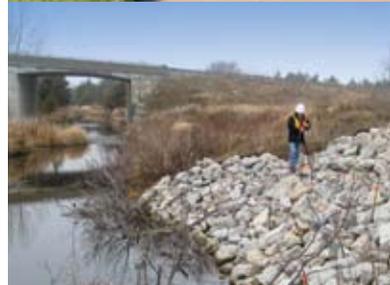


Priorité Durabilité



Une stratégie novatrice pour le ministère des Transports de l'Ontario

Priorité Durabilité

Une stratégie novatrice pour le ministère des Transports de l'Ontario qui est ciblée sur la durabilité sociale, environnementale et économique

Table des matières

1	Introduction.....	2
2	Pourquoi adopter une stratégie de durabilité?.....	2
3	Notre approche	6
4	Notre cadre de durabilité	8
	Sept objectifs pour un système de transport plus durable	9
5	Atteindre nos objectifs.....	24
6	Conclusion : Poursuivre sur notre lancée	31
	Glossaire	36
	Ressources	37

Lettre du sous-ministre

C'est avec grand plaisir que je présente la stratégie *Priorité Durabilité* du ministère des Transports de l'Ontario (MTO). Par l'entremise de cette stratégie, le MTO s'engage à améliorer sa durabilité et celle du réseau de transport de la province.

Le MTO se livre à un large éventail d'activités et celles-ci couvrent de grandes distances. Par conséquent, pour déterminer la direction dans laquelle le ministère s'engagera, nous devons d'abord articuler une vision commune de cette direction. C'est ce que fait la stratégie *Priorité Durabilité*. Elle énonce sept objectifs stratégiques visant un avenir plus durable et établit un nouveau processus permanent qui nous permettra de prendre les mesures nécessaires pour améliorer continuellement notre performance. De plus, elle nous aidera à concrétiser une de nos principales priorités : l'intégration de la durabilité à nos programmes, politiques et pratiques opérationnelles internes.

Créée par le personnel du MTO à son intention, cette stratégie est le fruit des connaissances et de la passion d'un grand nombre d'employés du ministère. Le Bureau des politiques de transport durable, qui relève de la Direction des politiques du transport du MTO, a collaboré avec le Réseau des agents catalyseurs de la durabilité (RACD), formé d'employés provenant des quatre coins de la province et représentant toutes les divisions du ministère. Le savoir, l'expérience et la créativité de ces personnes ont mené à une stratégie sensée, complète et prévoyante. Je suis persuadée que, en misant sur les compétences de tous lors de la mise en œuvre, nous atteindrons nos objectifs.

La durabilité est *ma* priorité. J'ai espoir que cette approche coopérative caractérisera non seulement le travail accompli au sein du MTO, mais aussi les interactions avec les parties concernées au gouvernement, les intervenants, l'industrie et le public. Ensemble, nous pouvons atteindre notre objectif commun, soit de faire de la durabilité une réalité.



A stylized, handwritten signature in black ink, appearing to read 'Carol Layton'.

Carol Layton
Sous-ministre



Introduction

Depuis longtemps, le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) apporte une contribution importante à la qualité de vie en Ontario. Fort de cette tradition, nous voulons façonner l'avenir du ministère et de la province afin d'en assurer la durabilité.

Le réseau de transport de l'Ontario est l'un des plus complexes en Amérique du Nord. Il permet aux Ontariens de faire leurs courses, se rendre chez leur médecin, pratiquer des loisirs, visiter leur famille, se rendre au travail ou prendre des vacances. De plus, il achemine des produits vers les marchés locaux, nationaux et internationaux.

Les politiques, programmes et services du MTO assurent la sécurité et la fiabilité du réseau de transport. De plus, nous finançons en partie les systèmes de transport en commun municipaux et régionaux de la province et sommes un des plus importants acheteurs de produits et services au sein du gouvernement de l'Ontario. Nos 3 800 employés veillent au bon fonctionnement des programmes et services.

Les changements climatiques, le vieillissement de la population, les embouteillages et l'urbanisation exercent des pressions non seulement sur le système de transport de la province, mais aussi sur l'environnement. Grâce à son vaste mandat, le MTO peut jouer un rôle unique pour assurer la durabilité économique, sociale et environnementale de l'Ontario et maintenir des liens solides à l'échelle provinciale, nationale et internationale.

La stratégie *Priorité Durabilité* oriente nos efforts à cet égard. Elle précise :

- l'importance pour le MTO d'avoir une stratégie en matière de durabilité;
- nos objectifs visant à rendre le système de transport plus durable;
- les moyens que nous prendrons pour atteindre ces objectifs.

Données sur le MTO

Le MTO s'occupe de :

- plus de 16 500 km de routes
- 2 800 ponts et ponceaux
- 29 aéroports en régions éloignées
- 8 traversiers
- chemins de fer locaux
- plus de 180 caméras pour la circulation et les accidents

En Ontario :

- près de 55 millions de personnes utilisent GO Transit chaque année
- 10,9 millions de véhicules sont immatriculés
- environ 420 000 véhicules circulent chaque jour de semaine sur le tronçon le plus occupé de l'autoroute 401, près de l'autoroute 400.

Guide de poche sur les transports (2009).



Pourquoi adopter une stratégie de durabilité?

Le MTO entend être un chef de file mondial du déplacement sécuritaire, efficace et durable des passagers et des marchandises pour soutenir une économie compétitive et une très bonne qualité de vie. Pour ce faire, ses employés mettent l'accent sur cinq priorités :

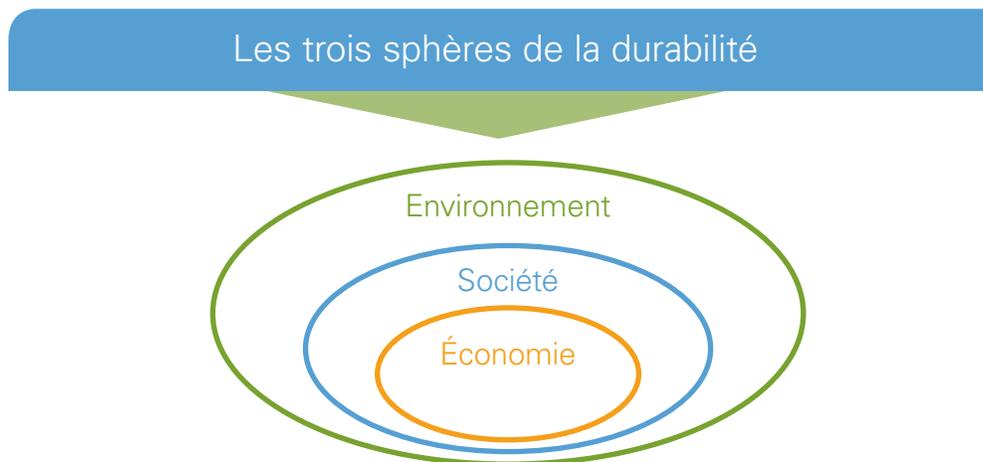
- accroître le nombre d'usagers des transports en commun;
- mettre en place un réseau de transport multimodal permettant le déplacement efficace des passagers et des marchandises;
- promouvoir la sécurité routière pour demeurer un des territoires les plus sûrs en Amérique du Nord;
- améliorer les routes, les ponts et les postes frontaliers de l'Ontario;
- intégrer la durabilité à toutes nos activités.

La stratégie décrit les mesures qui donneront suite aux priorités du ministère de façon plus durable.

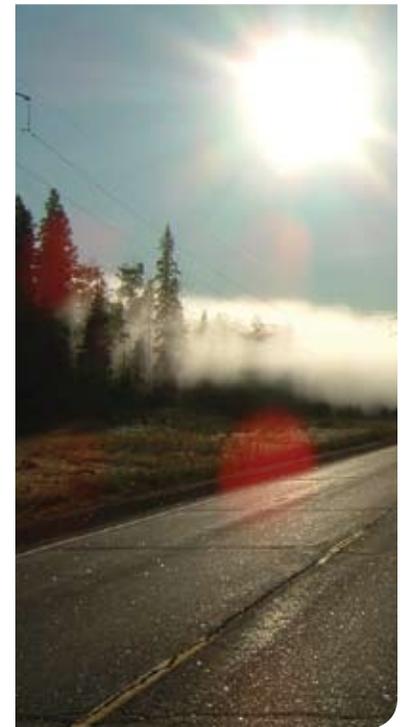
Qu'est-ce que la durabilité?

Le développement durable est « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs ». ¹ Il y a trois sphères de durabilité : l'économie, la société et l'environnement. Tout changement touchant une sphère a une incidence sur les deux autres. C'est pourquoi on ne peut envisager les questions touchant l'économie ou la qualité de vie sans tenir compte de l'environnement.

Figure 1



Tout geste que nous posons affecte l'environnement. Tout ce que nous produisons et consommons provient du milieu naturel (eau, énergie, plantes ou animaux). En bout de ligne, tous les biens et matériaux que nous créons retournent dans le milieu naturel, que ce soit dans l'air, dans l'eau ou sous terre.



¹ *Notre avenir à tous : Rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement (1987).*

Les changements climatiques

Selon le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) des Nations Unies, le climat de la terre subit des changements importants et les activités humaines et l'utilisation de combustibles fossiles contribuent grandement à ce problème.

Avant la révolution industrielle, la concentration en dioxyde de carbone (CO₂) dans l'atmosphère était d'environ 280 parties par million. Elle est maintenant d'environ 380 parties par million. À cette concentration, les récifs coralliens meurent, les glaciers fondent, le niveau des océans s'élève et quelque 35 000 personnes sont décédées lors d'une vague de chaleur en Europe en 2003. Selon le GIEC, si on ne réduit pas les émissions, la concentration en CO₂ pourrait atteindre 750 parties par million au cours de ce siècle. La durée de vie des molécules de CO₂ dans l'atmosphère peut atteindre 200 ans. Autrement dit, le CO₂ émis par les premières automobiles, par l'avion des frères Wright et par les premières centrales au charbon pourrait être encore présent dans l'atmosphère.

Ontario vert : Plan d'action de l'Ontario contre le changement climatique (2007).

² *Guide de poche sur les transports* (ministère des Transports de l'Ontario, 2008).

³ *Rapport sur les perspectives économiques à long terme de l'Ontario* (ministère des Finances de l'Ontario, 2010).

⁴ *Rapport sur les perspectives économiques à long terme de l'Ontario* (ministère des Finances de l'Ontario, 2010).

La durabilité ne signifie pas uniquement reconnaître le lien entre l'économie, la société et l'environnement. Il faut savoir que les décisions d'aujourd'hui influenceront les choix de demain et envisager non seulement les effets immédiats d'une décision, mais aussi ses conséquences potentielles à long terme.

Défis liés au transport durable

Le réseau de transport des passagers et des marchandises joue un rôle essentiel dans l'économie. Des événements indépendants de notre volonté peuvent le perturber. La stratégie de durabilité permettra au MTO de mieux tirer parti des possibilités découlant des nouveaux défis.

Défis clés touchant le système de transport de l'Ontario :

Les changements climatiques

Les changements climatiques menacent l'avenir de notre planète. Le secteur des transports génère de fortes émissions de gaz à effet de serre (GES). Il est à l'origine du tiers environ des émissions totales de GES de la province. Plus de 80 % de ces émissions sont attribuables au transport routier.² Pour lutter contre les changements climatiques, il faudra adopter des modes de transport et des stratégies à plus faible intensité carbonique qui réduisent les déplacements requis.

Les changements démographiques

Les changements démographiques déterminent en partie comment et quand les Ontariens se déplacent et où ils se rendent. On prévoit que, au cours des 20 prochaines années, la croissance de la population se poursuivra dans certaines régions de la province, notamment en raison de l'immigration³. La majeure partie de cette croissance aura lieu dans les centres urbains comme la région élargie du Golden Horseshoe. Si on ne gère pas cette croissance adéquatement, il y aura davantage d'embouteillages, la qualité de l'air et de l'eau se détériorera et les ressources naturelles seront affectées. En raison du vieillissement de la population et de la baisse de la migration intérieure, on prévoit que la population du Nord de l'Ontario demeurera stable au cours des deux prochaines décennies. Le nombre d'Ontariens de plus de 65 ans devrait plus que doubler d'ici 2030 en raison du vieillissement des baby-boomers et de la hausse soutenue de l'espérance de vie.⁴ D'ici 2025, un Ontarien sur cinq aura un handicap.⁵ Davantage de personnes ne voudront plus ou ne pourront plus conduire, ce qui haussera la demande d'autres modes de transport.

Embouteillages

Un réseau de transport fiable est essentiel pour le commerce et le déplacement des marchandises en Ontario et hors de la province. Toutefois, on a estimé en 2009 que les embouteillages dans la région de Toronto coûtent 3,3 milliards de dollars par année au Canada sous forme de pertes de productivité.⁶ La réduction des embouteillages favorise la compétitivité de la province et atténue la pollution et les émissions de GES. Les polluants associés au transport peuvent accroître la fréquence des maladies cardiaques et pulmonaires et le nombre de décès prématurés.

