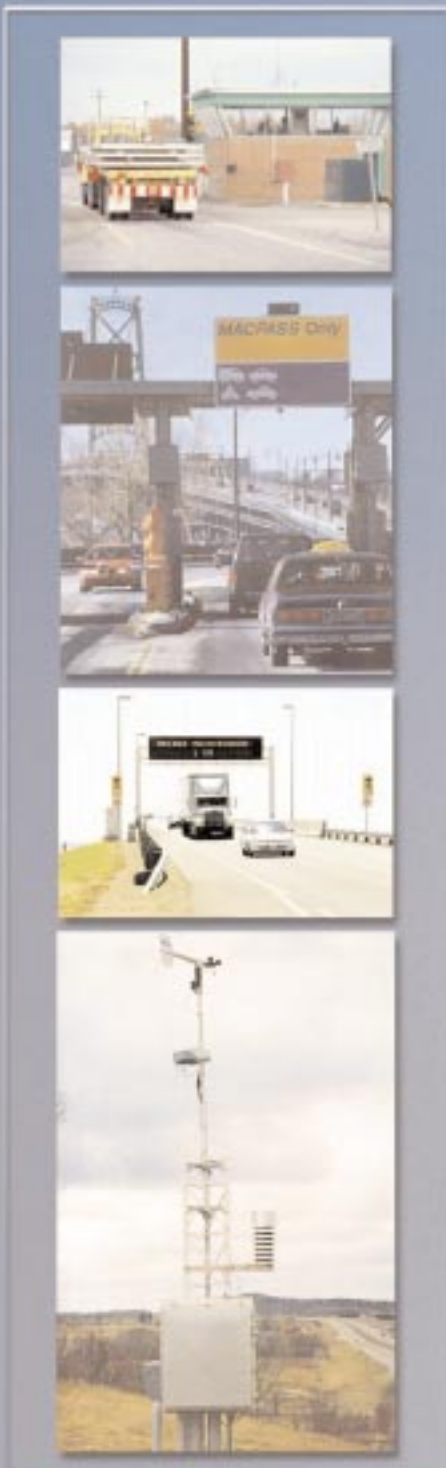


# ÉTUDE SUR LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE DES SYSTÈMES DE TRANSPORTS INTELLIGENTS POUR LES PROVINCES ATLANTIQUES



## Résumé



Atlantic Canada  
Opportunities  
Agency

Agence de  
promotion économique  
du Canada atlantique



Transport Canada  
Transports Canada

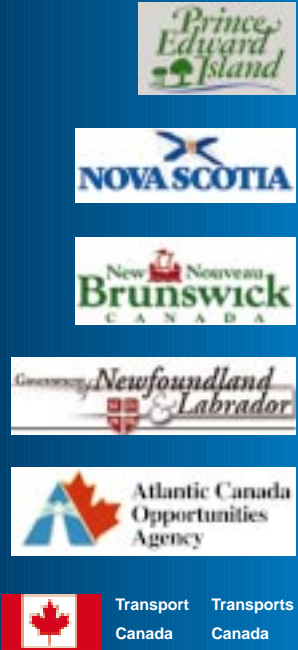
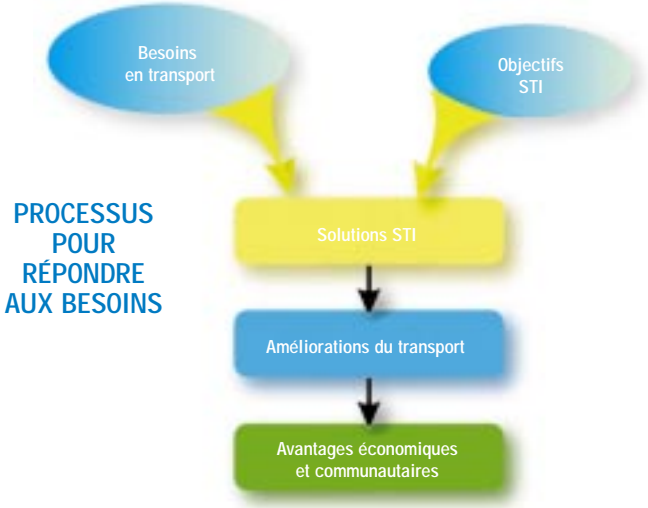
# Introduction

Les provinces de l'Atlantique font face à un certain nombre de défis à relever en ce qui concerne le secteur des transports. La région compte une population très éparse qui est interreliée par un réseau de liens routiers, de liens par ponts et par traversiers de première importance. L'action défavorable du climat peut avoir des impacts graves et soudains sur le réseau de transport. Certaines zones de la région sont très éloignées des grands marchés nord-américains et, par conséquent, dépendent d'un réseau de transport efficace pour réduire les coûts au minimum. D'autres zones au sein de la région, notamment le Nouveau-Brunswick, se trouvent relativement à proximité du grand marché du nord-est américain, et dépendent des corridors commerciaux connexes. Le commerce et le mouvement des véhicules commerciaux ont une importance cruciale pour la viabilité économique de la région, et le tourisme joue un rôle considérable et toujours croissant dans l'économie de la province.

