

GROUPE DE TRAVAIL SUR LE TRANSPORT DURABLE
UNE ENQUÊTE PANCANADIENNE
SUR
LES APPROCHES ET ACTIVITÉS DES
GOUVERNEMENTS FÉDÉRAL-PROVINCIAUX-
TERRITORIAUX
EN MATIÈRE DE TRANSPORT DURABLE



Mars 2009

TABLE DES MATIÈRES

Liste des tableaux et figures	3
Sommaire de gestion	4
1. Introduction	5
2. Vers le transport durable au Canada : résultats de l'enquête nationale	6
2.1 Définitions, cadres de durabilité, ministères responsables.....	7
2.1.1 Définitions des gouvernements fédéral-provinciaux-territoriaux	7
2.1.2 Cadres de durabilité des gouvernements fédéral-provinciaux-territoriaux	8
2.1.3 Responsabilité organisationnelle	10
2.2 Initiatives et bonnes pratiques des gouvernements fédéral-provinciaux-territoriaux	11
2.2.1 Alberta	12
2.2.2 Colombie-Britannique	12
2.2.3 Manitoba	13
2.2.4 Nouveau-Brunswick	14
2.2.5 Terre-Neuve-et-Labrador	14
2.2.6 Territoires du Nord-Ouest	14
2.2.7 Nouvelle-Écosse	15
2.2.8 Ontario	15
2.2.9 Île-du-Prince-Édouard	16
2.2.10 Québec	16
2.2.11 Saskatchewan	17
2.2.12 Yukon	17
2.2.13 Canada	17
3. Résumé	20
3.1 Résumé et points soulignés par le GTTD	20
3.1.1 Rôles de leadership	20
3.1.2 Rôles de sensibilisation	21
Appendice A – Liste des acronymes	22
Appendice B – Définitions proposées pour le transport durable	23
Appendice C – Tableaux des initiatives des gouvernements fédéral-provinciaux-territoriaux	25

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

Tableau 1 – Définitions du transport durable (par gouvernement).....	9
Tableau 2 – Cadres de durabilité (par gouvernement).....	10
Tableau 3 – Ministères responsables (par gouvernement).....	11
Tableau 4 – Initiatives courantes de transport durable.....	19

SOMMAIRE DE GESTION

Le Groupe de travail sur le transport durable (GTTD) a préparé ce document qui présente une vue d'ensemble de la gamme d'approches, d'activités et d'initiatives qui ont été mises en place au Canada par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Ce document s'adresse principalement aux ministères responsables des transports, mais il sera également remis à titre d'information au Comité de soutien des politiques et de la planification du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière.

Le GTTD a recueilli de l'information auprès des ministères fédéral-provinciaux-territoriaux des Transports du Canada afin de déterminer l'approche adoptée par les différents gouvernements en ce qui concerne le transport durable et afin de définir et répertorier la gamme des mesures mises en place en matière de transport durable. Cette information a facilité l'identification des pratiques courantes utilisées par les différentes régions du pays, mais elle fait également ressortir les grandes différences qui existent entre les régions et les localités et qui influent sur les systèmes de transport canadiens.

On a donc réalisé une enquête pancanadienne auprès des ministères fédéral, provinciaux et territoriaux des Transports afin d'établir le degré d'importance des critères de « durabilité » dans les buts, objectifs et initiatives de ces ministères. Les résultats de l'enquête démontrent que parmi ces provinces et territoires, divers ministères sont conjointement responsables des fonctions des transports et qu'un ensemble tout aussi diversifié d'initiatives sont conçues pour promouvoir le transport durable. Cette vue d'ensemble ne comporte pas d'informations sur les réalisations des administrations municipales, des institutions, des organismes privés et d'autres organisations au Canada qui encouragent le transport durable ou qui prennent des mesures en ce sens. Les informations utilisées pour la rédaction de ce rapport sont celles disponibles en mars 2009.