Urbanisation accrue

En 2006, plus de 85 % des Ontariens habitaient dans un centre urbain.⁷ La migration vers les centres urbains devrait se poursuivre au cours des 20 prochaines années. Le système de transport doit s'adapter continuellement à cette tendance. L'étalement urbain peut menacer nos ressources naturelles précieuses et la survie de la faune. En 2000, on a prévu que si l'étalement urbain se poursuivait dans le grand Toronto et à Hamilton, une zone agricole et naturelle deux fois plus grande que Toronto serait urbanisée d'ici 2031.⁸ Pour orienter diverses questions liées notamment au transport et à l'aménagement du territoire, on a adopté la *Loi sur les zones de croissance*. Comme la population devrait s'accroître dans le grand Toronto au cours des décennies à venir, le gouvernement devra adopter des politiques permettant aux collectivités de prospérer grâce à une croissance bien gérée.

Économie verte

Le réseau de transport de l'Ontario joue un rôle essentiel dans la réussite économique de la province.⁹ Le gouvernement de l'Ontario a mis en œuvre diverses initiatives économiques ayant démontré que la protection de l'environnement et la réduction des émissions de GES peuvent créer des possibilités économiques. Une planification prudente et à long terme nous aidera à faire la transition vers une économie verte. Ainsi, on stimulera la croissance et l'emploi dans de nouveaux secteurs tout en atténuant l'incidence de nos activités sur l'environnement.

Prochaines étapes

Ces défis illustrent le lien entre l'économie, la société et l'environnement. Il faut élaborer des plans à long terme pour gérer les pressions exercées sur le système de transport.

Le MTO se penche déjà sur ces défis en intégrant la durabilité à ses activités, lui permettant ainsi d'adopter une démarche stratégique et coordonnée. En misant sur les solutions, on favorisera l'innovation et l'efficacité au sein du ministère.



⁵ Rendre l'Ontario accessible (ministère des Services sociaux et communautaires de l'Ontario, 2010).

⁶ *OECD Territorial Reviews: Toronto, Canada* (Organisation de coopération et de développement économiques, 2010).

⁷ *Faits saillants du recensement 2006 : Feuille de renseignements 1* (ministère des Finances de l'Ontario, 2007).

⁸ *Toronto-Related Region Futures Study, Interim Report: Implications of Business-As-Usual Development* (Neptis Foundation, 2002).

⁹ *The Productivity Performance of Canada's Transportation Sector: Market Forces and Governance Matter* (Conference Board of Canada, 2009).

Évolution démographique de l'Ontario

On prévoit que, d'ici 2031 :

- La population de l'Ontario augmentera de 28 %, soit près de 3,7 millions d'habitants.
- Le nombre de personnes âgées fera plus que doubler, passant de 1,8 million à 3,7 millions de personnes.
- La population de la région du grand Toronto (RGT) augmentera de près de 38 % et représentera 46,7 % de la population de l'Ontario.
- La population du Nord de l'Ontario augmentera de 0,8%. Cette croissance sera la plus forte dans le Nord-Est tandis que la population du Nord-Ouest diminuera.

Rapport sur les perspectives économiques à long terme de l'Ontario (2010).

3

Notre approche

Élaboration d'une stratégie de durabilité

Depuis plusieurs années, le MTO s'efforce de rendre le système de transport de la province plus durable en prenant des mesures ponctuelles mises de l'avant par les directions et les bureaux régionaux. Toutefois, des employés ont constaté qu'il fallait adopter une approche uniforme, plus stratégique et mieux coordonnée. En 2008, sous la direction du nouveau Bureau des politiques de transport durable (BPTD) et avec l'appui des cadres supérieurs du ministère, nous avons entrepris un processus de collaboration afin d'élaborer une stratégie de durabilité créée par le personnel du MTO à son intention.

On a commencé par mettre sur pied le Réseau des agents catalyseurs de la durabilité (RACD), formé de représentants de toutes les régions et divisions du MTO. Les membres du réseau possèdent de nombreuses connaissances et une vaste expérience du secteur des transports. Grâce à cette approche axée sur la collaboration, la stratégie de durabilité est à l'image du travail accompli par le ministère, répond aux besoins des employés et appuie la vision du ministère et celle définie pour le système de transport provincial.

En plus de créer le RACD, nous avons mené de vastes consultations auprès du personnel et d'autres ministères et étudié l'approche d'autres gouvernements et de grands organismes à l'égard de la durabilité.

Les deux objectifs de la stratégie

La stratégie aidera le MTO à intégrer la durabilité à toutes ses activités et à toutes ses approches. Les objectifs de la stratégie sont les suivants :

- intégrer la durabilité aux pratiques internes et aux activités du ministère;
- influencer les politiques et programmes du ministère ayant une incidence sur le système de transport provincial.

L'adoption d'une approche à deux volets est une entreprise complexe de longue durée mais qui est nécessaire étant donné que les opérations internes du MTO sont étroitement liées au système de transport. Aux nombreux services publics dispensés par le ministère se greffent des normes internes et des processus décisionnels qui orientent son travail. Pour encourager les Ontariens à faire des choix plus durables en matière de transport, le MTO doit donner l'exemple. La stratégie de durabilité décrit les mesures que nous proposons pour y parvenir.

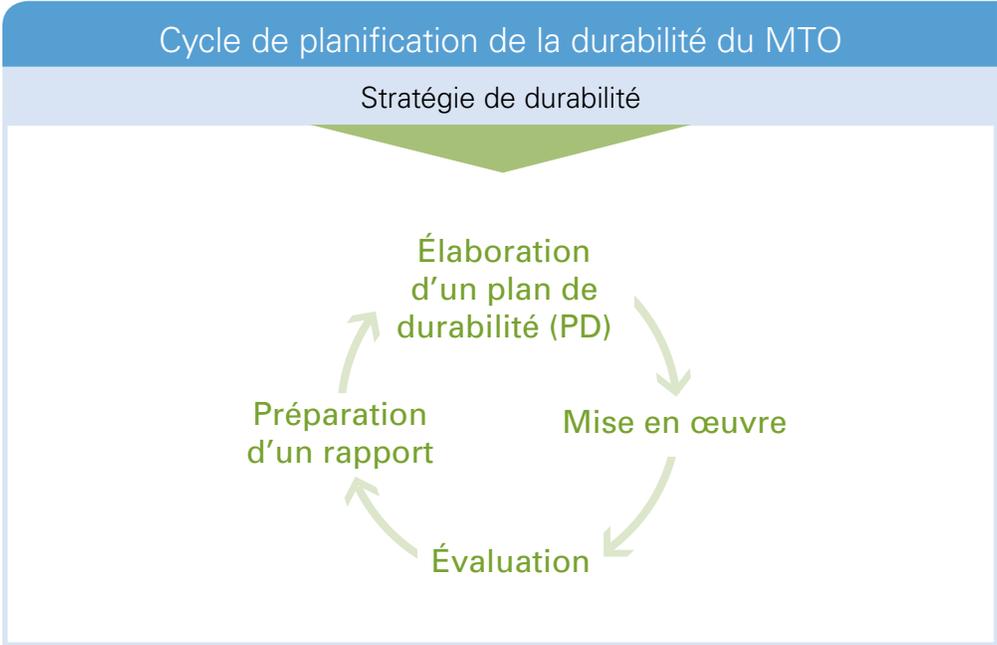
Toutefois, il ne suffit pas de faire part de nos intentions dans une stratégie de durabilité pour apporter en permanence des changements importants. Nous avons défini un processus et mettrons en place des mécanismes pour assurer la réalisation de nos objectifs (voir la figure 2).

Lors de l'élaboration de la stratégie de durabilité, nous avons défini quatre principes directeurs sur lesquels reposent sept objectifs stratégiques. On atteindra ces objectifs graduellement en prenant des mesures précises qui seront décrites dans des plans de durabilité (PD) d'une durée de trois ans. Une date d'achèvement visée sera fixée pour chaque mesure et on indiquera quelle entité du MTO sera chargée de cette mesure. L'élaboration des PD sera un processus permanent au MTO. Nous publierons un nouveau PD tous les trois ans en précisant les mesures qui seront prises, les résultats obtenus grâce aux mesures passées et les progrès réalisés en vue d'atteindre les sept objectifs.

Les mesures prises pour assurer la durabilité évolueront à la lumière des nouvelles connaissances, des progrès technologiques et des tendances mondiales. Le processus sera transparent, cumulatif et en évolution constante. Les PD comprendront des mesures à court, moyen et long terme, car nous savons que l'amélioration de la durabilité au sein du ministère sera un processus permanent axé sur la collaboration.



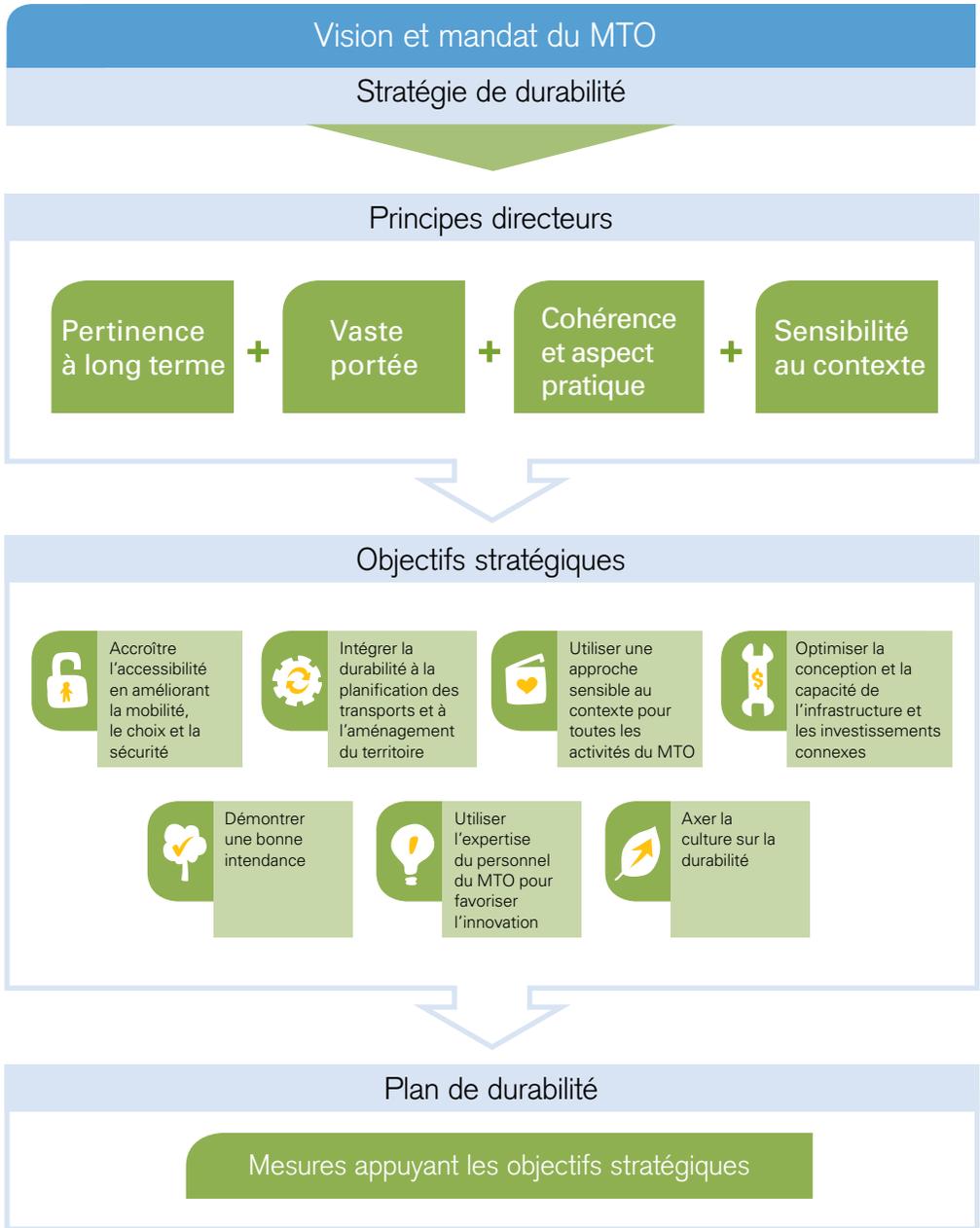
Figure 2



4 Notre cadre de durabilité

Pour améliorer la durabilité au sein du MTO, il a fallu définir une vision commune. Les membres du RACD se sont servis de principes directeurs pour fixer des objectifs stratégiques sur lesquels repose notre cadre de durabilité. Ces objectifs, et les mesures connexes, amélioreront la durabilité au sein du ministère et dans le secteur des transports de l'Ontario.