Les systèmes de transports intelligents (STI) portent sur l'utilisation de la technologie pour accroître l'efficacité, la sécurité, la commodité et l'accessibilité des systèmes de transport de surface. Dans le contexte actuel de la région atlantique, les STI offrent la possibilité :

- d'améliorer la sécurité routière et les interventions d'urgence, en accordant une attention particulière au milieu rural;
- d'améliorer l'accessibilité pour le tourisme;
- d'améliorer l'efficacité des installations intermodales, des véhicules commerciaux et des passages frontaliers;
- d'accroître la prospérité économique de la région.

Le plan stratégique comprend les exigences et les ambitions d'un grand nombre d'intervenants qui manifestent un intérêt dans la promotion et la mise en œuvre des STI dans la région. Les travaux ont commencé par une approche initiale de la communauté des intervenants et une analyse de l'environnement en vue d'évaluer les besoins de chaque province. Les besoins ont été traduits en vision STI pour la région qui, à son tour, a été raffinée pour former le Plan de services aux utilisateurs. Grâce à la participation des intervenants, 22 projets stratégiques spécifiques ont été en définitive élaborés, pour engendrer un plan de mise en œuvre. Un élément d'expansion économique et de recherche universitaire a été exécuté parallèlement au projet principal, se concentrant sur la promotion de l'industrie des STI dans la région atlantique.



Transport Canada / Transports Canada

# Participation

L'effort de planification stratégique a été mené par un comité de direction du projet formé des intervenants suivants :

**Nancy Lynch**, Nouveau-Brunswick – ministère des Transports  
**Doug Shea**, Terre-Neuve et Labrador – Department of Works, Services and Transportation  
**Mike Kendrick**, Nouveau-Brunswick – ministère des Transports  
**Cathy Worth**, Île-du-Prince-Édouard – Department of Transportation and Public Works  
**Janice Harland**, Nouvelle-Écosse – Department of Transportation and Public Works  
**Shannon Sanford**, Entreprises Nouveau-Brunswick  
**Mark Gourley**, Agence de promotion économique du Canada atlantique  
**Daryell Nowlan**, Agence de promotion économique du Canada atlantique  
**Michael Zinck**, Agence de promotion économique du Canada atlantique  
**Andrew Parsons**, Agence de promotion économique du Canada atlantique  
**Harold Hefferton**, Transports Canada  
**Roger Saunders**, Transports Canada

La participation de tous les intervenants au projet a été vitale pour l'élaboration du Plan stratégique. Des méthodes efficaces en vue du maintien du dialogue entre les intervenants ont été mises en application pour obtenir la contribution des intervenants, qui a donné forme à la vision, aux buts et aux objectifs des STI. Un site Web du projet a été créé en vue de l'interaction avec les intervenants dans le projet. Le site Web a servi à mener une enquête en ligne sur les activités des intervenants et leur intérêt à l'égard des STI. Le site Web a également servi à annoncer les réunions, à fournir des renseignements généraux et à présenter les documents exécutés. Une série de réunions ont été tenues afin de maintenir le dialogue avec les intervenants :

Réunions	Participants
Les séances initiales se sont tenues à Moncton, à Charlottetown, à Halifax, et à St. John's (T.-N.). Les séances d'une journée ont servi à présenter l'étude, à décrire les STI et à obtenir des données sur les besoins de la région atlantique en matière de transport, sur la vision des STI, les services prioritaires des STI aux utilisateurs et quelques projets STI prometteurs potentiels.	80
La deuxième ronde a consisté en un atelier d'une journée tenu à Moncton. L'atelier a servi à obtenir des données sur les ressources nécessaires à la mise en œuvre des projets STI dans la région atlantique, les barrières éventuelles et les étapes qui seraient requises en vue de la livraison des projets STI.	60
La troisième ronde a consisté en des ateliers d'une demi-journée, qui se sont tenus à Halifax et à St. John's (T.-N.). L'atelier de Halifax a eu lieu en partenariat avec une vitrine des capacités STI. L'atelier de St. John's s'est tenu conjointement avec la conférence du Groupe de recherches sur les transports au Canada (CTRF). Ces ateliers ont servi à obtenir des données supplémentaires sur les profils du projet et sur le plan de mise en œuvre proposé.	42

C'est grâce au dévouement et à l'intérêt de quatre-vingts intervenants de la région que le Plan stratégique a évolué de manière à exprimer les besoins des provinces de l'Atlantique.