1. INTRODUCTION

Le Groupe de travail sur le transport durable (GTDD), qui est présidé par Infrastructure et Transports Manitoba, a été créé par le Comité de soutien des politiques et de la planification (CSPP) du Conseil des sous-ministres et est formé de représentants des ministères des Transports de différents gouvernements. Le GTDD devait évaluer et parfaire les connaissances des gouvernements fédéral-provinciaux-territoriaux en matière de transport durable. Le GTDD a reçu comme mandat de produire un document qui comprendrait un sommaire et un répertoire des initiatives mises en place par les différents gouvernements canadiens dans le secteur du transport durable.

Le GTDD a donc demandé à ses administrations membres de fournir une vue d'ensemble des initiatives de transport durable mises en place à travers le pays. Il a envoyé un questionnaire à chacun des membres et leur a demandé d'indiquer s'ils avaient établi une définition pour le transport durable, s'ils avaient établi un cadre de durabilité global et s'ils pouvaient fournir de l'information sur les diverses initiatives de transport durable mises en place à l'échelle nationale, provinciale et territoriale. Cette information facilite l'identification des pratiques courantes similaires adoptées dans les différentes régions du pays, mais elle fait également ressortir les grandes différences qui existent entre les régions et les localités et qui influent sur les systèmes de transport canadiens. Le chapitre 2 et l'appendice C fournissent de l'information détaillée sur les activités de transport durable qui sont en cours partout au Canada.

2. VERS LE TRANSPORT DURABLE AU CANADA : RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE NATIONALE

Afin d'améliorer la clarté des concepts associés aux différentes approches et activités et de mieux renseigner les hauts dirigeants des ministères des Transports, les activités de transport durable seront parfois divisées en trois catégories générales dans le présent rapport :

➤ Activités technologiques :

Ce sont les initiatives qui utilisent ou encouragent les nouvelles technologies conçues pour rendre les systèmes de transport plus efficaces. Notons, par exemple, les changements apportés aux activités de construction routière dans de nombreuses provinces et qui ont permis le recyclage de l'asphalte et la réduction des produits chimiques nocifs.

➤ Politiques et règlements :

Ce sont les initiatives, les lois, les règlements et autres instruments qui encouragent et établissent un cadre systématique d'action future. Une très vaste gamme d'instruments de ce genre émerge de tous les ordres de gouvernement.

➤ Activités comportementales et sociales :

De nombreuses initiatives visent à influencer les changements comportementaux et sociaux. Notons, par exemple, les résultats directs découlant des partenariats entre le gouvernement et des organisations non gouvernementales (ONG). Ces organismes sans but lucratif accomplissent un travail important auprès des collectivités afin d'encourager le changement des comportements et de promouvoir l'éducation publique sur les questions de durabilité.

Les autres sections de ce chapitre se pencheront sur les questions suivantes :

- les définitions des autorités en ce qui concerne le transport durable;
- les cadres généraux de durabilité;
- la responsabilité organisationnelle pour le transport durable; et,
- l'examen des diverses initiatives de transport durable mises en place au sein de chaque gouvernement.

2.1 Définitions, cadres de durabilité et ministères responsables

2.1.1 Définitions des gouvernements fédéral-provinciaux-territoriaux

L'analyse réalisée par le GTTD indique qu'aucune définition internationale ou nationale n'existe en ce qui concerne le transport durable et que les administrations des transports des gouvernements fédéral-provinciaux-territoriaux interprètent ce concept de diverses façons. L'appendice B présente plusieurs de ces définitions dans le but de faire connaître aux hauts dirigeants différentes approches utilisées pour définir ce concept.

- Définition économique
- Définition de la durabilité environnementale et sociale
- Définition sous forme de synthèse du Centre pour un transport durable (CTD)

Après examen des documents soumis par les administrations qui ont participé à l'enquête, il a été déterminé que seulement deux provinces, la Nouvelle-Écosse et le Manitoba, avaient une définition officielle et approuvée du transport durable. Ces deux provinces utilisent la définition du CTD. L'Alberta a entrepris l'étude de diverses définitions, y compris celles utilisées par la Nouvelle-Zélande, le CTD et Transports Canada. Terre-Neuve-et-Labrador ainsi que le Québec ont des définitions légales du développement durable, et le ministère des Transports du Québec (MTQ) prévoit utiliser la définition du CTD en ce qui concerne la mobilité durable dans son Plan stratégique 2008-2012.