Figure 3



Principes directeurs

Pertinence à long terme

Chaque objectif stratégique devrait être pertinent à long terme et tenir compte d'au moins deux des trois sphères de durabilité (économie, société et environnement).

Vaste portée

Pour assurer la durabilité, il faut dépasser le cadre des entités du MTO. Les objectifs stratégiques doivent viser l'ensemble du ministère et reconnaître que les employés des différentes unités peuvent avoir des intérêts communs et que la collaboration peut donner de meilleurs résultats.

Uniformité et aspect pratique

Les objectifs stratégiques doivent appuyer le mandat et la vision du MTO. De plus, ils doivent comprendre des applications pratiques pour le personnel.

Sensibilité au contexte

Le sens donné au transport durable varie selon le milieu. Les objectifs stratégiques doivent donc tenir compte du fait qu'il n'y a pas de solution universelle. Les systèmes de transport durables doivent être envisagés dans un contexte local afin qu'on puisse élaborer des options adaptées au milieu géographique et culturel.



Sept objectifs pour un système de transport plus durable

OBJECTIF STRATÉGIQUE N° 1

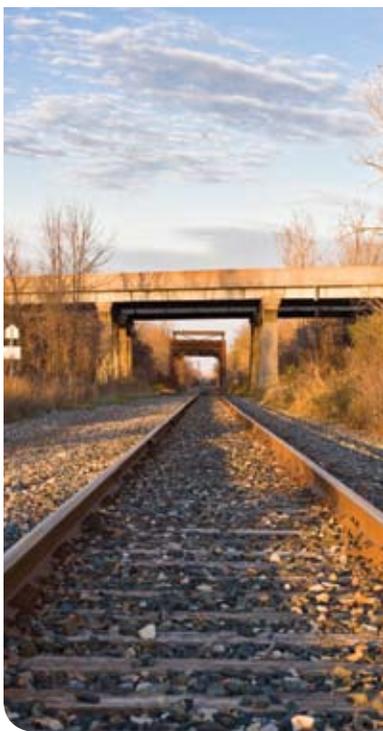


Accroître l'accessibilité en améliorant la mobilité, le choix et la sécurité

Lorsque les services de transport sont limités, l'accès à un emploi, à des études, à de la formation, à des services sociaux et de santé, à des biens et services et à des loisirs est lui aussi limité. En offrant davantage de choix et en améliorant la sécurité et l'efficacité de chaque mode de transport, on facilite l'accès aux biens et services. Pour ce faire, il faut trouver des moyens de rendre certains déplacements superflus, par exemple en fournissant des services en ligne. Un meilleur accès permettra à tous les Ontariens de se livrer à un grand nombre d'activités et favorisera la compétitivité de la province.

On mettra l'accent sur ce qui suit :

- trouver des moyens de rendre certains déplacements superflus en misant sur les idées et les services plutôt que sur les passagers et les marchandises;
- offrir diverses possibilités de transport aux particuliers et aux entreprises afin qu'ils puissent choisir le mode de transport qui leur convient le mieux;
- établir un réseau de transport multimodal comprenant des liaisons intermodales efficaces afin d'atténuer la dépendance à un mode de transport donné pour les passagers et les marchandises;
- rendre chaque mode de transport – tant pour les passagers que pour les marchandises – aussi efficient que possible;
- encourager des activités de transport sûres et durables;
- rendre l'accès aux transports plus équitable quels que soient l'âge, le sexe, le statut socioéconomique et les capacités des gens.



Accroître l'accessibilité

Pour rendre le système de transport plus durable, il faut tenir compte du mode de déplacement et de la raison du déplacement. Les termes « accessibilité » et « mobilité » sont étroitement liés mais ont un sens différent. Dans le contexte du transport durable, on entend par accessibilité la capacité d'accéder à des biens, des services, des activités et des destinations sans supposer un mode de transport précis.

La mobilité contribue à l'accessibilité. On peut désormais se livrer à certaines activités sans se déplacer (travail à distance, services gouvernementaux électroniques, services bancaires en ligne). Les progrès technologiques ont amélioré l'accessibilité et atténué les besoins en matière de mobilité. De plus en plus, ce sont les idées qui se déplacent et non les gens ou les biens. Cela est bénéfique pour les particuliers, car cette nouvelle tendance fait gagner du temps et réduit le nombre de véhicules sur les routes et, par conséquent, les embouteillages et la pollution.

Les coûts, la commodité, la sécurité et l'efficacité ont une incidence sur le mode de transport choisi. Parfois, ces facteurs éliminent certains choix pour des groupes de personnes. Par exemple, il peut être trop coûteux d'avoir une voiture. Des localités n'ont pas de services de transport en commun ou ces services ne sont pas assez fréquents ou trop chers pour certaines personnes. Nos plans de transport doivent fournir un large éventail de possibilités, peu importe les capacités des gens et leurs circonstances.

Modes de transport et efficacité

Un système durable offre des modes de transport pratiques, confortables, sûrs, efficaces et bien intégrés. Reconnaisant l'importance de l'innovation, l'Ontario a déposé récemment des mesures législatives autorisant l'utilisation des vélos électriques et poursuit des projets pilotes portant sur de nouveaux appareils de mobilité comme les Segways et les véhicules électriques à basse vitesse. Ces nouvelles technologies fournissent davantage de possibilités aux Ontariens et leur offrent des modes de transport plus écologiques. Le MTO devra s'assurer que les politiques, les lois et les règlements demeurent pertinents.

Le transport multimodal renvoie à l'utilisation de plusieurs modes de transport pour se rendre à destination (p. ex., cyclisme et transport en commun). À court terme, diverses mesures, comme l'installation de supports à bicyclettes sur les autobus, l'aménagement de passages sûrs et agréables pour les piétons menant aux stations de transport en commun et l'aménagement de terrains de stationnement pour navetteurs à des endroits stratégiques, favoriseront le transport multimodal. À long terme, la modification du milieu bâti fera en sorte que nous ne dépendrons plus autant de l'automobile pour nous déplacer. On pourrait par exemple construire des « plaques tournantes » dotées de terrains de stationnement pour navetteurs et réunissant les trains de banlieue, ainsi que les autobus locaux et régionaux ou aménager des passages sûrs pour les piétons et des rampes pour vélos en bordure des escaliers.

Au cours des 25 prochaines années, le nombre d'Ontariens de plus de 65 ans augmentera considérablement.¹⁰ Des recherches ont démontré que ces personnes sont plus susceptibles que le reste de la population d'avoir une déficience physique ou cognitive pouvant restreindre leur mobilité.¹¹ Ces déficiences peuvent avoir une incidence majeure sur le style de vie, particulièrement dans les collectivités conçues pour les personnes qui se déplacent surtout avec leur voiture. Il faudra que les collectivités et les services de transport soient davantage axés sur les piétons et le transport en commun afin d'offrir un accès sûr aux biens et aux services de santé et de permettre aux gens de visiter leur famille et leurs amis. On aidera ainsi les personnes âgées à rester autonomes et à maintenir leurs liens avec la collectivité.

Il faut également offrir davantage de modes de transport et améliorer les liaisons intermodales pour le transport des marchandises. Comme l'Ontario est le principal partenaire commercial du Canada avec les États-Unis et que son économie est la plus grande au pays, il se fie au transport efficace des marchandises. Le transport durable des marchandises est essentiel à l'économie et à la vigueur de la province et à son niveau de vie. Pour



¹⁰ *Rapport sur les perspectives économiques à long terme de l'Ontario* (ministère des Finances de l'Ontario, 2010).

¹¹ *Un profil de l'incapacité au Canada en 2001* (Statistique Canada, 2002).



Mesures de sécurité routière du MTO

Selon le *Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario (2006)*, les routes de l'Ontario sont parmi les plus sûres en Amérique du Nord. Pour préserver ces acquis, le MTO :

- fait subir des examens (par l'entremise d'un fournisseur) à environ 2 800 nouveaux conducteurs par jour de semaine;
- établit le programme de cours de conduite et publie le *Guide officiel de l'automobiliste*;
- élabore et met en œuvre les normes de sécurité et de performance des véhicules, avec les gouvernements du Canada et des États-Unis;
- inspecte les véhicules utilitaires pour assurer leur conformité aux normes de sécurité;
- recueille et analyse des données sur les collisions et la sécurité routière en Ontario.

Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario (2006).



répondre aux besoins, la province se fie à un réseau de routes, de chemins de fer, de cours d'eau et de liaisons aériennes.

L'amélioration des processus et de la technologie peut rendre le transport de marchandises plus efficace et durable. Par exemple, les améliorations apportées aux véhicules peuvent réduire leur consommation de carburant et la pollution atmosphérique. Les améliorations opérationnelles peuvent rendre le chargement plus efficace, réduisant ainsi les coûts et le nombre de déplacements requis.

Pour optimiser notre compétitivité et répondre aux besoins de l'économie, le MTO, en collaboration avec les ministères des Transports du Canada et du Québec, dirige l'Initiative de développement de la porte continentale et du corridor de commerce Ontario-Québec, qui a pour but de planifier des investissements clés dans l'infrastructure de transport et d'améliorer les politiques, les règlements et les pratiques opérationnelles. L'initiative vise notamment à assurer la durabilité du système de transport et prévoit les mesures suivantes :

- favoriser l'efficacité énergétique et réduire les émissions ainsi que la dépendance aux ressources non renouvelables;
- minimiser l'incidence environnementale de l'infrastructure et des activités de transport;
- mieux tenir compte des besoins des collectivités lors de l'aménagement de l'infrastructure de transport;
- mieux intégrer les transports à l'aménagement du territoire et protéger les corridors et les installations afin de préserver les possibilités de croissance future.

Améliorer la sécurité

Grâce aux politiques et pratiques du ministère, les routes de l'Ontario sont parmi les plus sûres en Amérique du Nord. Malgré cela, les collisions ont toujours une incidence majeure sur la société, l'économie et le système de transport. Tous les jours, plus de deux personnes sont tuées et 10 sont grièvement blessées sur les routes de l'Ontario, ce qui entraîne des coûts sociaux et de santé de 9,1 milliards de dollars par année.¹² Outre ce fardeau financier, les collisions créent des embouteillages, réduisent la productivité et accroissent la pollution.

Le MTO veille à la sécurité routière en élaborant des normes techniques, en entretenant les routes en hiver, en faisant subir des examens de conduite et en veillant à l'application des lois et programmes sur la conduite avec facultés affaiblies et les distractions au volant. Les comportements des conducteurs ont eux aussi une incidence considérable sur la sécurité routière, l'environnement et la société.

¹² *Analyse et estimation des coûts sociaux liés aux collisions de la route en Ontario* (Transports Canada, 2007).

OBJECTIF STRATÉGIQUE N° 2



Intégrer la durabilité à la planification des transports et à l'aménagement du territoire

Le MTO sait que l'intégration de la planification des transports et de l'aménagement du territoire est une des meilleures façons d'accroître la durabilité du système de transport. Cet objectif stratégique permettra au ministère d'appuyer les nombreuses initiatives de planification de la croissance mises en œuvre par l'Ontario.

On mettra l'accent sur ce qui suit :

- reconnaître le lien étroit entre l'aménagement du territoire et les transports, leurs effets permanents sur les collectivités et leur influence sur le choix des modes de transport;
- encourager une planification intégrée axée sur la communication entre les ministères et les paliers de gouvernement et avec d'autres organismes afin d'atteindre des objectifs communs (p. ex., lors de l'examen des plans officiels municipaux);
- mieux intégrer la durabilité à la planification des transports afin de trouver un équilibre entre les besoins en matière de transport, de gérer l'étalement urbain et les embouteillages, de protéger les zones naturelles et les terres agricoles et de promouvoir des modes de transport plus actifs.

L'aménagement du territoire a une incidence sur les modes de transport choisis, car il influence le nombre de déplacements requis et leur durée. Dans les quartiers où les résidences, les magasins et les services sont rapprochés, il est plus facile d'offrir des modes de transport autres que la voiture, et les courtes distances à parcourir conviennent mieux aux déplacements à pied et en vélo. Dans ces quartiers compacts, il est plus facile de faire un seul déplacement en voiture pour faire plusieurs courses. De plus, les résidents de ces quartiers sont plus susceptibles de faire de l'exercice, ce qui peut réduire le risque de maladies chroniques comme les maladies cardiovasculaires et le diabète.

L'emplacement et la nature de l'infrastructure de transport peuvent avoir une incidence majeure sur la compétitivité régionale et le développement économique communautaire. Un système de transport de marchandises fiable est essentiel pour maintenir la vigueur de l'économie ontarienne. Les investisseurs et les chefs d'entreprises sont davantage intéressés par les collectivités dotées d'une bonne infrastructure de transport.¹³



¹³ *Promoting Economic Development by Improving Transportation Infrastructure for Goods Movement* (US Economic Development Administration, 2009).