Les intervenants étaient :

- les propriétaires et exploitants de l'infrastructure du transport,
- les fournisseurs de services d'urgence,
- les exploitants de véhicules commerciaux,
- les représentants de l'industrie touristique,
- les fournisseurs et fournisseurs de services,
- le monde universitaire,
- les groupes d'intérêts spéciaux.



# Avantages des STI

Pour les véhicules commerciaux – Les systèmes de sécurité de bord, le dédouanement électronique et les inspections de sécurité en bordure de route automatisées sont considérés réduire les accidents mortels de 14 à 32 %. Les processus d'administration automatisés révèlent des ratios coûts – avantages de 4:1 pour les transporteurs intermédiaires, et de 20:1 pour les gros transporteurs

(source : DDT des É.-U.).

Pour les régions rurales – L'utilisation des dispositifs de notification des urgences MAYDAY pourrait réduire le temps qu'il faut pour découvrir un accident rural, en moyenne de 9,6 minutes à 1 minute

(source : DDT des É.-U.).

Les STI sont devenus un élément courant de l'industrie des transports, ayant la capacité reconnue d'améliorer la prestation des services et de réduire les coûts.

## Efficiences

Les détecteurs en bordure de voie servent à identifier les zones de congestion sur le réseau routier. Ils permettent le guidage routier grâce à des panneaux à messages modifiables ou des annonces à la radio. Les méthodes de paiement électronique perçoivent avec efficacité les péages et les tarifs, augmentant ainsi le débit aux passages frontaliers et aux postes de péage. Les zones urbaines optimisent l'usage des routes au moyen d'une signalisation routière adaptative contrôlée.

## Productivité

Les exploitants de véhicules commerciaux utilisent des systèmes de gestion des biens afin d'accroître la productivité de leurs parcs de véhicules et de conteneurs. La technologie permet de surveiller et d'inspecter les camions sans perte de temps. Le dédouanement électronique peut être intégré aux passages frontaliers et aux aires d'inspection afin d'éliminer ou de réduire considérablement la durée des arrêts.

## Sûreté et sécurité

Les conducteurs peuvent être alertés des conditions dangereuses éventuelles. Les incidents peuvent être automatiquement détectés, permettant ainsi des délais d'intervention considérablement réduits des véhicules d'urgence. L'identification électronique améliore le processus de contrôle des marchandises et des conducteurs aux points frontaliers.

## Environnement

Le péage électronique et les systèmes avancés de gestion de la circulation mitigent la congestion entraînant ainsi une réduction des émissions. L'amélioration des systèmes de transport en commun par l'intégration des STI peut mener à l'accroissement du nombre d'utilisateurs et à la diminution de la dépendance aux automobiles.

## Économie

Le tourisme bénéficie par l'application des services aux voyageurs avancés pour offrir la préparation du voyage et en cours de route, les réservations et les renseignements actuels sur le voyage et les conditions météorologiques. Le commerce bénéficie par l'accroissement de l'accessibilité découlant des applications d'exploitation de véhicules commerciaux.

Exemples de projets STI pour les provinces atlantiques :

**Système de gestion des horaires du métrobus de St. John's (T.-N.)** – Système de localisation automatisée des véhicules, qui localise le parc de 50 autobus, facilite la gestion de l'horaire et fournit en temps réel l'information voulue sur les arrivées des autobus.

**Paiement électronique du péage et gestion de la circulation sur les ponts** – Systèmes de paiement électronique et signalisation dynamique sur les ponts Halifax-Dartmouth (H-D) et le Pont de la Confédération. Le système MacPass réduit la durée des transactions sur les ponts H-D de 85 %, atténuant ainsi la congestion de l'esplanade.

**Système de signalisation routière adapté de Halifax (SCOOT)** – Les données en temps réel mettent constamment à jour le synchronisme de la signalisation routière, augmentant ainsi l'efficacité des opérations et assurant un meilleur débit sur le réseau routier existant. Les économies de carburant sont estimées à 2 à 3 millions de dollars sur une période de 3 ans.