Transports Canada (TC) a établi une définition préliminaire du transport durable, laquelle repose sur les définitions de l'Union européenne (UE), du CTD et autres. Pour définir le transport durable, Transports Canada tient compte non seulement de la définition du développement durable de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement (CMED) dans le document *Notre avenir à tous* (1987) mais également du programme de développement durable à l'échelle du gouvernement.

Les Territoires du Nord-Ouest ont indiqué qu'ils travaillaient à élaborer leur propre définition. Les différences qui existent entre ces administrations en termes de vision et d'approche en ce qui concerne le transport durable naissent souvent de diverses circonstances. Le tableau ci-dessous présente un sommaire qui explique comment différentes autorités en sont venues à adopter des définitions pour le transport durable, s'il y a lieu.

Tableau 1. Définitions du transport durable (par gouvernement)

Gouvernement	Définition officielle	Caractéristiques
Alberta	Non	Examen des définitions de la N.-Z., du CTD et de TC
Colombie-Britannique	Non	Comprend des stratégies environnementales, économiques et de croissance régionale
Manitoba	Oui	CTD
Nouveau-Brunswick	Non	Le transport durable sécuritaire fait partie de l'énoncé de vision du plan stratégique
Terre-Neuve-et-Labrador	Non	Le développement durable fait partie de la loi sur le développement durable (<i>Sustainable Development Act</i>)
Territoires du Nord-Ouest	Définition en développement dans le cadre de la stratégie environnementale	La stratégie comprend la vision, les principes et les buts
Nouvelle-Écosse	Oui	CTD
Nunavut	s.o.	s.o.
Ontario	Non	Les thèmes de la durabilité correspondent aux domaines d'intérêt (par exemple, le transport multimodal)
Île-du-Prince-Édouard	Non	Processus décisionnel reposant sur la durabilité sociale, environnementale et économique
Québec	Mobilité durable dans le Plan stratégique 2008-2012 et dans la Stratégie et le Plan d'action de développement durable 2009-2013	Le développement durable fait partie de la Loi sur le développement durable La définition du CTD est utilisée pour décrire l'approche de mobilité durable
Saskatchewan	Non	Répondre aux besoins, maintenir les infrastructures, assurer la sécurité, la viabilité financière et l'efficacité
Yukon	Aucune définition propre au Yukon n'a été créée.	s.o.
Gouvernement fédéral (Transports Canada)	Oui	Combinaison des définitions du CTD, de l'UE et autres

2.1.2 Cadres de durabilité des gouvernements fédéral-provinciaux-territoriaux

De nombreuses provinces n'ont pas inclus les mesures de transport durable dans un cadre plus vaste de durabilité. En Alberta, ce cadre fait partie de la vision d'avenir de l'Alberta qui met l'accent sur la prospérité, la durabilité et les collectivités. Les directives du Manitoba, du Québec, de Terre-Neuve-et-Labrador et des Territoires du Nord-Ouest sont compatibles avec les dispositions de la loi ou de la politique sur le développement durable de ces provinces ou territoires. En Ontario, la Charte des droits environnementaux (CDE) exige que les ministères désignés préparent des déclarations sur les valeurs environnementales qui guideront leurs travaux. Le ministère des Transports a aussi entrepris l'élaboration d'une stratégie de durabilité qui permettra aux principes de durabilité d'être intégrés aux activités et au processus décisionnel quotidiens de sorte que les programmes, les politiques et les pratiques commerciales tiennent compte des incidences sociales, économiques et environnementales.

Comme expliqué ci-dessus, très peu de provinces et territoires ont élaboré des plans stratégiques qui tiennent compte du développement durable. D'autres plans stratégiques de portée plus vaste tiennent compte du transport durable, de l'énergie, des changements climatiques, de la planification du transport en commun, du transport actif, des systèmes de transport intelligent et

de l'efficacité de l'industrie du transport dans le cadre du mandat opérationnel de haut niveau. Le tableau ci-dessous présente le cadre dans lequel les mesures de durabilité des gouvernements fédéral-provinciaux-territoriaux ont été incluses.