Soutien du MTO à la planification intégrée

Le MTO met à jour ses directives d'aménagement du territoire axé sur le transport en commun, qui indiquent comment les politiques et les modèles de transport en commun peuvent rendre les zones urbaines aménagées ou réaménagées plus accessibles. Ces directives fournissent des idées et des pratiques optimales aux secteurs public et privé, notamment aux planificateurs des transports et de l'aménagement du territoire, aux promoteurs, aux élus municipaux, aux ingénieurs et aux services de transport en commun.

Le MTO entend élaborer des directives d'aménagement du territoire décrivant des pratiques qui facilitent le transport de marchandises dans les municipalités.

Il peut être difficile de trouver un équilibre entre le maintien de réseaux de transport suffisamment vastes pour répondre aux besoins des particuliers et des entreprises, d'une part, et le désir de limiter l'étalement, la perte d'espaces verts ou de terres agricoles et les coûts directs et indirects associés au développement à faible densité, d'autre part. L'Ontario a adopté une approche équilibrée en ce sens en établissant des objectifs communs de planification de la croissance, qui sont énoncés dans la *Déclaration de principes provinciale (DPP)* de 2005; le *Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe* de 2006; le projet de *Plan de croissance du Nord de l'Ontario* de 2009; et le *Metrolinx Regional Transportation Plan*, 2008. Ces documents aident à coordonner la planification des transports et l'aménagement du territoire entre les paliers de gouvernement et les ministères provinciaux. Une planification sensée requiert la participation de plusieurs intervenants et la prise en compte de nombreux facteurs.

Il est clair que l'infrastructure de transport peut avoir une incidence considérable sur l'avenir à long terme d'une région. En intégrant la durabilité à la planification de l'infrastructure, on trouvera des moyens ingénieux de favoriser la prospérité et des habitudes de déplacement durables.

OBJECTIF STRATÉGIQUE N° 3

Utiliser une approche sensible au contexte pour toutes les activités du MTO

Chaque collectivité a des caractéristiques, des besoins et des priorités qui lui sont propres. Par exemple, un grand nombre de villes du Sud de l'Ontario doivent relever des défis associés à la croissance et aux embouteillages. Quant à elles, les collectivités du Nord cherchent des moyens de favoriser le développement économique et de relier les localités les unes aux autres dans un vaste territoire.

On mettra l'accent sur ce qui suit :

- reconnaître qu'il faudra peut-être trouver plusieurs solutions en matière de durabilité, selon le contexte (régions rurales et urbaines, préservation du patrimoine historique ou culturel);
- faire participer les collectivités à la planification et à la mise en œuvre d'un projet d'infrastructure de transport;
- veiller à ce que l'infrastructure ait des effets bénéfiques de longue durée pour la collectivité en répondant à ses besoins en matière de transport et en tenant compte des valeurs et de l'identité locales.

Mobiliser les collectivités

En vertu du processus ontarien d'évaluation environnementale (EE), le MTO doit mener de vastes consultations auprès du public lors de la planification de l'infrastructure. En encourageant les personnes touchées par les décisions à participer au processus, on accroît les chances que les résultats obtenus répondront aux besoins des usagers tout en minimisant ou en éliminant les conséquences négatives. La plupart des projets de planification et de conception de l'infrastructure des transports réalisés par le MTO reposent sur le processus d'EE de portée générale,¹⁴ qui exige la consultation du public. Les routes municipales, les installations d'eau et d'égout, la gestion forestière, les routes et les transports en commun ont chacun un processus d'EE.

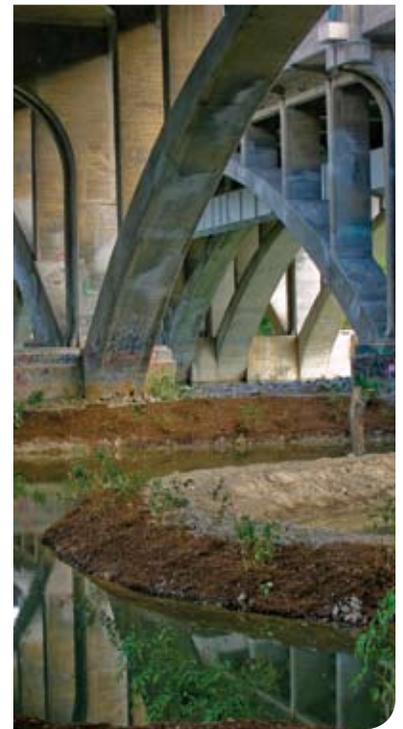
La consultation doit permettre au public de faire part facilement de ses préoccupations et commentaires au moment opportun et on doit y donner suite de façon constructive. Ainsi, les décisions prises par le MTO en matière de planification et de conception reposeront sur les questions et les préoccupations soulevées par les personnes touchées.

Lors de récents projets, le MTO a utilisé un processus innovateur de consultation communautaire mettant l'accent sur la durabilité. Ce processus prévoit l'élaboration de plans des valeurs communautaires (PVC). Il repose sur une approche interdisciplinaire axée sur la collaboration et invite tous les intervenants à participer à la conception d'une installation de transport. Les PVC permettent de veiller à ce que l'infrastructure réponde aux besoins des usagers en matière de mobilité et de sécurité tout en préservant l'aspect pittoresque, esthétique et historique ainsi que les ressources environnementales de l'endroit.

Par ailleurs, le MTO organise parfois des ateliers pour comprendre les intérêts des intervenants à l'égard d'un projet et collabore avec eux pour trouver des moyens efficaces d'intégrer ces intérêts au projet. En favorisant la collaboration, nous pouvons communiquer ouvertement avec les collectivités et trouver des moyens innovateurs de relever les défis en matière de transport, ce qui a des effets bénéfiques de longue durée pour les collectivités, l'environnement et le système de transport.

Collaborer avec les communautés autochtones

Les communautés autochtones entretiennent des rapports uniques et dynamiques avec le gouvernement et jouissent de droits uniques. Le ministère a un devoir constitutionnel de consulter et d'accommoder ces communautés. De plus, pour atteindre l'objectif général qui consiste à nouer des liens fondés sur le respect et la confiance, il faut une communication et un engagement soutenus.



¹⁴ *Évaluation environnementale de portée générale pour les installations provinciales de transport* (ministère de l'Environnement de l'Ontario, 2000).

OBJECTIF STRATÉGIQUE N° 4



Optimiser la conception et la capacité de l'infrastructure et les investissements connexes

L'infrastructure de transport est un service essentiel qui comporte de nombreux avantages. Toutefois, l'aménagement et l'entretien de l'infrastructure sont coûteux et peuvent avoir de nombreuses répercussions sur le milieu environnant. Les décisions du gouvernement doivent être fondées sur le respect des intérêts et des priorités du public ainsi que sur l'utilisation judicieuse et durable des deniers publics.



On mettra l'accent sur ce qui suit :

- élaborer une approche plus inclusive à l'égard des méthodes comptables servant à évaluer les coûts et les avantages sociaux, environnementaux et économiques à long terme;
- gérer la demande en transport et les services de transport;
- utiliser davantage les systèmes de transport intelligents (STI) pour accroître l'efficacité du système de transport;
- utiliser les ressources de façon durable tout au long du cycle de vie de l'infrastructure.

Tenir compte des coûts externes

On pourrait croire que, lorsqu'une route est congestionnée ou qu'une nouvelle destination devient populaire, il faut construire ou élargir cette route. Toutefois, comme les budgets sont limités, que le gouvernement a de nombreuses priorités et que ces projets peuvent avoir des effets indésirables sur les collectivités et l'environnement, il faut trouver des solutions de rechange.

Pour assurer l'efficacité du système de transport, il faut faire les bons choix pour le transport des passagers et des marchandises. Les coûts et les services de transport requis varient selon la nature des marchandises. Ces facteurs influent sur les décisions. L'efficacité signifie également qu'il faut maximiser les avantages des investissements et des coûts d'entretien que paient les particuliers, les entreprises et les gouvernements. Dans ces deux cas, il faut envisager deux facteurs : les avantages et les coûts internes (payés par la personne qui prend la décision en matière de service ou d'investissement) et les avantages et les coûts externes (coûts environnementaux et sociaux que paie la société).

Dans de nombreuses analyses économiques, la définition de « valeur » est très restrictive et ne s'applique qu'aux choses qui peuvent être vendues pour remplir une fonction. Par exemple, un pin absorbe du carbone, libère de l'oxygène, purifie l'air, prévient l'érosion, embellit le paysage et fournit un habitat à la faune. Il est difficile de quantifier ces fonctions et on attribue une valeur pécuniaire à cet arbre uniquement lorsqu'il est transformé en papier ou en bois d'œuvre.

Cet exemple illustre que les choses à l'état naturel ne sont pas toujours considérées comme ayant une valeur mesurable. Comme, en général, une analyse financière porte uniquement sur la valeur pécuniaire et les coûts, on ne comptabilise pas toujours la totalité des coûts réels de certains gestes (comme abattre un arbre). De plus, on fait abstraction des coûts externes que paie la société, car ils ne sont pas « facturés » à un usager précis (p. ex., le coût environnemental des émissions de GES ou les coûts sociaux et économiques des embouteillages).

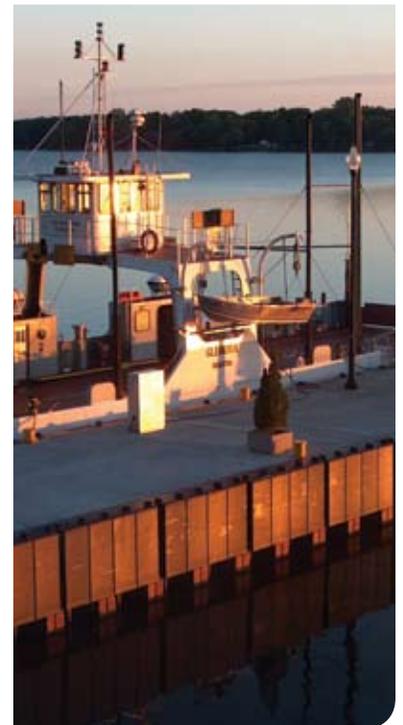
Il faut adopter une méthode comptable plus inclusive, standardisée et axée sur le triple résultat afin d'évaluer les effets et les possibilités dans les trois sphères de durabilité (environnement, économie et société). De plus, cette méthode doit tenir compte de l'incidence d'une mesure au cours de la durée d'un investissement et permettre d'optimiser les ressources plutôt que de réduire les coûts le plus possible à court terme. Une approche axée sur le triple résultat permettra d'analyser les coûts et les avantages réels d'un projet de façon globale à long terme et non dans un avenir immédiat.

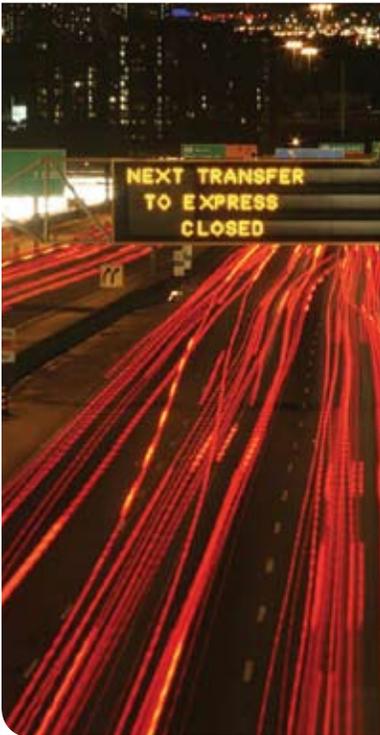
Pour rendre le transport des passagers et des marchandises plus durable, on doit tenir compte des coûts internes et externes. Il faut absolument accroître la capacité d'évaluer les options en matière de transport selon ces critères pour encourager le gouvernement à prendre des décisions d'investissement qui procurent le meilleur rendement à long terme.

Optimiser les investissements dans l'infrastructure

La gestion de la demande en transport (GDT) et les systèmes de transport intelligents (STI) nous aideront à mettre fin à l'inefficacité et à optimiser les investissements, ce qui maximisera l'utilisation de chaque bien et en prolongera le cycle de vie.

La GDT est un ensemble de stratégies qui fournissent davantage de choix en matière de transport, atténuent la dépendance à l'égard des véhicules ayant un seul occupant, réduisent le nombre de déplacements nécessaires et contribuent à gérer les embouteillages. Pour ce faire, il faut comprendre pourquoi les gens se déplacent et les amener à se déplacer à un autre moment ou en utilisant un mode de transport plus durable. Par exemple,





Le MTO aménage des voies réservées aux véhicules multioccupants (VMO) qui récompensent les usagers des transports en commun et les personnes ayant au moins deux occupants à bord de leur véhicule en leur permettant d'utiliser des voies réservées où la circulation est généralement plus rapide. Sachant qu'elles peuvent réduire la durée de leurs déplacements, ces personnes sont plus susceptibles de faire du covoiturage ou de prendre l'autobus.