**Pesage dynamique, Nouveau-Brunswick** – Pesage automatique des véhicules en vitesse afin d'éliminer le besoin pour les camions d'arrêter, réduisant ainsi les retards pour les conducteurs de véhicules commerciaux et les risques de collision aux points d'accès. L'installation de Longs Creek a évité des coûts d'immobilisation substantiels liés au déménagement du poste de pesage principal.

**Système météo routier (RWIS)** – La mise en œuvre de systèmes RWIS au Nouveau-Brunswick, à l'Île-du-Prince-Édouard et en Nouvelle-Écosse offre une surveillance des conditions actuelles et des prévisions afin d'optimiser l'entretien en hiver et de présenter des avis aux voyageurs.



# Vision STI

En élaborant le plan stratégique, il était avant tout important d'énoncer une vision STI pour les vingt prochaines années...

*... Les personnes et les marchandises se déplacent de façon uniforme partout dans la région atlantique. La technologie remplit un rôle clé en améliorant le rendement des systèmes de transport. La technologie de l'information est l'élément moteur des activités des personnes qui se rendent au travail, qui font affaires et vendent et qui transportent les marchandises. Le rôle du droit de passage du transport en commun s'est étendu de manière à inclure un pilier des télécommunications rendant possibles les solutions électroniques pour la mobilité et le commerce dans la région. Points à considérer...*

## Les voyageurs peuvent :

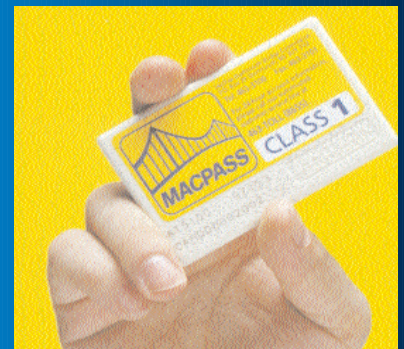
- effectuer le péage électroniquement sans devoir arrêter;
- recevoir des mises à jour actuelles des conditions météo et de voyage dans la région avant ou durant leur voyage;
- communiquer facilement avec leurs lieux d'affaires, effectuer des réservations d'hôtel ou de traversier, et avoir des renseignements préliminaires sur les itinéraires, les horaires et la disponibilité d'espace.

## Les exploitants de véhicules commerciaux peuvent :

- payer électroniquement le péage et les droits aux postes de péage et aux passages frontaliers Nouveau-Brunswick – Maine;
- utiliser la gestion améliorée de localisation en temps réel des expéditions en route et aux terminaux intermodaux;
- obtenir le dédouanement électronique aux postes de pesage et d'inspection.

## L'administration publique peut :

- recevoir un avis automatique d'un incident et dépêcher sur les lieux les services d'urgence par le chemin le plus rapide, selon l'information de voyage en temps réel et le guidage routier dynamique se trouvant à bord du véhicule;
- améliorer le rendement des systèmes de transport en commun à l'aide de systèmes perfectionnés de surveillance des véhicules et d'information à la clientèle;
- optimiser l'application des ressources d'entretien en hiver en utilisant les prévisions en fonction de la surveillance des conditions en temps réel de la région.



Ticket de péage électronique



Inspection automatique des marchandises



Localisation automatisée des véhicules du transport en commun



# Le plan stratégique

## Besoins en transport et buts des STI

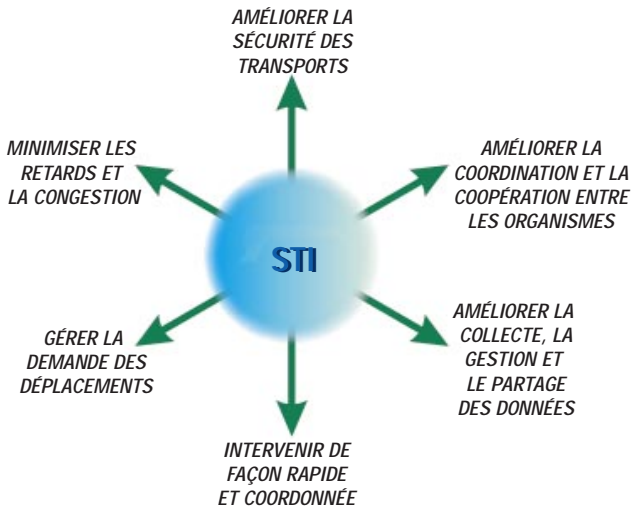
Les STI sont un outil utile pour l'élaboration et la mise en valeur du système de transport susceptible de composer avec le potentiel de croissance de la région. Grâce à l'apport des participants de la région, quinze besoins cruciaux en matière de transport ont été identifiés :

