système pour l'organisation et des différents services impliqués.</p> <p>De plus, en respect des règles d'approvisionnement, un appel d'offres public pour le choix d'un fournisseur a été réalisé avec l'appui d'un consultant, ce qui a entraîné un allongement des échéances (il est nécessaire de procéder à un appel d'offres public pour un système qui se veut très technique en respect des règles d'approvisionnement).</p> <p>Commande des équipements.</p> <p>D'avantage de temps étant nécessaire à l'implantation du système de comptage automatique, l'absence de système de comptage automatique à la STO conduit à une réflexion sur les besoins en données et les modalités de gestion, en raison de la</p>

						<p>nouveauté du système pour l'organisation et des différents services impliqués.</p> <p>Nécessité d'identifier les besoins internes au préalable. Le système s'est avéré plus dispendieux que prévu et a requis un processus d'appel d'offres public (STO)</p> <p>Installation en août 2008 d'un premier lot de 3 autobus pour une période de test afin de valider la précision du système</p> <p>Analyse des données accumulées durant la période de test et approbation pour l'installation du 2^e et dernier lot de 15 autobus (total de 18 autobus). Novembre 2008</p> <p>Transfert des données de HASTUS (logiciel d'organisation du service) vers le logiciel du comptage automatique plus long que prévu. Des informations d'HASTUS ont dû être ajustées avant d'être intégrées.</p> <p>Les logiciels d'analyses sont installés à la STO en février 2009</p> <p>STM :</p> <p>La STM reçoit ses autobus déjà équipés d'un système de comptage automatique grâce à des options d'achat incluses à leur contrat de fourniture. Le travail d'implantation et d'exploitation avait déjà été développé auparavant.</p>
--	--	--	--	--	--	--

4.0 : Mise en place de mobilier urbain et de mesures préférentielles	Jun 2008 à septembre 2008					
4.1 : Voie réservée Fournier direction nord : <ul style="list-style-type: none"> • Construction d'une voie sur l'accotement du boulevard entre deux sections de voie réservée existantes • Marquage et signalisation 	Septembre 2008	Assurer une meilleure régularité de service et un service plus rapide par l'ajout d'une voie réservée continue sur le boul. Fournier direction Nord	Nombre de km de voie réservée mis en place et opérationnels	0,6 km de voie réservée mis en place et opérationnels sur le Boulevard Fournier direction nord pour septembre 2008	Cette activité a permis : <ul style="list-style-type: none"> • La validation d'une mesure préférentielle pour le transport en commun permettant l'optimisation du passage des autobus sur un tronçon de circulation congestionné • L'implantation de mesures optimisant et stabilisant les temps de parcours 	Activité complétée : <p>Obtention de l'approbation municipale par règlement</p> <p>Obtention de l'approbation d'Hydro-Québec d'effectuer les aménagements (Hydro-Québec possède une ligne aérienne en bordure du boulevard Fournier)</p> <p>Embauche d'une firme de consultants en ingénierie</p> <p>Début de la préparation des plans et devis pour construction</p> <p>Appel d'offres et choix d'un entrepreneur pour réaliser les travaux pour obtenir les approbations fédérales d'utilisation du sol et environnementales</p> <p>Obtention des approbations fédérales d'utilisation du sol et environnementales après des démarches auprès de Transports Canada et la Commission de la capitale nationale (propriétaire fédéral de l'emprise de rue où auront lieu les travaux)</p> <p>Réalisation des travaux et mise en service de la voie réservée au mois d'août 2008</p>