Une plus grande intégration de la GDT à la planification des transports pourrait créer des occasions pour la province, les municipalités et le secteur privé de planifier, ensemble, l'infrastructure requise pour accroître la durabilité du système de transport.

Les STI améliorent le fonctionnement global du système de transport. Par exemple, en surveillant les embouteillages, on peut prendre des mesures comme dérouter des autobus ou informer les voyageurs afin qu'ils puissent mieux planifier leurs déplacements. Les technologies de gestion de la circulation peuvent être utilisées pour équilibrer le courant de circulation parmi les modes de transport et les itinéraires ou fournir des données qui serviront à déterminer le coût des routes.

Les STI comprennent aussi de nouvelles technologies qui peuvent transformer les déplacements. Par exemple, les voitures en réseau peuvent échanger des renseignements de sorte que, si un véhicule doit freiner subitement pour éviter une surface glacée, un avertissement est envoyé aux véhicules qui le suivent.

Construire une infrastructure durable

Il y a deux façons de rendre l'infrastructure durable. Premièrement, on peut la concevoir de manière à encourager des comportements durables (p. ex., aménager des terrains de stationnement pour le covoiturage à des endroits stratégiques ou améliorer l'accès des piétons ou des cyclistes aux gares de GO Transit).

Deuxièmement, lorsqu'il faut construire ou élargir des routes, il faut adopter des pratiques de planification, de conception, de construction, d'exploitation et d'entretien durables. Il faut tenir compte des effets de l'infrastructure sur la collectivité et l'environnement et les atténuer le plus possible de la façon la plus efficiente qui soit.

En intégrant la durabilité à la prise de décisions, nous influencerons la nature et le déroulement des projets de construction, de sorte qu'on améliorera la durabilité de l'infrastructure matérielle et les habitudes de déplacement.

OBJECTIF STRATÉGIQUE N° 5



Démontrer une bonne intendance

Le vaste mandat du MTO offre à ce dernier de nombreuses occasions d'assurer une bonne intendance des ressources humaines, financières et naturelles de l'Ontario. Toute décision doit tenir compte de son incidence sur l'écosystème et les collectivités. Les activités de transport du MTO doivent comprendre des moyens de protéger les ressources de la province et de faire face aux effets négatifs potentiels des opérations du ministère.

On mettra l'accent sur ce qui suit :

- reconnaître qu'un grand nombre de ressources naturelles sont limitées et ont plusieurs utilisateurs et miser le plus possible sur la conservation, la réutilisation et le recyclage;
- minimiser les perturbations du milieu naturel ainsi que des entités historiques et anthropiques;
- lutter contre les changements climatiques en réduisant les émissions de GES produites par le secteur des transports et se préparer aux effets potentiels de ces changements;
- étudier des méthodes qui accroissent notre capacité d'intégrer la durabilité au processus d'évaluation environnementale;
- appuyer la Stratégie d'écologisation de la fonction publique de l'Ontario, qui réduira l'empreinte écologique du gouvernement provincial et favorisera l'instauration d'une culture écologique.

Les transports peuvent être exigeants en terme de ressources. Il faut utiliser l'énergie, l'eau, le sable, la pierre et le gravier de façon responsable pour que les générations futures puissent bénéficier de ces ressources.

Le MTO a toujours géré les effets de ses activités, car il sait que celles-ci peuvent avoir une incidence qui dépasse les limites établies et toucher les écosystèmes. Étant donné que la compréhension des liens sensibles qui existent au sein des écosystèmes évolue constamment, le MTO continuera de collaborer étroitement avec des organismes et des établissements de recherche afin que ses normes et pratiques tiennent compte des meilleures pratiques. À mesure que ces pratiques seront définies, nous étudierons des moyens de les intégrer aux contrats afin que les personnes qui réalisent des projets au nom du MTO puissent être tenues responsables de la conformité aux exigences.

Utilisation des STI par le MTO

- Le système COMPAS surveille la circulation dans la région de Toronto et fournit aux conducteurs des renseignements sur les incidents et les embouteillages.
- Le Système avancé d'information sur les conditions routières et météorologiques (SAICRM) aide à déterminer où on épandra du sel.
- Les services d'information pour les voyageurs comme TRIP et 511 (www.mto.gov.on.ca/french/traveller/trip/) aident les voyageurs à déterminer leur mode de transport et le moment de leur déplacement. À l'avenir, ils pourraient même les aider à choisir des itinéraires qui réduiront leur consommation d'essence (p. ex., les camionneurs pourraient éviter les pentes raides).

Les animaux et les routes

En Ontario, une collision sur 17 met en cause un animal sauvage. En plus d'être dangereuses, ces collisions menacent des espèces en voie de disparition. Les routes ont un impact négatif sur environ 44 des 95 espèces en péril de l'Ontario.

Le MTO a pris les mesures suivantes pour prévenir les collisions avec la faune :

- installer des clôtures le long des routes provinciales occupées;
- aménager des passages supérieurs pour les animaux (p. ex., au-dessus de la route 69);
- installer des panneaux d'avertissement;
- améliorer l'éclairage des routes la nuit;
- distribuer la brochure « Surveillez les animaux sauvages » pour fournir des renseignements sur les collisions avec les animaux;
- installer, à Sault Ste. Marie, un système qui surveille l'emprise et prévient les conducteurs lorsqu'il y a de gros animaux sur la route.

MTO, Surveillez les animaux sauvages, et Toronto Zoo Ontario Road Ecology Group.

En tant qu'intendants, nous devons donner suite aux préoccupations concernant les changements climatiques. Le MTO doit, d'une part, atténuer encore plus les dommages causés en limitant les émissions de GES et, d'autre part, se préparer aux changements climatiques en s'adaptant aux nouvelles réalités. Les mesures prises pour atteindre ces objectifs doivent être sensées sur le plan économique, social et environnemental. Par exemple, nous devons nous adapter aux précipitations accrues pour protéger les investissements à long terme de la province dans l'infrastructure et nous assurer que les collectivités sont protégées contre les inondations et les dommages matériels.

Le MTO sait qu'il faut appuyer les nouvelles technologies, particulièrement celles qui préservent les ressources non renouvelables et réduisent les déchets. Ainsi, l'Ontario s'est engagé à appuyer l'adoption des véhicules électriques par les consommateurs. Depuis le 1er juillet 2010, les Ontariens peuvent obtenir des fonds à l'achat d'un véhicule hybride rechargeable ou d'un véhicule électrique à batterie.

OBJECTIF STRATÉGIQUE N° 6



Avoir recours à l'expertise du personnel du MTO pour favoriser l'innovation

En élaborant la stratégie de durabilité, nous avons constaté que les employés du MTO possèdent de nombreuses connaissances et une vaste expérience en matière de durabilité. Ils tiennent à intégrer la durabilité à tous les aspects de leur travail et à la culture du MTO. Cet objectif stratégique témoigne de l'expertise du personnel et de notre engagement de créer un milieu de travail qui favorise et récompense les innovations responsables et durables.

On mettra l'accent sur ce qui suit :

- développer l'expertise du MTO en matière de durabilité;
- partager nos connaissances et nos meilleures pratiques à l'interne et auprès de nos partenaires et trouver de nouveaux partenaires pour encourager l'innovation;
- veiller à ce que nos normes et protocoles puissent s'adapter aux nouvelles approches ayant fait leurs preuves pour faire de la durabilité une pratique courante;
- promouvoir, récompenser et célébrer l'innovation;
- donner au personnel les moyens d'utiliser des approches non conventionnelles, en tenant compte d'un niveau de risque convenant à un organisme du secteur public.

Une culture de l'innovation

Pour enrichir la culture de l'innovation au ministère, il faut notamment partager les connaissances et les meilleures pratiques à l'interne et avec les partenaires, y compris les autres paliers de gouvernement, les universitaires et le secteur sans but lucratif. Les liens complexes entre les divers secteurs et intervenants influencent les gestes posés dans le secteur des transports, que ce soit sur le plan de l'immobilier, de la logistique ou des télécommunications. En nouant des liens avec des intervenants qui ne sont pas généralement associés au secteur des transports, il nous sera plus facile de trouver des solutions novatrices.

À maintes reprises, le personnel du MTO a essayé de nouvelles approches bénéfiques pour l'environnement, la société et l'économie. Par exemple, face au coût élevé et à l'empreinte carbone inacceptable de la production d'électricité par des génératrices diesel à l'aéroport Summer Beaver, dans le Nord-Ouest de l'Ontario, des employés du MTO ont obtenu des fonds pour installer des panneaux solaires excédentaires à l'aéroport. De plus, grâce au Fonds pour l'innovation, on a pu installer des éoliennes. Ainsi, on a :

- atténué les risques environnementaux associés au transport, sur une longue distance, et à la manutention de produits pétrochimiques dans le milieu sensible du Nord;
- réalisé des économies de 32 000 \$ par année en coûts de carburant.

Pour que le MTO soit encore plus innovateur, nous devons partager de façon proactive l'information sur les projets pilotes et les nouvelles approches couronnés de succès. Nous devons nous assurer que les progrès en matière de durabilité ne sont pas des exceptions, mais servent plutôt de point de référence pour rendre le système de transport plus durable. La réussite à long terme de cette stratégie repose sur des personnes vouées à la durabilité.

Une culture de l'innovation nous aidera à maintenir en poste les personnes talentueuses et créatives et à attirer des employés qui partagent notre vision d'un système de transport plus durable.

Gérer les risques

Dans bien des cas, l'intégration de pratiques durables repose sur l'innovation et comporte donc des risques. En tant que gestionnaire des deniers publics, le MTO doit reconnaître et gérer ces risques. Ceci étant, l'intégration du principe de la durabilité à nos activités est un moyen efficace de gérer les risques. Par exemple, la réduction des émissions de GES produites par le système de transport grâce à des initiatives axées sur la durabilité pourrait aider à éliminer, atténuer ou retarder les conséquences négatives potentielles des changements climatiques et atténuer des risques externes pour l'infrastructure de transport à long terme (p. ex., l'érosion du revêtement routier).



OBJECTIF STRATÉGIQUE N° 7



Axer la culture sur la durabilité



La sécurité routière est une des priorités du MTO et fait partie intégrante de sa culture. Il devrait en être de même pour la durabilité. Pour ce faire, nous étudierons des moyens d'intégrer la durabilité à la planification de nos activités et concevrons des ressources décrivant en détail les objectifs stratégiques et leur application pratique. À l'instar de la stratégie, ces ressources seront le fruit d'une collaboration et tireront parti des compétences et de l'expérience du personnel.

On mettra l'accent sur ce qui suit :

- fournir au personnel les outils nécessaires pour rendre les projets et programmes plus durables;
- sensibiliser constamment le personnel aux avantages des pratiques durables;
- récompenser les initiatives de durabilité couronnées de succès;
- utiliser la vaste pouvoir d'achat du MTO pour accroître le nombre de produits et services durables;
- sensibiliser le public au transport durable.

Approvisionnement et durabilité

En tant qu'un des plus importants acheteurs au sein du gouvernement, nous pouvons utiliser notre pouvoir d'achat pour accroître la demande et l'offre de produits et services durables. L'approvisionnement écologique devrait permettre d'obtenir la meilleure valeur économique possible, et non seulement le meilleur prix (tenir compte des économies réalisées en réduisant les déchets, en minimisant la consommation d'énergie et en achetant des produits qui durent plus longtemps). Les buts visés par le MTO à cet égard cadrent bien avec l'initiative d'approvisionnement écologique de la FPO dirigée par le ministère des Services gouvernementaux.

Encourager le transport durable

Comme il délivre les permis de conduire et supervise la formation des conducteurs débutants, le MTO peut sensibiliser le public au transport durable, notamment à l'écoconduite, c'est-à-dire les techniques de conduite qui réduisent la consommation de carburant (de 5 à 10 % en moyenne), les émissions de GES, le bruit et les taux de collision.¹⁵

Grâce à son site Web et d'autres moyens, le MTO peut sensibiliser les Ontariens au transport durable et les faire participer aux initiatives connexes. Par exemple, grâce au vote en ligne sur le site Web du ministère, le public a aidé le MTO à concevoir une plaque d'immatriculation unique pour les véhicules électriques, qui permettra aux conducteurs de véhicules hybrides rechargeables et de véhicules électriques à batterie d'utiliser :

- les voies réservées aux VMO de l'Ontario jusqu'en 2015, même s'il n'y a qu'une personne dans le véhicule;
- les dispositifs de charge se trouvant dans les terrains de stationnement de GO Transit et du gouvernement provincial;
- les places de stationnement désignées des entreprises et des établissements (comme les universités).