### Besoins en transport

1. Accélération de l'inspection aux passages frontaliers et du dédouanement des véhicules commerciaux
2. Réduction des collisions sur les routes rurales par la détection précoce des conditions défavorables
3. Réduction de l'incidence, de la gravité et du coût des collisions routières pour la collectivité
4. Amélioration de la sécurité dans les zones de travaux routiers
5. Amélioration de la gestion des opérations d'entretien en hiver
6. Vérification accélérée du poids, des papiers d'identité et de la sécurité pour les véhicules commerciaux
7. Notification d'urgence routière et système d'information pour les zones rurales
8. Amélioration des services de traversier
9. Stimulants aux voyages et information aux voyageurs afin de promouvoir le tourisme au Canada atlantique
10. Amélioration de la sûreté et de la sécurité pour les voyageurs et pour les exploitants et les installations de transport
11. Amélioration de la capacité de détecter, de vérifier et d'intervenir en cas d'incidents sur les routes principales
12. Amélioration de la gestion de la localisation en temps réel des conteneurs et autres marchandises aux terminaux intermodaux
13. Surveillance du service de transport en commun en temps réel et des besoins du public
14. Amélioration de la gestion des services de transport des parcs de véhicules
15. Gestion en temps réel des opérations de stationnement

### Buts des STI

Le plan stratégique présente un ensemble de buts des STI qui structurent la façon dont les STI doivent être utilisés pour répondre aux besoins identifiés. Les buts ci-après ont été reconnus comme étant essentiels à l'application fructueuse des STI dans la région :



« Le gouvernement du Canada s'est engagé à mettre en œuvre une stratégie globale en matière de STI »

David Collenette  
Ministre des Transports



# Le plan stratégique

## Services aux utilisateurs

Les solutions STI proposées sont fondées sur l'architecture STI pour le Canada. Voici une description de chaque volet de services aux utilisateurs (en gras) et les seize services aux utilisateurs applicables (en italique) tels que les définit l'architecture.

**Les services d'information aux voyageurs** utilisent des systèmes et des technologies évolués pour gérer l'information afin d'aider les conducteurs à décider à quel moment conduire et le meilleur chemin à emprunter, ainsi que réserver des covoiturages et autres services aux voyageurs. Pour la région, *l'information aux voyageurs, les services aux voyageurs et les réservations* s'appliquent.

**Les services de gestion de la circulation** sont constitués de systèmes et de technologies avancés visant à améliorer l'efficacité et l'exploitation de l'infrastructure de transport de surface et à créer des conditions plus sécuritaires pour les voyageurs. Ce volet comprend *le contrôle de la circulation, la gestion des incidents, la gestion des conditions environnementales, les opérations et l'entretien, et l'avertissement et l'application des règlements dynamiques automatisés*.

**Les services de transport en commun** utilisent la technologie et les systèmes évolués pour améliorer le rendement, la sécurité et la commodité des systèmes de transport en commun urbains, de banlieue et ruraux. Le service aux utilisateurs le plus pertinent dans ce volet est *la gestion du transport en commun*.

**Les services de paiement électronique** offrent aux voyageurs une option de paiement électronique pour divers modes et services de transport. Les services aux utilisateurs identifiés comme étant pertinents pour la région sont *les services de paiement électronique*.

**L'exploitation de véhicules commerciaux** s'intéresse principalement aux mouvements des marchandises et se concentre sur les services qui améliorent la gestion des parcs de véhicules du secteur privé et la mobilité des marchandises, et rationalisent les fonctions gouvernementale et de réglementation. *Les volets dédouanement électronique des véhicules commerciaux, gestion du transport intermodal des marchandises et gestion des parcs de véhicules commerciaux* disposent d'applications potentielles dans la région atlantique.

**Les services de gestion des mesures d'urgence** portent directement sur la détection, la notification et l'intervention au titre des incidents urgents et non urgents qui se produisent sur la voirie ou à proximité. Les services applicables à la région comprennent *la notification des urgences et sécurité personnelle, l'intervention et la gestion des opérations en cas de catastrophe, et la gestion des véhicules de secours*.

**Les systèmes de sécurité et de contrôle des véhicules** utilisent des détecteurs à bord des véhicules et sur les routes afin de réduire le nombre et la gravité des collisions. Les services de ce volet ont été jugés moins appropriés aux besoins immédiats de la région.

**Les services d'entreposage de l'information** comportent la collecte, la fusion et la diffusion des données météorologiques et d'autres données, ainsi que l'archivage et le partage de données historiques sur les transports. *La gestion des données météorologiques et environnementales* présente une application potentielle pour la région atlantique.