4.2 : Voie réservée Gréber : <ul style="list-style-type: none"> • Conversion de la voie de rive dans chaque direction. Marquage et signalisation 	Septembre 2008	Assurer une meilleure régularité de service et un service plus rapide par l'ajout d'une voie réservée sur le boulevard Gréber direction sud et nord entre le chemin de la Savane et le pont Lady Aberdeen.	Nombre de km de voie réservée mis en place et opérationnels	3,2 km de voie réservée mis en place et opérationnels sur le boul. Gréber direction sud et nord entre le chemin de la Savane et le pont Lady Aberdeen d'ici septembre 2008		Activité complétée : <p>Embauche d'une firme de consultants en ingénierie des transports (étude de circulation)</p> <p>Rencontre des commerçants du boulevard Gréber pour les informer du projet. (Un projet de voie réservée impliquant alors des impacts sur la circulation et l'accès aux commerces avait été proposé par la STO en 1993. Le projet avait été retiré à la suite de l'opposition des gens du milieu. Le concept actuel ne présente plus les éléments controversés de l'époque)</p> <p>Obtention de l'approbation municipale par règlement</p> <p>Embauche d'une firme de consultants en ingénierie</p> <p>Début de la préparation des plans et devis pour construction</p> <p>Appel d'offres et choix d'un entrepreneur pour réaliser les travaux</p> <p>Réalisation des travaux, signalisation latérale et mise en service de la voie réservée au mois de septembre 2008</p> <p>Réparation des installations à la suite de vandalisme sur le site (câblage) durant l'hiver</p>

						2008 Finalisation de la signalisation aérienne à l'hiver 2008
<p>4.3 : Aménagement stationnement incitatif :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utilisation, à des fins de stationnement incitatif, de terrains municipaux, de stationnements commerciaux et institutionnels sous-utilisés durant le jour • Ententes d'utilisation avec les propriétaires • Signalisation 	Septembre 2008	Augmenter le nombre d'espaces de stationnement incitatif pour les usagers du transport en commun à proximité des Promenades	Nombre d'espaces de stationnement incitatifs ajoutés et opérationnels	160 espaces de stationnements incitatifs ajoutés et opérationnels à proximité des Promenades pour septembre 2008	<p>Cette activité a permis :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'identification d'un besoin de stationnement pour les usagers du transport en commun • L'élaboration d'une réponse à ce besoin par une entente de convenance avec les services municipaux • L'amélioration des services au stationnement incitatif pour répondre au besoin identifié • La validation de l'objectif de la « satisfaction client » 	<p>Activité complétée :</p> <p>Choix sur la localisation des places en stationnement incitatif (terrain municipal en bordure de la ligne 77) en novembre 2007</p> <p>Ajout du nombre de voyages sur la ligne 77 en prévision de l'ouverture du parc-o-bus</p> <p>Discussions pour convenir d'une entente de partenariat avec la municipalité pour l'utilisation et l'aménagement du stationnement qui contiendra 350 places</p> <p>Entente pour une utilisation optimisée du stationnement grâce à un partage entre la STO et la municipalité. Utilisation par les usagers du transport en commun durant le jour et par les visiteurs de la Maison de la culture (salle de spectacle, bibliothèque et différentes activités culturelles) durant les soirs et fins de semaine</p> <p>Superficie du stationnement actuel de la Maison de la culture revu à la baisse en raison de la construction à l'été 2008 d'un centre sportif régional. L'utilisation partagée du stationnement incitatif constitue donc une opportunité pour limiter l'offre totale en stationnement aménagé dans ce secteur qui est en développement commercial et institutionnel.</p> <p>Discussions engagées pour une entente de partenariat avec la municipalité pour l'utilisation d'un terrain municipal et l'aménagement du stationnement qui contiendra 350 places. Une approbation du MDDEP doit être livrée avant de procéder à la mise en place du stationnement incitatif.</p> <p>Mise en place d'une solution alternative en attendant les autorisations requises. Celle-ci consiste à l'utilisation durant les jours de semaine du stationnement existant de la Maison de la culture. 150 places sont disponibles (mai 2008).</p> <p>Refus du MDDEP pour l'aménagement du stationnement sur le terrain de la municipalité. Par conséquent, l'aménagement temporaire est rendu permanent. En effet, à la suite de l'évaluation du taux d'occupation du stationnement incitatif, celui-ci répond au besoin des usagers.</p>