Soutien du MTO au transport en commun

Les investissements dans le transport en commun améliorent les services et favorisent la création de systèmes de transport en commun. Lorsque les services sont pratiques et fiables, les gens sont plus susceptibles de les utiliser. Pour soutenir le transport en commun, nous :

- verserons 1,6 milliard \$ aux municipalités ontariennes d'ici octobre 2010, grâce à la taxe sur l'essence, pour améliorer les services dans la province;
- affecterons 9 milliards \$ aux projets prioritaires dans la RGT et à Hamilton;
- aménagerons des voies sur l'accotement de l'autoroute 403 pour permettre aux autobus de GO Transit et des services locaux de contourner les embouteillages;
- rendrons les installations de transport accessibles pour les personnes handicapées d'ici 2025 aux termes de la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario*.

¹⁵ *Driving More Efficiently*,
www.fueleconomy.gov.

5

Atteindre nos objectifs



La stratégie de durabilité du MTO établit des objectifs stratégiques. Toutefois, nous devons prendre des mesures précises pour apporter des changements durables. Ces mesures seront décrites dans le plan de durabilité (PD). Pour déterminer les premières mesures à prendre, nous avons commencé par consulter le personnel lors de l'élaboration de la stratégie.

Les PD transformeront les objectifs en mesures concrètes qui nous permettront d'obtenir les résultats escomptés.

Rapports d'étape

Chaque PD indiquera les progrès réalisés à l'égard des engagements. En présentant des rapports d'étape, nous pourrons :

- repérer rapidement les défis, menaces et risques imprévus et prendre les mesures nécessaires;
- faire connaître nos réussites et nous en inspirer.

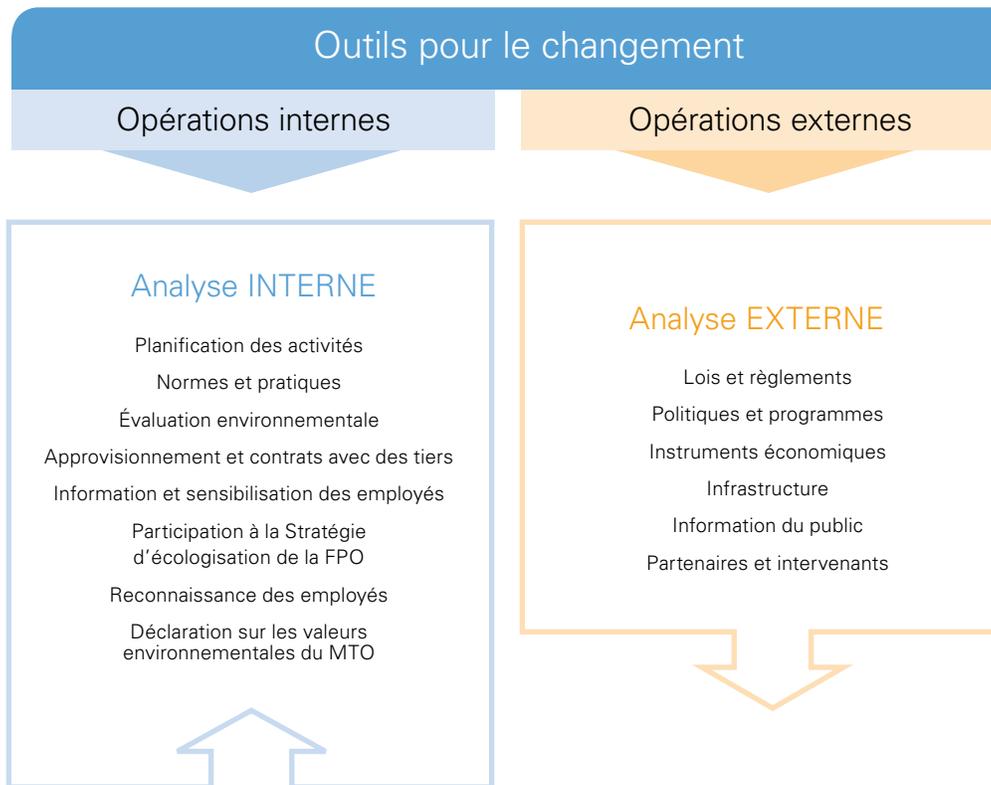
Nous savons qu'il faudra du temps pour intégrer la durabilité à nos activités. Pour y parvenir, nous :

- intégrerons le cycle de mise en œuvre de la durabilité, d'une durée de trois ans, à notre processus de budgétisation et de planification opérationnelle;
- utiliserons des pratiques de gestion des changements pour nous aider à devenir une organisation durable modèle.

Outils internes et externes pour le changement

Pour atteindre les objectifs de durabilité, nous devons étudier nos opérations internes et externes.

Figure 4



Analyse interne : Pratiques opérationnelles du MTO

Pour intégrer la durabilité aux activités du MTO, nous devons étudier nos opérations et nos services et mettre l'accent sur huit pratiques opérationnelles :

1 Planification des activités

Comme tous les ministères, le MTO utilise le processus annuel de planification axée sur les résultats (PR) pour déterminer ses priorités, les fonds requis et les mesures de performance. En intégrant la durabilité à la PR, le MTO s'assurera que ses programmes donnent les résultats escomptés de façon efficiente. Le cycle de publication des PD, d'une durée de trois ans, a été harmonisé avec ce processus de planification, ce qui assure la coordination des ressources et des activités.

2 Normes et pratiques

Les normes et pratiques orientent la majeure partie des activités courantes du MTO. Par exemple, les normes de sécurité routière de l'Ontario font en sorte que les routes de la province sont parmi les plus sûres d'Amérique du Nord. Un grand nombre des normes du MTO favorisent la durabilité. Les normes de conception rendent les routes plus durables en maximisant la

Activités de recyclage du MTO

Le MTO réutilise et recycle les matériaux de construction. Des produits industriels (bardeaux, déchets de construction municipaux) sont utilisés pour construire des routes, ce qui réduit la quantité d'agrégats et d'asphalte nécessaire. Le MTO utilise le recyclage à froid in situ (RFIS) pour le revêtement des routes, car il offre de nombreux avantages par rapport aux techniques traditionnelles :

- ses émissions de GES sont de 50 % inférieures;
- il nécessite 62 % de moins d'agrégats;
- il coûte de 40 à 50 % de moins que les méthodes traditionnelles (par kilomètre de route à deux voies).

Lorsqu'il a besoin d'agrégats, le MTO se les procure auprès de sources locales si possible afin de réduire la consommation de carburant et les coûts de transport.

durée des revêtements et en misant sur la réduction, la réutilisation et le recyclage des matériaux. Ainsi, le MTO consomme moins d'énergie, émet moins de GES et utilise moins de matériaux bruts. On étudiera constamment de nouvelles normes permettant de rendre le système de transport plus durable.

3 Évaluation environnementale

Tous les projets d'infrastructure du MTO doivent être approuvés aux termes de la *Loi sur les évaluations environnementales* (EE) de l'Ontario. La plupart d'entre eux sont conformes au processus d'EE de portée générale pour les installations de transport provinciales du MTO, un processus d'autoévaluation simplifié qui permet de se conformer à la Loi sans présenter de rapport d'EE au ministre de l'Environnement pour chaque projet. Un grand nombre de projets sont couverts par ce processus. En général, leur incidence est claire et prévisible. Le processus permet au MTO de respecter les normes de protection environnementale, d'imputabilité et de consultation. Récemment, l'Ontario a présenté un nouveau processus d'EE de portée générale accéléré pour les projets de transport en commun grâce auquel on peut obtenir les approbations requises en six mois.

Pour les projets complexes ou susceptibles d'avoir des effets importants sur l'environnement, on effectue une EE individuelle, qui doit être conforme au cadre de référence approuvé par le ministre de l'Environnement pour ce projet.

4 Approvisionnement et contrats avec des tiers

Le vaste pouvoir d'achat du gouvernement de l'Ontario a une incidence sur l'économie et peut influencer le prix et la disponibilité de biens et services dans la province. En intégrant un critère d'évaluation de la durabilité au processus d'approvisionnement, on réduira l'empreinte écologique du gouvernement.

Comme les fournisseurs externes s'occupent d'une grande partie des activités du MTO, on peut inclure des exigences de durabilité dans les dossiers d'appels d'offres. Les personnes qui répondent aux demandes de propositions émises par la Division de la gestion des routes provinciales du MTO peuvent proposer des moyens innovateurs de dispenser un service sachant que, si le MTO décide d'opter pour une méthode traditionnelle, il tiendra tout de même compte de leur soumission. En encourageant ainsi la présentation sans risque de propositions novatrices, on peut trouver des façons plus durables, rapides et efficaces de faire des affaires.



5 Information et sensibilisation des employés

L'information et la sensibilisation des employés sont un volet essentiel de la stratégie de durabilité. Les ateliers de perfectionnement professionnel et les conférences le midi permettent aux employés de faire part de leurs expériences et de leurs connaissances.

Le MTO continue de faire connaître les avantages de la durabilité en :

- participant à la Clean Air Commute, qui a lieu tous les ans et qui encourage les employés du MTO à réduire l'empreinte écologique de leurs déplacements quotidiens;
- renseignant le personnel sur les pratiques administratives qui réduisent l'utilisation quotidienne de ressources importantes (énergie, eau et papier);
- participant aux célébrations annuelles du Jour de la Terre à plusieurs endroits en Ontario.

6 Participation à la Stratégie d'écologisation de la FPO

Dans le cadre de la Stratégie d'écologisation de la FPO, le MTO élaborera et mettra en œuvre un plan vert. La stratégie vise à réduire l'empreinte écologique de la FPO, à assurer la durabilité de l'environnement grâce à des pratiques opérationnelles écologiques et à créer une culture écologique. Pour ce faire, le RACD constituera l'Équipe d'action écologique du ministère.

Les ministères travailleront à atteindre les objectifs fixés pour la conservation, le rendement du carburant et la réduction des biens non durables comme le papier et les emballages. De plus, ils respecteront les normes écologiques de la FPO, qui favorisent une transformation écologique coordonnée des pratiques administratives.

7 Reconnaissance des employés

Les employés du MTO ont déjà démontré qu'ils peuvent aider le ministère à réduire son empreinte écologique de façon créative et efficiente. En reconnaissant les efforts des employés en vue d'adopter des pratiques opérationnelles durables, on les sensibilisera à la durabilité, on confirmera l'importance de cette question pour le MTO et on les encouragera à trouver d'autres moyens d'intégrer la durabilité à leur travail.

Réduction de l'empreinte écologique du MTO

Le MTO s'efforce d'atténuer l'incidence de ses activités internes et externes sur l'environnement :

- le personnel peut utiliser le programme « Catch a Ride » pour réserver une place à bord du véhicule qui fait la navette pour la livraison du courrier entre les bureaux du ministère situés à Queen's Park, Downsview et St. Catharines pendant les heures de bureau. Le covoiturage permet de réduire le nombre de véhicules sur les routes et les émissions de GES;
- le MTO utilise des diodes électroluminescentes dans ses feux de circulation. Cette mesure a réduit la consommation d'électricité de 80 %, soit de 12 millions de kWh par année, et les coûts d'entretien du même pourcentage.

Autoroute de Windsor-Essex

L'autoroute de Windsor-Essex (www.weparkway.ca) est un projet sans précédent qui reliera l'autoroute 401 à un nouveau pont international. Elle a des caractéristiques uniques et comporte de nombreux avantages pour les voyageurs et la collectivité. Pour la première fois en Ontario, un tunnel routier fournira une voie d'accès dans la collectivité et rétablira des liens naturels.

Il y aura 20 km de nouveaux sentiers réservés aux piétons et aux cyclistes le long du corridor. Les familles pourront y circuler en toute sécurité. Plus de 300 acres d'espaces verts seront aménagés et Windsor-Essex sera consulté quant à leur utilisation.

L'autoroute de Windsor-Essex est l'investissement routier le plus considérable jamais fait en Ontario. Elle stimulera considérablement l'économie locale et régionale et devrait créer 12 000 emplois liés au projet.

Comme le MTO est l'un des 14 ministères ontariens assujettis à la *Charte des droits environnementaux de 1993*, il a rédigé une déclaration sur les valeurs environnementales (DVE) dont il se sert pour prendre des décisions pouvant avoir une incidence sur l'environnement. La DVE fait état des questions et considérations environnementales propres au mandat du MTO et précise comment les décisions prises tiennent compte de l'environnement. Elle explique également les mesures prises à la lumière des considérations socioéconomiques et autres telles que l'importance de tenir compte de la protection de l'environnement lors de la planification, de la conception, de l'entretien et de la construction de l'infrastructure de transport; la nécessité d'encourager l'utilisation de modes de transport autres que les véhicules ayant un seul occupant et d'intégrer la planification des transports à l'aménagement du territoire; et la consultation du public et des Autochtones lors de la prise de décisions touchant l'environnement. La stratégie de durabilité renforce la DVE en évaluant et en atténuant les effets environnementaux des opérations du ministère et du système de transport de l'Ontario.