L'architecture STI pour le Canada fournit un cadre commun pour la planification, la définition et l'intégration des systèmes de transports intelligents.



# Le plan stratégique

## Mesures stratégiques

Quatre aspects importants du plan stratégique doivent être pris en compte au moment de décider de l'exécution d'un projet, et du choix des intervenants. Les attributs critiques du plan stratégique sont :

- les bénéficiaires clés;
- les participants à la prestation;
- la disponibilité des technologies;
- l'exploitation et l'entretien.

Une analyse de ces attributs a défini un nombre de mesures susceptibles de réduire les barrières institutionnelles :

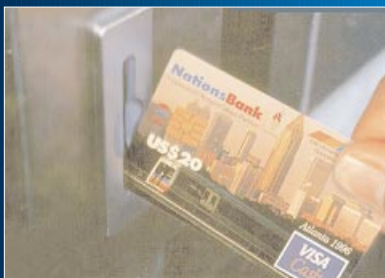
- Coordination régionale continue des réunions entre les provinces, sous la direction du Conseil des premiers ministres de l'Atlantique, et en coordination avec d'autres groupes connexes, notamment comme celui pour l'harmonisation des règlements du camionnage;
- Éducation des organismes d'achat parmi les propriétaires/exploitants du secteur public sur la nature du processus d'acquisition de systèmes, et les fonctions distinctives relatives au processus de construction classique;
- Recherche d'acquisition en commun par les organismes publics au sein de la région afin d'utiliser des spécifications de matériel communes et profiter d'économies d'échelle;
- Identification et engagement de champions des associations de l'industrie touristique et des ministères provinciaux du Tourisme afin d'aider à réaliser des possibilités avec les services d'information aux voyageurs;
- Représentation constante des quatre provinces de l'Atlantique et des protagonistes connexes du transport, d'une voix commune, en ce qui a trait aux organismes semblables, notamment Transports Canada et la Coalition des corridors I-95;
- Identification des principaux organismes, ou des coentreprises entre organismes semblables, afin de prendre l'initiative sur les applications d'arrière-guichet multipartites, telles que celles requises pour l'entreposage des données et le paiement électronique potentiel;
- Avancement de l'élaboration et de la mise en œuvre de diverses applications, notamment celles liées aux passages frontaliers et aux terminaux intermodaux, par le biais de l'étude de délimitation de l'étendue des projets pilotes;
- Utilisation de possibilités pour mettre en œuvre les applications STI liées à l'exploitation de véhicules commerciaux et aux passages frontaliers selon l'Initiative pour une frontière intelligente.



Sécurité des conteneurs



Système météo routier



Cartes à puce



# Le plan stratégique

## Projets stratégiques

La participation des intervenants a permis l'identification de 22 projets stratégiques. Les principaux participants ou « champions » pour chaque projet mèneront le processus du concept stratégique jusqu'à la réalité. Ces projets visent à répondre directement aux besoins de transport et à inclure le potentiel voulu pour la mise en œuvre des « projets prometteurs » afin d'en illustrer les avantages. Projets proposés :

### Services d'information aux voyageurs

**TI-1** Système évolué d'information aux voyageurs et aux touristes des provinces de l'Atlantique

### Services de gestion de la circulation

- TM-1** Expansion du système ARWIS dans les provinces de l'Atlantique
- TM-2** Détection des espèces sauvages au Canada atlantique – 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 caméras aux feux rouges
- TM-5** Panneaux à messages modifiables portables 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 les ponts

### Services de transport en commun

- PT-1** Service d'information en temps réel sur le transport en commun urbain
- PT-2** Gestion du parc de véhicules de transport en commun de la collectivité

### Services de paiement électronique

- EP-1** Paiement et surveillance électroniques du stationnement
- EP-2** Ticket de transaction du Canada atlantique
- EP-3** Projet pilote de carte à puce

### Exploitation de véhicules commerciaux

- CV-1** Système d'information intermodal intégré
- CV-2** Sécurité à la frontière et inspection électronique du corridor commercial atlantique
- CV-3** Permis électronique des provinces de l'Atlantique pour véhicules surdimensionnés et de poids excédentaire
- CV-4** Extranet d'information opérationnelle du port
- CV-5** Sécurité des conteneurs du port
- CV-6** Gestion du transport côté ville de l'aéroport
- CV-7** Programme de gestion des parcs de véhicules commerciaux

### Opérations de gestion des mesures d'urgence

- 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



Information aux voyageurs



Systèmes de transport en commun évolués



Permis électronique pour véhicules surdimensionnés et de poids excédentaire



# Le plan stratégique

## Programme de mise en œuvre

Afin de mieux guider la mise en œuvre, de permettre l'évaluation de la progression et l'allocation appropriée des ressources financières, les calendriers de mise en œuvre des divers projets ont été subdivisés dans les catégories suivantes, selon le cas :

- Activités de planification, de législation et de recherche;
- Conception du système ou de l'infrastructure;
- Acquisition des technologies requises et installation des projets pilotes;
- Complète mise en œuvre ou construction du projet.