<p>4.4 : Ajout/modernisation abribus :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Augmentation du nombre d'arrêts équipés d'abribus • Remplacement d'abribus désuets • Amélioration de l'éclairage et du confort (bancs/chauffage) le long du corridor visé par le volet STO 	Septembre 2008	Augmenter le confort des usagers qui attendent l'autobus en installant des abribus	Nombre d'arrêts équipés d'abribus	75 % des arrêts équipés d'abribus le long du corridor visés par le volet STO	<p>Cette activité a permis :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'identification des étapes menant à l'implantation de nouveaux équipements aux arrêts d'autobus • L'amélioration du confort pour les usagers • La valorisation de la clientèle du transport en commun 	<p>Activité complétée :</p> <p>Inventaire des équipements actuellement en place (hiver 2008)</p> <p>Embauche d'une firme de consultants en design urbain afin de réaliser une recherche sur les différents modèles d'abribus disponibles sur le marché</p> <p>Choix du modèle d'abribus et des lieux d'installation</p> <p>Rédaction d'un devis d'appel d'offres</p> <p>Identification des sites pouvant recevoir des abribus en mai 2008</p> <p>Appel d'offres et choix d'un fournisseur</p> <p>Commande des abribus.</p> <p>Installation de 15 abribus sur les 22 arrêts visés dans le corridor, complétée en septembre 2008</p>
<p>4.5 : Maquillage des zones d'arrêts d'autobus</p>	Septembre 2008	Identifier les zones d'arrêt d'autobus sur les tournées (STM) et sur les lignes (STO)	Nombre de zones d'arrêt maquillées	75 % des zones d'arrêts maquillées	<ul style="list-style-type: none"> • La sensibilisation de la population en générale. • L'amélioration de l'image corporative 	<p>Activité complétée :</p> <p>Inventaire du mobilier en place</p> <p>Réflexion sur les modifications à apporter</p> <p>Choix et installation du mobilier à installer en septembre 2008 : poteau, module d'information, panneau d'arrêt d'autobus particulier, identification des abribus aux couleurs de la Ligne verte</p>

5.0 : Évaluations techniques et opérationnelles	Septembre 2007 à mars 2009					
5.1 : Élaborer et mettre en œuvre les plans d'essais des autobus hybrides	Mars 2009	<p>Identifier les indicateurs qui permettent d'évaluer l'efficacité du système de propulsion hybride par rapport au système de propulsion diesel (situation de référence)</p> <p>Identifier les données qui devront être colligées.</p> <p>Déterminer les méthodes de collectes de ces données, les outils et les analyses à effectuer.</p> <p>Effectuer les analyses prévues</p>	% de réalisation des plans d'essais élaborés	Le plan d'essais a été conçu d'ici septembre 2007 et mis en œuvre, suivi et complété d'ici mars 2009	<p>Cette activité a permis :</p> <ul style="list-style-type: none"> •L'identification des besoins pour l'analyse d'une nouvelle technologie versus une technologie standard •L'identification des différents outils d'analyse et critères à prendre en compte lors des évaluations •La calibration des équipements d'analyse ou d'acquisition de données •L'identification d'un processus d'analyse 	<p>Activité complétée :</p> <p>Les autobus de la STO et de la STM qui servent au projet ont été équipés au cours des mois de février et mars 2008 d'un système comprenant une série de capteurs installés à bord permettant d'enregistrer différentes informations de façon fréquente durant le parcours de l'autobus.</p> <p>Retard de livraison des autobus de la STM à la fin de l'hiver 2008,</p> <p>Du côté de la STO, les autobus hybrides ont été mis en service sur la Ligne verte en juin 2007, avec l'entrée en vigueur de l'affectation d'été. Depuis cette période, la quantité de carburant injectée dans les autobus et la distance parcourue ont été colligées à l'aide des outils de gestion qui étaient déjà en place à la STO. Les nouveaux systèmes installés à bord ont permis d'obtenir davantage de précision.