Analyse externe : Système de transport de l'Ontario

Le MTO peut intégrer la durabilité au système de transport provincial de plusieurs façons :

1 Lois et règlements

Le MTO peut utiliser des lois et règlements pour encourager les activités durables et décourager les activités qui n'appuient pas un système de transport plus durable. Par exemple, l'Ontario a adopté récemment une loi exigeant que les camions soient munis d'un dispositif limitant leur vitesse à 105 km/h, ce qui permet de réduire les émissions de GES, d'accroître la sécurité et d'améliorer l'économie de carburant. Par ailleurs, le *Code de la route* interdit d'utiliser les véhicules tout terrain dans les endroits où ils pourraient perturber ou détruire le milieu naturel (p. ex., l'habitat des poissons).

2 Politiques et programmes

Le MTO élabore des politiques avant de prendre des décisions. Les politiques aident le personnel à déterminer les mesures qui permettront au gouvernement de donner suite à ses priorités et engagements. Par exemple, la *Loi de 2006 sur Metrolinx* autorise le ministre des Transports à faire une déclaration de principes sur la planification des transports (DPPT) pour

la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH). Comme les plans de transport municipaux doivent être conformes à la DPPT, celle-ci oriente les politiques des municipalités de la RGTH.

Les programmes donnent suite aux objectifs des politiques. À l'été 2009, le MTO a mis en œuvre un programme pilote permettant à certains camionneurs de tirer deux grosses remorques, appelées ensembles routiers longs (ERL), sur des routes ontariennes. Les ERL comportent des avantages économiques et environnementaux, car ils réduisent les coûts de transport et la consommation de carburant et diminuent les émissions de GES d'environ un tiers. Ce programme appuie l'engagement de l'Ontario à l'égard de la sécurité routière. Des études ont démontré que les ERL entrent moins en collision que les tracteurs semi-remorques ordinaires.

3 Instruments économiques

Le financement accordé par le MTO à diverses entités a une incidence considérable sur l'évolution du système de transport. D'autres instruments économiques comme les programmes de subventions pour les particuliers et les entreprises influent sur les choix en matière de transport.

Le Projet de promotion des véhicules utilitaires écologiques (PPVUE), entrepris en 2008, est un exemple de programme de subventions qui a encouragé l'achat de véhicules à carburant de remplacement et de mécanismes de prévention du ralenti pour les camions. Ce genre de programmes favorise le développement économique. Le PPVUE a aidé des entreprises à moderniser leur parc de véhicules et à réduire leurs coûts d'exploitation en investissant dans de nouvelles technologies, qui sont bénéfiques pour l'environnement car elles améliorent le rendement du carburant des véhicules utilitaires.

4 Infrastructure

La construction, l'entretien et le fonctionnement de l'infrastructure matérielle sont des fonctions importantes du ministère. Les choix que nous faisons quant à la nature et à l'emplacement de l'infrastructure ainsi qu'à la façon dont on la construit ont des effets de longue durée. Il y a plusieurs moyens d'accroître la durabilité de l'infrastructure. Par exemple, pour gérer les embouteillages, le MTO prévoit ajouter plus de 450 km de voies réservées aux VMO sur les autoroutes de la série 400 dans la RGTH au cours des 25 prochaines années. Ces voies rendent le transport des passagers plus efficient.



5 Information du public

Il faut fournir des renseignements de qualité pour modifier les comportements. Les gens doivent connaître et comprendre les options à leur disposition en matière de transport. Il est plus facile de choisir une route ou un mode de transport qui n'est pas familier quand on est bien informé.

Soutien du MTO à la GDT

En 2009, le MTO a accordé des subventions à 21 municipalités dans le cadre du Programme de subventions pour la gestion de la demande en transport (GDT). Au cours des deux premières années du programme, on a accordé plus de 750 000 \$ en subventions pour la réalisation de 34 projets municipaux de GDT.

Ces 34 projets portent sur divers aspects de la GDT et certains sont très innovateurs pour l'Ontario. Ils comprennent la promotion de la sécurité à bicyclette et du navetage; des programmes encourageant les jeunes à se rendre à l'école à pied; la construction de stationnements pour bicyclettes; l'installation de panneaux le long des pistes cyclables; des plans de transport et de GDT pour des quartiers et des régions; et des campagnes de promotion du transport en commun pour les élèves, les personnes handicapées et les résidents des régions rurales.

Le *Guide officiel de l'automobiliste* et le programme de cours de conduite pour débutants fournissent des renseignements sur l'écoconduite. En 2009, le MTO a préparé et distribué aux écoles ontariennes des documents qui aident les enseignants à parler de la sécurité routière. Ces documents facilitent l'acquisition de connaissances élémentaires sur l'utilisation des modes de transport durables et la sécurité des passagers et des conducteurs. De plus, le ministère collabore avec des intervenants pour promouvoir la sécurité à bicyclette auprès des jeunes et des adultes. Le MTO publie et distribue le *Guide du jeune cycliste* et *L'art du cyclisme : Guide du cyclisme sécuritaire en Ontario*.

Il importe également de sensibiliser les intervenants. En mai 2007, le MTO a organisé une conférence de deux jours sur le transport durable pendant laquelle les participants, qui provenaient de différents secteurs, ont échangé des idées sur l'intégration et la durabilité du système de transport. Ce dialogue continue d'influencer notre compréhension des améliorations pouvant être apportées. On trouvera sur le site Web du MTO les présentations qui ont été faites et un résumé de la conférence.

6 Partenaires et intervenants

Le MTO collabore avec divers intervenants et partenaires pour repérer et régler les problèmes. Il peut ainsi prendre connaissance du point de vue des utilisateurs du système de transport. Les partenaires et intervenants l'aident à entrer en contact avec diverses personnes. Les programmes élaborés en collaboration avec des intervenants externes aident à régler les questions sous-jacentes et à répondre aux besoins. Le MTO peut ainsi profiter des connaissances et de l'expérience de ces personnes.

6

Conclusion : Poursuivre sur notre lancée

Depuis longtemps, le MTO apporte une contribution majeure à la qualité de vie en Ontario. La stratégie visant à accroître la durabilité du système de transport de l'Ontario s'inscrit dans cette optique.

La stratégie évoluera à mesure que nous la mettrons en œuvre. L'expérience acquise lorsque nous relèverons les défis liés à la durabilité nous permettra d'adapter nos plans à l'évolution de nos besoins.

Cette stratégie est le fruit d'une vaste consultation au sein du ministère qui a jeté des assises solides pour l'instauration d'une culture axée sur la durabilité au MTO. Nous voulons que la durabilité soit une priorité dans toutes les régions et divisions. Les employés se sont engagés clairement à accroître la durabilité de toutes leurs activités. Nous sommes persuadés que, grâce aux nombreux talents et compétences du personnel et à sa vaste expérience, nous trouverons des solutions créatives.

Rôles et responsabilités

Tous les employés du MTO ont un rôle à jouer pour promouvoir la durabilité afin qu'elle fasse partie intégrante de nos activités. Tous les échelons du ministère doivent prendre cet engagement.

Les cadres supérieurs du MTO seront les *champions* de la stratégie. Les directeurs en seront les *parrains*. Ils seront chargés de mettre en œuvre les mesures de durabilité et rendront des comptes à ce sujet. Les membres du RACD joueront le rôle d'*ambassadeurs*. Ils continueront de fournir des conseils sur la mise en œuvre de la stratégie et de participer aux activités de sensibilisation au sein du ministère. De plus, ils constitueront l'Équipe d'action écologique du ministère qui appuiera la Stratégie d'écologisation de la FPO.



Nous créerons des groupes de travail et des équipes pour faciliter l'élaboration et la mise en œuvre des mesures. Le Bureau des politiques de transport durable jouera le rôle de *facilitateur* et dirigera la mise en œuvre de la stratégie. Il soutiendra les groupes de travail et les équipes, évaluera les progrès réalisés et en fera rapport. Tous les employés du MTO seront des *praticiens* de la stratégie et s'en serviront pour régler des problèmes et prendre des décisions.

Nous savons que nous ne pourrions transformer le système de transport à nous seuls. Nous avons déterminé ce que nous pouvons faire pour rendre le ministère plus durable, mais nous devons collaborer avec le public, le secteur privé, les universitaires, les organisations non gouvernementales, les ministères provinciaux et les autres ordres de gouvernement afin de réaliser pleinement le potentiel d'un système de transport durable en Ontario. Nous recevrons avec plaisir les suggestions permettant de renforcer la stratégie.

La stratégie de durabilité du MTO a été créée par le personnel, à son intention. Elle vise à rendre le ministère plus durable et à apporter une contribution positive à la vie des Ontariens. Nous serons heureux de faire part de nos réussites au personnel, aux intervenants, à nos partenaires et au public.

Remerciements

La stratégie de durabilité a été conçue et dirigée par le Bureau des politiques de transport durable de la Direction des politiques de transport sur une période de deux ans. De nombreuses personnes y ont participé. Certaines ont joué un rôle précieux mais de courte durée, tandis que d'autres, comme Louise Smith et Meghan MacMillan, ont travaillé sans relâche. Toutes les contributions ont été importantes.

Linda McAusland	Meghan MacMillan	Jessica Soedirgo
Elizabeth Kay-zorowski	Milena Pandy	Jennifer Sun
Theresa Baguio	Taras Sakac	
Susanna Klopfer	Louise Smith	

La réussite de cette initiative est surtout attribuable au Réseau des agents catalyseurs de la durabilité, y compris les membres nommés par leur directeur, et aux personnes qui ont fourni leurs commentaires et leurs connaissances de plein gré. Nous remercions les personnes ci-dessous de leur contribution importante à la stratégie.

Riaz Ahmed, GRP – Bureau central	Dan Leake, GRP – Ouest
Loretta Allen, Carte Presto	Jeannie Lee, DPP
Beth Bertone, DSM	Keith Madill, SUR
Donna Bickerstaffe, GRP – Est	Ross McAneeley, GRP – Nord-Ouest
Tim Bilton, DSM	Dave McAvoy, GRP – Est
Karen Boucher, GRP – Est	Heather McClintock, GRP
Brenda Carruthers, DPP	Glenn Mcielwain, GRP – Est
Andrew Davidson, SUR	Dan McKnight, DPP
Jennifer Edwards, DPP	Bryan Moncion, Vérification
Kevin English, GRP – Ouest	Wes Mound, GRP – Nord-Ouest
Stephen Erwin, GRP – Bureau central	Michael Nadeau, GRP – Nord-Est
Mandeep Flora, SUR	Karen Nicol, GRP – Est
Ian Freeman, DSM	Jay Nuttall, DPP
Susan Gallimore, DPP	Natasha Persaud, DPP
Bill Gibson, DSM	Jason Ranger, GRP – Nord-Est
Heather Glass, GRP – Centre	Mary Louise Robertson, GET
Sasha Gollish, GRP	Mary Rollinson-Lorimer, DPP
Karl Groskopf, SUR	Susan Sieradzki, GRP – Centre
Mark Hachey, GET	Mandip Kaur Singh, GET
Jalees Hafeez, DSM	Shawn Smith, GRP – Centre
Steve Holmes, GRP	Simon So, DPP
Brenda Johnston, GRP – Est	Glenn Speirs, GRP – Nord-Ouest
Shaf Khan, DSM	Ron Turcotte, GRP – Nord-Est
Faisal Khan, GRP – Centre	John Van Voorst, GRP – Centre
Debbie Kontos, SUR	John Ward, GRP – Est
Brian Kope, GRP – Ouest	Darren Waters, GRP – Est
Louisa Lam, GET	Lija Anne Whittaker, GRP – Centre
Becca Lane, GRP – Centre	Jennifer Wittig, DPP
Jamie Lauzon, GRP – Centre	

Sources des photographies



PHOTOGRAPHIE GRACIEUSETÉ de la GRP Bureau de la géomatique, région de l'Est
ENDROIT : Prince Edward County
DESCRIPTION : Le premier rond-point du MTO a été construit à Picton, dans le comté de Prince Edward, en 2008.



PHOTOGRAPHE : Nicole S. Young



PHOTOGRAPHE : John Small, GRP – région de l'Ouest
ENDROIT : ruisseau Bell, près de Mount Forest, ON
DESCRIPTION : Lorsqu'une partie de la berge du ruisseau Bell s'est effondrée, les ingénieurs du MTO ont utilisé des pieux de saule pour la stabiliser. Le saule pousse presque n'importe où et ses racines sont très étendues. Avec le temps, les saules jettent de l'ombre au-dessus de l'eau et, lorsque les insectes tombent des arbres, ils nourrissent les poissons. On surveillera les résultats obtenus pour déterminer si cette méthode originale est couronnée de succès.