Un élément clé du programme de mise en œuvre est le plan d'action pour une évaluation constante. Le but de l'évaluation constante est de fournir un cadre pour la gérance de l'ensemble du plan stratégique régional des STI des provinces de l'Atlantique.

Éléments particuliers :

- Suivi des projets;
- Un groupe d'étude pour faire des suggestions si un projet éprouve des difficultés;
- Diffusion de l'information sur les activités STI aux intervenants dans la région atlantique.

Outils à utiliser en vue de la surveillance du plan d'action :

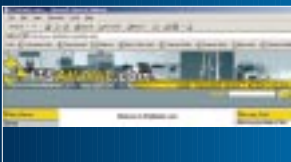
- Établissement d'un comité directeur permanent des STI des provinces de l'Atlantique;
- Maintien de la table ronde sur les STI;
- Engagement permanent des intervenants.

L'engagement permanent des intervenants doit être poursuivi par :

- l'utilisation du site Web STI de l'Atlantique pour y afficher des annonces concernant de nouveaux projets, les événements pertinents et les rapports d'étape des projets. Un administrateur permanent d'hôte et de site Web devra être établi;
- la participation à des associations industrielles telles que STI Canada.

Une architecture STI régionale pour les provinces de l'Atlantique identifierait les fonctions, les organisations et le cheminement de l'information correspondant à la région. En outre, l'architecture régionale offre aux intervenants des points de vue personnalisés selon leur perspective, pour permettre l'identification des activités d'intégration et de coopération.

Les recommandations du plan stratégique permettront de promouvoir la mise en œuvre coordonnée et efficace des STI au Canada atlantique.



Site Web STI Atlantique



# Le plan stratégique

## Expansion économique et recherche universitaire

Une analyse a été entreprise afin d'identifier les possibilités d'expansion économique et de recherche universitaire liées à l'expansion de la base industrielle des STI au Canada atlantique. Cet effort avait pour but d'établir le profil des capacités industrielles STI existantes dans la région dans le contexte des marchés nord-américains et mondiaux, et de fournir des recommandations pour consolider la base industrielle. La méthode comprenait une approche et l'établissement de profils des ressources pertinentes dans la région, et une analyse des marchés de haut niveau. L'analyse a été entreprise sous la direction d'une table ronde des STI formée des secteurs public et privé, et de la représentation universitaire des quatre provinces de l'Atlantique. Cet effort mise sur les bases établies par des efforts antérieurs déployés par Transports Canada, Industrie Canada et l'Agence de promotion économique du Canada atlantique.

L'évaluation de l'industrie a identifié 38 entreprises au sein de la région, qui offrent des produits ou des services pertinents à l'industrie des STI. Certaines entreprises participent déjà à l'industrie, dans des domaines tels que la mise en œuvre d'un système météo routier et de services connexes, la localisation des véhicules commerciaux et la gestion des parcs de véhicules, et les système d'information géographique.

Il existe une tendance générale voulant que les entreprises participant au marché des STI aient transféré les technologies d'autres industries connexes ayant une présence industrielle dans la région. La mise à contribution des ressources d'entreprises connexes, ou des partenariats avec d'autres entreprises, offre la possibilité de livrer des applications plus complètes et d'étendre la portée géographique. Il existe un solide réseau de soutien potentiel pour le développement poussé d'une industrie des STI sous forme d'associations industrielles (en particulier la technologie de l'information), de centres d'excellence, d'incubateurs/accélérateurs et d'établissements universitaires de haut niveau.

Une formation postsecondaire en STI (ou des domaines connexes) est offerte à l'Université du Nouveau-Brunswick, au Collège communautaire du Nouveau-Brunswick, à l'Université Dalhousie, à la Memorial University et à l'Université de l'Île-du-Prince-Édouard. Il existe un avantage à relier les centres aux réseaux aux fins de collaboration et d'échange d'information.