</p> <p>Début de l'accumulation des données à l'aide des équipements ISAAC à bord des autobus en avril 2008</p> <p>Mise en place des procédures d'échange des informations</p> <p>Embauche d'un étudiant chargé de développer et d'opérationnaliser des « macros » pour le traitement des données recueillies pendant le projet. Amorces des analyses.</p> <p>Maintien des procédures d'échange des informations entre la STO et la STM</p> <p>Essai sur piste en circuit fermé par la STM des autobus hybrides et témoin au mois d'août 2008.</p> <p>Analyses des données récoltées sur une année</p>
5.2 : Élaborer et mettre en œuvre les plans d'échantillonnage, de comptages et de sondage	Mars 2009	<p>Identifier les indicateurs qui permettent d'évaluer l'effet des véhicules hybrides auprès des différents usagers (clientèle, chauffeurs, mécaniciens, administration).</p> <p>Identifier les données qui devront être colligées.</p> <p>Déterminer les méthodes de collectes de ces données, les outils et les analyses à effectuer.</p> <p>Effectuer les analyses prévues</p>	<p>% de réalisation des plans d'échantillonnage et de comptage mis en place</p> <p>% de réalisation des plans de sondage mis en place</p>	Les plans d'échantillonnage, de comptages et de sondage ont été conçus pour septembre 2007 et mis en œuvre, suivis et complétés pour mars 2009	<p>Cette activité a permis :</p> <ul style="list-style-type: none"> •L'identification des méthodes d'échantillonnage et de collecte de données afin de suivre l'évolution de certains paramètres au cours du projet •La définition des outils d'analyse •L'établissement d'une situation de référence •L'établissement d'un suivi périodique de l'évolution des paramètres ou des comportements 	<p>Activité complétée :</p> <p>Détermination des informations recherchées et des moyens pour les obtenir.</p> <p>Relevés préparatoires complétés en 2007 en vue de comparaison avec les comptages ultérieurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Comptages effectués à bord des autobus pour connaître l'achalandage des lignes visées par le projet. •Comptages de classification à ligne-écran de la rivière Gatineau effectués afin de déterminer la proportion de chacun des modes de déplacements. (Entre automne 2007 et hiver 2009) •Relevés réalisés dans les stationnements incitatifs existants afin de connaître le nombre d'utilisateurs, leur provenance et leur fréquence d'utilisation. (Entre automne 2007 et hiver 2009) <p>Planification de l'affectation des autobus sur le service et de l'utilisation réelle des véhicules</p> <p>Préparation d'enquêtes auprès des groupes cibles identifiés (clientèle, population, chauffeurs, dirigeant)</p> <p>Réalisation d'une enquête auprès de différents groupes au cours de l'automne 2008. Analyse des résultats du sondage au cours du premier trimestre 2009.</p>
6.0 : Plan STO/STM de communication et de marketing	Mars 2007 à mars 2009					
6.1 : Élaboration et mise en œuvre	Mars 2009	Informer le personnel de la nature et de	% de réalisation des	Le plan a été conçu d'ici	Cette activité a	Activité complétée :

des plans de communication interne		l'évolution du projet par la mise en œuvre d'activités de communication interne	plans de communication interne mis en place	septembre 2007 et mis en œuvre et complété d'ici mars 2009	<p>permis :</p> <ul style="list-style-type: none"> •La transmission de l'information à l'interne des sociétés •L'établissement d'un suivi du projet auprès des employés 	<p>Les outils de communication disponibles et les opportunités à venir de communiquer le projet à l'interne ont été inventoriés.</p> <p>Le journal corporatif pour rejoindre le plus d'employés et la présentation de l'avancement du projet lors de rencontres internes sont les moyens préconisés et employés.</p>