PHOTOGRAPHIE GRACIEUSETÉ de GO Transit
ENDROIT : région du grand Toronto
DESCRIPTION : Les trains GO accessibles facilitent les déplacements de tous les Ontariens.



PHOTOGRAPHE : Phil Pawliuk, GRP – région de l'Est
ENDROIT : Ottawa
DESCRIPTION : Le couloir réservé aux autobus a été planifié par le MTO et la ville d'Ottawa. Il s'agit de l'élément principal du réseau de transport en commun de la ville.



PHOTOGRAPHE : Rick Moore, SUR
ENDROIT : Callander (au sud de North Bay sur la route 11)
DESCRIPTION : Des fleurs sauvages de toutes les couleurs poussent en bordure de la route 11, devant le poste d'inspection des camions de Wasi Sud.



PHOTOGRAPHE : Shawn Smith, GRP – région du Centre
ENDROIT : Toronto
DESCRIPTION : cycliste.



PHOTOGRAPHE : Fraser Strachan, GRP – région du Nord-Est
ENDROIT : route 11 à l'Ouest de Hearst.



PHOTOGRAPHE : Shawn Smith, GRP – région du Centre
ENDROIT : Toronto
DESCRIPTION : L'autoroute 401 en direction ouest à la hauteur de la rue Keele.



PHOTOGRAPHE : Tim Bilton, DSM
ENDROIT : Sarnia
DESCRIPTION : Le nouveau centre d'inspection des camions de Sarnia est doté de panneaux solaires et d'une éolienne, qui génèrent 5 KW d'électricité. Cette électricité peut être transmise au réseau provincial.



PHOTOGRAPHIE GRACIEUSETÉ de GO Transit
ENDROIT : région du grand Toronto
DESCRIPTION : Les trains GO accessibles facilitent les déplacements de tous les Ontariens.



PHOTOGRAPHE : Michael Bagnulo, GRP – bureau central
ENDROIT : Niagara Falls
DESCRIPTION : Voies ferrées sous l'autoroute QEW à Niagara Falls.



PHOTOGRAPHIE GRACIEUSETÉ de GO Transit
ENDROIT : région du grand Toronto
DESCRIPTION : Les supports à bicyclettes des autobus de GO Transit facilitent les liaisons entre le transport en commun et le transport actif.



PHOTOGRAPHIE GRACIEUSETÉ du Bureau du Conseil des ministres



PHOTOGRAPHE : Shawn Smith, GRP – région du Centre
ENDROIT : pont Henley, St. Catharines
DESCRIPTION : Cette zone fournit un habitat supplémentaire aux poissons, aux oiseaux et aux mammifères. Le pont Henley est un pont en arc historique en béton. Les arches ont été reproduites lors de l'élargissement.



PHOTOGRAPHIE GRACIEUSETÉ de la GRP, Bureau de la planification et de l'environnement – région du Centre
ENDROIT : route 10, Caledon
DESCRIPTION : L'Hôtel de ville de Caledon a été déplacé pendant l'élargissement de la route 10. Cet édifice historique a été préservé et est devenu un théâtre communautaire.



Sources des photographies



PHOTOGRAPHE : Capt. Paul Papps, GRP – Division de l'Est
ENDROIT : comté de Prince Edward
DESCRIPTION : Traversier à la gare maritime de Glenora. Un traversier fait la liaison Glenora-Adolphstown en hiver et deux le font pendant la saison de pointe, de mai à octobre.



PHOTOGRAPHE : Shawn Smith, GRP – région du Centre
ENDROIT : Toronto
DESCRIPTION : L'autoroute 401 en direction ouest à la hauteur de la rue Keele. Ce panneau à messages variables fait partie du système avancé de gestion de la circulation du MTO.



PHOTOGRAPHE : Glenn Speirs, GRP – région du Nord-Ouest
ENDROIT : Première nation de Nibinamik
DESCRIPTION : Des panneaux solaires et une éolienne à l'aéroport Summer Beaver, situé dans une région éloignée, ont remplacé des génératrices diesel, qui émettent des GES.



PHOTOGRAPHIE GRACIEUSE de la GRP – région du Nord-Est
ENDROIT : route 17, au nord de Sault Ste. Marie
DESCRIPTION : Un système de détection de la faune surveille l'emprise de la route et avertit automatiquement les automobilistes si nécessaire.



PHOTOGRAPHIE GRACIEUSE de la GRP – Bureau de la recherche et du génie en matière de matériaux
ENDROIT : autoroute 401 et Guelph Line
DESCRIPTION : Le MTO a utilisé son premier revêtement perméable en béton sur un terrain de stationnement pour navetteurs à l'intersection de l'autoroute 401 et de Guelph Line en octobre 2007. Cette technologie pourrait réduire ou éliminer l'écoulement de surface, atténuer les besoins en gestion des eaux de ruissellement, réduire l'arrivée d'eau chaude et polluée dans les ruisseaux, améliorer l'alimentation de la nappe souterraine, réduire les inondations et l'eau stagnante, atténuer l'effet d'îlot thermique et hausser l'éclairement de surface.



PHOTOGRAPHIE GRACIEUSE de la SUR – Direction des opérations régionales de l'Ouest
ENDROIT : Windsor
DESCRIPTION : À partir de 2002, le MTO a effectué une étude analytique de la valeur afin de mettre à jour la conception de ses Postes d'inspection des véhicules utilitaires (PIVU). Les nouveaux postes sont plus efficaces et souples que les anciens. On a apporté des améliorations pour faciliter le choix des transporteurs à risque élevé et accroître la sécurité du personnel et des intervenants.



PHOTOGRAPHE : Greg Coughlin, Sunbury
DESCRIPTION : Exemple d'un ensemble routier long.



PHOTOGRAPHE : Suzanne Adamkowski, PRESTO
ENDROIT : hautes-terres d'Haliburton, près du lac Halls
DESCRIPTION : trille rouge.



PHOTOGRAPHIE GRACIEUSE de la GRP – Groupe de mise en œuvre des initiatives frontalières de Windsor
ENDROIT : Windsor
DESCRIPTION : Pour accroître la sécurité des piétons qui traversent Huron Church Road, on a construit une passerelle qui enjambe cette route. Pour embellir la porte d'entrée de Windsor, on a effectué un aménagement paysager.



PHOTOGRAPHE : Shawn Smith, GRP – région du Centre
ENDROIT : gare Union, Toronto



PHOTOGRAPHE : Paul Sosney, GRP – région du Centre
ENDROIT : Mississauga
DESCRIPTION : Ponceau traversant l'échangeur des autoroutes 401/410.



PHOTOGRAPHE : Rick Moore, SUR
ENDROIT : North Bay
DESCRIPTION : La route 11 en direction sud à la hauteur du poste d'inspection des camions de Wasi Nord.



PHOTOGRAPHE : Josée Vallée, GRP – région du Nord-Est
ENDROIT : route 17, Sudbury
DESCRIPTION : Tunnel et piste pour cyclistes et piétons construits en 2008 par le MTO à la hauteur de la route 17 à Sudbury. Ce tunnel relie un quartier résidentiel à une plage. Sans ce tunnel, les cyclistes et les piétons seraient obligés de faire un grand détour ou de traverser une intersection très occupée.



PHOTOGRAPHE : Glenn Speirs, GRP – région du Nord-Ouest
ENDROIT : Première nation de Nibinamik
DESCRIPTION : Panneaux solaires à l'aéroport Summer Beaver.



GRP – Division de la gestion des routes provinciales
 DSM – Division des services ministériels
 DPP – Division des politiques et de la planification
 SUR – Division de la sécurité des usagers de la route
 GET – Groupement ITI pour l'économie et les transports

Glossaire

Définition de termes liés à la durabilité.

511 Système qui fournit des renseignements aux voyageurs sur les temps d'attente à la frontière, l'état des routes, les travaux de construction, l'horaire des transports en commun et la fin des files d'attente.

Accessibilité (dans le secteur des transports) Capacité d'avoir accès à des biens, services, activités et destinations.

Changements climatiques Changements des conditions météorologiques moyennes dans une région pendant un certains temps, y compris la température, la configuration des vents et les précipitations.

Combustible fossile S'entend du gaz naturel, du pétrole, du charbon et de tout combustible solide, liquide ou gazeux dérivé de ces matières utilisés pour la combustion ou pour produire de la chaleur.

COMPAS Système perfectionné de gestion de la circulation mis au point par le MTO pour régler les problèmes d'embouteillage sur les autoroutes urbaines. À l'aide de matériel de communications, ce système détecte les incidents et les ralentissements et permet d'intervenir.

Développement durable Développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs.

Écoconduite Techniques de conduite qui réduisent la consommation de carburant, les émissions de gaz à effet de serre et les taux d'accident. Elles misent sur le maintien de la vitesse, une décélération graduelle, la vérification de la pression des pneus et la conduite d'un véhicule bien entretenu.

Évaluation environnementale (EE) Étude effectuée en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales* pour promouvoir une saine planification environnementale. Elle porte sur les effets potentiels d'un projet d'infrastructure et est réalisée avant le début de la construction. La Loi s'applique à la plupart des projets publics et à certains projets privés et vise notamment les routes, les décharges, les installations d'eau et d'égouts et la production d'électricité.

Gaz à effet de serre (GES) Ces gaz captent dans la basse atmosphère la chaleur réfléchiée à la surface de la planète. Le dioxyde de carbone (CO₂) est le principal GES. On croit que les deux tiers des changements climatiques sont attribuables à ces gaz.

Gestion de la demande en transport (GDT) Stratégies visant à offrir davantage de choix de transport, à réduire la dépendance aux véhicules ayant un seul occupant et à gérer les embouteillages pendant les heures de pointe.

Limiteur de vitesse Dispositif installé dans un véhicule qui l'empêche de dépasser une vitesse donnée.

Portail d'information sur l'état des routes (INFO-ROUTES) Site Web accessible en tout temps donnant accès aux renseignements du MTO sur les routes entretenues par la province.

Système avancé d'information sur les conditions routières et météorologiques (SAICRM) Système qui fournit des renseignements sur l'état de la chaussée et la météo en Ontario.

Système de transport intelligents (STI) Système utilisant la technologie pour améliorer le fonctionnement global du système de transport (en surveillant les embouteillages et en intervenant, p. ex., en dérivant des autobus et en informant les voyageurs pour les aider à planifier leurs déplacements).

Transport multimodal Utilisation de plusieurs modes de transport pour se rendre à destination (p. ex., cyclisme, transport en commun et marche).

Voie réservée aux véhicules multioccupants (VMO) Voie réservée aux véhicules ayant plus d'un occupant (les véhicules électriques ayant un seul occupant pourront utiliser ces voies en Ontario jusqu'en 2015). Elle accélère les déplacements, atténue les embouteillages dans les voies ordinaires et permet de transporter davantage de personnes dans un plus petit nombre de véhicules.

Ressources

Les ressources suivantes sont mentionnées dans le présent document. Elles fournissent des renseignements supplémentaires sur la durabilité et le système de transport de l'Ontario.

- Ontario vert : Plan d'action de l'Ontario contre le changement climatique : www.ene.gov.on.ca/publications/6445f.pdf
- Notre avenir à tous : Rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement : www.un-documents.net/wced-ocf.htm
- Rapport sur les perspectives économiques à long terme de l'Ontario, 2010 : www.fin.gov.on.ca/fr/economy/ltr/2010/
- Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario : www.mto.gov.on.ca/french/safety/orsar/
- Lignes directrices en matière d'aménagement axé sur les transports en commun : www.mah.gov.on.ca/Page2273.aspx
- Déclaration de principes provinciale, 2005 : <http://www.mah.gov.on.ca/Page2321.aspx>
- Plan de croissance pour la région élargie du Golden Horseshoe et Plan de croissance du Nord de l'Ontario proposé : www.placealacroissance.ca
- Plan régional de transport de Metrolinx : www.metrolinx.com/fr/default.aspx
- Charte des droits environnementaux de l'Ontario, comprenant la déclaration sur les valeurs environnementales du MTO : www.ebr.gov.on.ca
- Commissaire à l'environnement de l'Ontario, y compris les rapports annuels présentés à l'Assemblée législative de l'Ontario : www.eco.on.ca
- Ministère des Transports de l'Ontario et ses programmes : www.mto.gov.on.ca



Le papier utilisé pour le présent rapport a été certifié par le FSC et Éco-Logo. Il contient 100 % de fibres recyclées après consommation et a été fabriqué sans chlore au moyen d'énergie produite à partir de biogaz.



Priorité Durabilité

Une stratégie novatrice pour le
ministère des Transports de l'Ontario