Une étude de l'industrie atlantique dans le contexte du marché STI international a révélé quelques observations clés, notamment :

- Le Canada a toujours été à l'avant-garde de la mise en œuvre des STI, plusieurs exemples d'entreprises ayant réussi et étant actives sur le marché mondial. Toutefois, un réengagement à l'égard du financement est nécessaire de la part des intervenants, afin que le Canada puisse maintenir son avantage concurrentiel sur le marché mondial.
- Le marché nord-américain est le plus accessible et correspond le mieux aux capacités de l'industrie des STI en Atlantique. En outre, il existe potentiellement un marché très vaste dans les économies développées et naissantes dans le monde entier, particulièrement en Amérique latine et en Asie du Sud-Est
- La principale faiblesse de la plupart des entreprises de la région atlantique est l'importance et le niveau relativement restreints de la capitalisation comparativement aux participants des marchés des États-Unis.
- Les possibilités accrues d'accéder au marché peuvent résider dans les efforts actuels déployés dans l'industrie des STI en vue d'établir des normes STI, et dans la participation aux initiatives de financement international et de soutien au marketing.

Créneaux STI où les ressources du Canada atlantique peuvent exceller :

- Système météo routier;
- Gestion de l'entretien de l'infrastructure;
- Surveillance des marchandises et du transport;
- Administration des parcs de véhicules;
- Gestion des interventions d'urgence.



# Consignes futures

## Étapes suivantes

Le processus de planification stratégique a été crucial en termes d'engagement des intervenants, de rationalisation des besoins et d'élaboration des éléments d'activité stratégiques en vue d'avancer les solutions STI pertinentes. Un point à souligner est que le plan va au-delà des perspectives stratégiques et identifie des éléments d'activité particuliers et une série de projets. Ce qui met en évidence la nécessité de mettre en place et de maintenir un programme régional en vue de surveiller les activités de suivi. Il est recommandé que, sous la direction du Conseil des premiers ministres de l'Atlantique, le Comité directeur de projet demeure intact au-delà de la réalisation du projet afin de remplir un certain nombre de fonctions, notamment :

- l'engagement permanent de la communauté des intervenants par le biais du portail ITSAntlantic.com et de divers forums en vue de surveiller l'adoption des éléments d'activité stratégiques afin de traiter les considérations institutionnelles;
- la surveillance et la coordination dans la définition et l'entreprise de projets contribuant au plan de mise en œuvre;
- le rôle de surveillance continue pour assurer le suivi des progrès par rapport au plan.

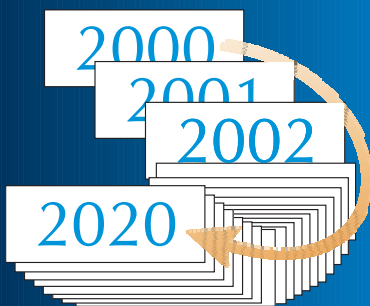
Il importe que la communauté des STI dans la région atlantique maintienne ce point de référence commun, et une représentation commune aux autres participants de l'industrie, notamment Transports Canada et la Coalition des corridors I-95.

L'analyse de l'expansion économique et recherche universitaire a mis au jour un certain nombre de recommandations, notamment :

- Tous les échelons de gouvernement devraient continuer à promouvoir les applications STI par le biais des projets de démonstration au Canada atlantique, engageant les ressources locales actives dans les créneaux STI ciblés.
- Les participants de l'industrie au secteur privé devraient exploiter les possibilités afin d'accéder à une variété de programmes de financement canadiens et internationaux. De plus, les entreprises devraient rechercher des partenariats stratégiques avec des entreprises complémentaires du Canada et des États-Unis en vue d'accéder au marché des STI des États-Unis, qui est de plus en plus développé et bien financé.
- Des établissements universitaires choisis devraient explorer la possibilité d'élaborer un centre d'excellence des STI se concentrant sur les créneaux en Atlantique, en partenariat avec d'autres universités et d'autres intérêts du secteur privé.

Des entités telles que STI Canada et divers groupes régionaux devraient aider à renforcer les possibilités formulées dans la présente analyse, par le biais d'une approche continue et d'un échange d'information avec la communauté des intervenants. Des possibilités particulières comprennent la réunion générale annuelle de STI Canada au début de 2003 et la possibilité de la gérance permanente de la table ronde des STI.

En conclusion, le plan a franchi les étapes initiales en termes d'engagement des intervenants et d'entreprise de l'analyse. La réussite dépendra de la participation continue et des interventions parmi les protagonistes au niveau stratégique et de mise en œuvre, sous la gérance du comité directeur.



Les provinces de l'Atlantique se trouvent dans une position leur permettant d'être un partenaire plus actif avec le reste du Canada et les États-Unis en utilisant la technologie avancée dans les transports.