6.2 : Élaboration et mise en œuvre des plans de communication externe (population et clientèle)	Mars 2009	Informers la population et la clientèle de la nature et de l'évolution du projet par la mise en œuvre d'activités de communication externe	% de réalisation des plans de communication externe mis en place	Le plan a été conçu d'ici septembre 2007 et mis en œuvre et complété d'ici mars 2009	<p>Cette activité a permis :</p> <ul style="list-style-type: none"> •La transmission de l'information à l'externe des sociétés •L'établissement d'un suivi du projet auprès des usagers du transport en commun et de la population en général •La sensibilisation de la population aux bienfaits du projet •L'incitation à la participation au projet par l'utilisation du transport en commun 	<p>Activité complétée :</p> <p>Planification des activités de communication externe</p> <p>Coordination des relations avec les partenaires gouvernementaux et d'affaires</p> <p>Mise en œuvre de la première phase du plan de communication, consistant à faire connaître le projet et la mise en service des autobus hybrides</p> <p>Mise en œuvre de la deuxième phase de communication consistant à :</p> <ul style="list-style-type: none"> •l'organisation d'une conférence de presse le 22 septembre 2008 afin d'inaugurer les infrastructures aménagées dans le cadre du PDTU (présence du ministre B. Pelletier) •la coordination des relations avec les partenaires gouvernementaux et d'affaires •La production d'un DVD interactif relatant les grandes lignes du projet STO-STM (mars 2009). •La réalisation en mars 2009 d'un clip vidéo présentant les activités du projet et dévoilant les résultats obtenus
6.3 : Élaboration et mise en œuvre des plans marketing	Mars 2009	Donner une visibilité et une signature positive et attrayante au projet par la mise en œuvre des plans de marketing	% de réalisation des plans de communication de marketing mis en place	Le plan a été conçu pour septembre 2007 et mis en œuvre et complété pour mars 2009	<ul style="list-style-type: none"> •L'incitation à la participation au projet par l'utilisation du transport en commun 	<p>Activité complétée :</p> <p>Planification des activités de marketing et des activités d'affaires publiques pour le lancement du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Conférence de presse de la STM en mars 2007, pour annoncer une série de mesures environnementales, dont la mise en service clientèle prochaine d'autobus à propulsion biodiésel-électrique <p>Planification des activités de marketing et des activités d'affaires publiques pour la période d'été et d'automne :</p> <ul style="list-style-type: none"> •STO : Participation à divers événements publics à Gatineau. Tenue de kiosque d'information et présentation du véhicule. •Le 1er mai 2008, la STM présentation officielle aux médias montréalais et à sa clientèle d'un autobus articulé et d'un autobus à propulsion hybride. Pendant cette journée, les représentants des médias sont invités à faire un tour dans un autobus à propulsion hybride et à vivre l'expérience hybride, tandis que les Montréalais ont l'occasion de monter à bord d'un autobus à propulsion hybride et de discuter avec des experts. •Tenue d'une conférence de presse, impliquant le ministre B. Pelletier, à l'occasion du lancement de la mise en opération de la Ligne verte de la STO. <p>Planification des activités de marketing et des activités d'affaires publiques pour la période d'automne et d'hiver</p> <ul style="list-style-type: none"> •STO : promotion des aménagements dans le corridor pour provoquer le transfert modal escompté (concours, publicité journaux et télé). Été et automne 2008 •STO : Concours visant à promouvoir le transport en commun auprès de la population et des commerçants le long du corridor de la Ligne verte. Automne 2008
7.0 : Gestion et administration du projet :	Mai 2007 à mars 2009	Assurer une gestion continue et efficace du projet.				
Coordination et gestion des ressources humaines et financières, coordination des différents volets du projet,						

participation aux activités de suivi des partenaires et mesure et suivi des impacts.						
7.1 : Définir la structure administrative et de gouvernance et établir l'équipe du projet	<p>Mai 2007 : mise en place de l'équipe</p> <p>Mai 2007 : amorce sur plan de mise en œuvre des activités</p>	Organiser une gestion efficace du projet par la mise en place d'une équipe de gestion et l'établissement d'un plan de mise en œuvre des activités du projet	<p>Équipe organisée et mise en place</p> <p>Plan de gestion des activités développé et mis en place</p>	<p>L'équipe de gestion du projet mise en place et opérationnelle à partir de mai 2007</p> <p>Plan de gestion des activités développées et mise en place pour mai 2007</p>	<p>Cette activité a permis :</p> <ul style="list-style-type: none"> •L'identification du mode de gestion du projet avec la participation de chaque acteur 	<p>Activité complétée :</p> <p>Des rencontres entre la STM et la STO ont permis de s'entendre sur un texte de mandat que la STM devra réaliser pour la STO, signataire de l'entente de contribution (2007).</p> <p>Les responsables et les acteurs de chacune des sociétés de transport ont été identifiés</p> <p>Les procédures administratives permettant d'effectuer le contrôle des activités du projet ont été planifiées</p>
7.2 : Établir et mettre en œuvre un plan Santé et Sécurité au travail	Janvier 2008	Assurer une exploitation des autobus à propulsion hybride sécuritaire en identifiant les risques et en mettant en place un plan de prévention et de sécurité des personnes	Plan de santé et sécurité développé	Plan de santé et sécurité développé et mis en place d'ici janvier 2008	<p>Cette activité a permis :</p> <ul style="list-style-type: none"> •L'identification des risques liés au projet ainsi qu'aux mesures à mettre en place pour assurer la sécurité 	<p>Activité complétée :</p> <p>Les risques identifiés sont associés à la technologie intégrée à l'autobus. La formation auprès des employés chauffeurs et mécaniciens transmet les informations nécessaires pour intervenir adéquatement (2007).</p>
7.3 : Satisfaire aux exigences de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE)	Octobre 2007	Assurer que le projet respecte la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE) ³ en fournissant les informations et rapport requis par la Loi	Rapport de description du projet - conformité aux exigences de la LCEE	<p>Description du projet conforme aux exigences de la LCEE fourni pour octobre 2007</p> <p>Mise en place des mesures d'atténuation requises par la LCEE avant le début des travaux nécessitant de telles mesures</p>	<p>Cette activité a permis :</p> <ul style="list-style-type: none"> •L'identification des démarches menant à l'approbation du LCEE dans le cadre du projet 	<p>Activité complétée :</p> <p>Obtention de l'approbation fédérale de Transports Canada sur la base des informations et documents remis en juillet 2008 après discussions sur les procédures à suivre en regard de la LCEE</p>

³ La Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE) est entrée en vigueur en 1995 et a été modifiée par le projet de loi C-9, Loi modifiant la LCEE, en 2003. La LCEE est le fondement juridique du processus fédéral d'évaluation environnementale; elle établit les responsabilités et les procédures liées à la réalisation de l'évaluation environnementale des projets à propos desquels les autorités fédérales doivent prendre des décisions. Une évaluation environnementale est une évaluation des effets environnementaux d'un projet effectuée conformément à la LCEE et aux règlements.

<p>7.4 : Produire et déposer les rapports requis</p>	<p>Mars 2007 à mars 2009</p>	<p>Dépôts des rapports requis par l'entente de contribution</p>	<p>Nombre de rapports d'étape déposés</p> <p>Nombre de rapports annuels déposés</p> <p>Dépôt d'un rapport final</p>	<p>3 rapports d'étape déposés chaque année en conformité avec les exigences de l'entente de contribution</p> <p>2 rapports annuels déposés en conformité avec les exigences de l'entente de contribution</p> <p>1 rapport final déposé en conformité avec les exigences de l'entente de contribution</p>	<p>Cette activité a permis :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La mise à disposition d'un outil d'information et des dossiers de suivi de projet 	<p>Activité complétée :</p> <p>La signature de l'entente de contribution a eu lieu au cours du mois de mars 2008. Le premier rapport ayant pu être livré dans le cadre de l'entente fut le rapport annuel de mars 2008, activité réalisée en continu par la suite avec le dépôt de rapports d'étape en juin 2008, octobre 2008 et mars 2009.</p> <p>Ainsi ont été réalisés les dépôts de l'ensemble des documents exigés dans l'entente signée entre les parties.</p>
<p>7.5 : Mesures et suivi des impacts environnementaux du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Établissement du scénario de référence pour le volet mesures préférentielles de la STO • Établissement du scénario de référence pour le volet véhicule hybride de la STO et de la STM • Analyse, rapport et documentation des résultats des plans d'essais, d'échantillonnage et de sondage du projet, collecte de données, mesure des impacts environnementaux du projet, et développement d'une base de données pour organiser et inventorier l'information relative au projet 	<p>Mesures préférentielles de la STO : octobre 2007 à mars 2009</p> <p>Volet autobus hybride : janvier 2008 à mars 2009</p>	<p>Assurer la mise en place de la méthode de suivi et de mesure des impacts du projet</p>	<p>Établissement des scénarios de référence</p> <p>Mis en place des différentes collectes de données requises</p> <p>Mis en place d'une base de données</p> <p>Nombre de rapports sur les plans d'essais, d'échantillonnage, de sondage et de mesure des impacts produits et remis à Transports Canada.</p>	<p>Scénario(s) de référence du volet mesures préférentielles de la STO développé d'octobre 2007 à février 2008</p> <p>Scénario(s) de référence du volet autobus hybride de la STO et de la STM développés au cours des plans d'essais, entre janvier 2008 et mars 2009</p> <p>Base de données développée et opérationnelle pour mars 2009</p> <p>Rendre disponibles 3 rapports intermédiaires pour mars 2009</p>	<p>Cette activité a permis :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'évaluation des résultats obtenus au cours du projet • La validation de la réduction d'émission des GES au cours du projet grâce aux moyens mis en place • La validation de l'atteinte des objectifs fixés dans le cadre de ce projet 	<p>Activité complétée :</p> <p>Acquisition des données servant à la situation de référence à la STO.</p> <p>Analyse des différentes données concernant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le transfert modal • La croissance de l'achalandage • La performance des mesures prioritaires mises en place pour transport en commun • Technologie hybride « diesel-électrique » • Perception de la population et des usagers • Évaluation de la réduction des GES dans le cadre du projet <p>Dépôt des rapports liés à ces analyses - fin du projet en 2009</p>
<p>7.6 : Participation aux activités du réseau d'information du Programme de démonstration en transport urbain (PDTU)</p>	<p>Mars 2007 à mars 2009</p>	<p>Contribuer au développement et à la diffusion d'information sur les stratégies en transport urbain durable</p> <p>Contribuer au développement et à la mise en place du réseau d'information en participant activement au comité consultatif du réseau</p>	<p>Nombre de participation à des événements organisés et/ou commandités par le PDTU</p> <p>Nombre de participation aux réunions et autres activités du comité consultatif</p>	<p>Participer à au moins un événement organisé/commandité par le PDTU au cours de la Durée de l'entente</p> <p>Participer à au moins une rencontre par année du comité consultatif au cours de la durée de l'entente</p>	<p>Cette activité a permis :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La diffusion d'information à un groupe technique impliqué (représentant l'ensemble des sociétés et organismes liés au transport et projets environnementaux ainsi que des représentants ministériels (provincial et fédéral) impliqués dans le PDTU) 	<p>Activité complétée :</p> <p>La STO et la STM ont participé à la conférence annuelle du PDTU tenue à Halifax en octobre 2007</p> <p>Participation à l'assemblée annuelle du PDTU à Toronto en septembre 2008</p> <p>Présentation par la STM et la STO de l'évolution du projet aux différents groupes intéressés</p>