Tableau 2. Cadres de durabilité (par gouvernement)

Gouvernement	Cadre de durabilité	Processus
Alberta	Vision d'avenir de l'Alberta qui met l'accent sur la prospérité, la durabilité et les collectivités	Cadre inclus dans le plan d'affaires stratégique du gouvernement; accent mis sur l'intendance, une valeur partagée par les Albertains qui appuient la vision.
Colombie-Britannique	Plan stratégique et plan d'action sur le climat	Responsabilité de chaque ministère provincial.
Manitoba	<i>Loi sur le développement durable du Manitoba</i>	s.o.
Nouveau-Brunswick	Plan stratégique et plan d'action sur les changements climatiques	Rapports d'étape annuels pour chaque plan. Adoption des normes ISO d'évaluation des projets pour réduire les émissions de GES.
Terre-Neuve-et-Labrador	Loi sur le développement durable	Un plan de gestion du développement durable accompagné d'indicateurs de durabilité est en préparation. On prépare également un mécanisme de résolution des conflits, qui permettra l'intégration des principes du développement durable à tous les processus décisionnels du gouvernement.
Territoires du Nord-Ouest	Politique de développement durable	Le ministère des Transports a entrepris l'élaboration d'une stratégie environnementale qui fera de l'environnement une partie intégrante de toutes les décisions prises et de toutes les activités menées.
Nouvelle-Écosse	Plan d'action sur les changements climatiques	Le plan d'action sur les changements climatiques indique que le ministère des Transports et du Renouveau de l'infrastructure est le ministère responsable de l'élaboration d'une stratégie sur le transport durable d'ici 2010.
Nunavut*	s.o.	s.o.
Ontario	Charte des droits environnementaux; nombreux documents sur les politiques et la planification	Élaboration d'une stratégie de durabilité par le ministère des Transports (MTO).
Île-du-Prince-Édouard	Stratégie sur l'énergie et stratégie sur les changements climatiques	s.o.
Québec	<i>Loi sur le développement durable</i> <i>Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013</i>	Le MTQ travaille aussi à l'élaboration d'un plan stratégique pour 2008-2012, d'une stratégie de développement durable et d'un plan d'action de développement durable pour 2009-2013. Les progrès réalisés pour chaque document paraissent dans le rapport annuel du ministère des Transports.
Saskatchewan	L'infrastructure de transport durable est l'un des buts stratégiques de Voirie et Infrastructure Saskatchewan	s.o.
Yukon	Aucun	s.o.
Gouvernement fédéral (Transports Canada)	Stratégie de développement durable (SDD), Stratégie écoTRANSPORTS, Mission, mandat et vision du ministère <i>Loi fédérale sur le développement durable</i>	Mise à jour de la SDD tous les trois ans. Production de rapports annuels sur la SDD, ainsi que des rapports d'étape sur la Stratégie écoTRANSPORTS et autres initiatives.

2.1.3 Responsabilité organisationnelle

Dans la plupart des provinces et territoires, des ministères sont responsables des transports (Alberta, Ontario, Québec, Territoires du Nord-Ouest), mais cette responsabilité est souvent combinée à celle des infrastructures (Colombie-Britannique et Manitoba), de la voirie (Saskatchewan), des travaux publics (Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador), ou alors on combine certains ministères (ministère de la Voirie et des Travaux publics du Yukon ou Transports et Renouvellement des infrastructures de la Nouvelle-Écosse). Toutefois, le grand nombre de divisions et de directions, combiné à la vaste gamme de collaborations interministérielles, complique l'établissement d'un modèle uniforme de gouvernance. En Alberta, depuis plus de dix ans, un conseiller principal en politiques s'occupe uniquement des questions environnementales. En Ontario, la Division des politiques et de la planification du ministère des Transports de l'Ontario a créé le Bureau de la politique de transport durable, tandis que la Colombie-Britannique a créé son propre organisme provincial du transport en commun (BC Transit) qui relève du ministre. En décembre 2008, le Québec a créé un Service du développement durable en plus d'un Service de l'environnement lors de la restructuration de la Direction de la recherche et de l'environnement du ministère des Transports.

Puisque les transports touchent un très grand nombre de secteurs de la société, la gouvernance s'en trouve parfois affectée. Par exemple, Infrastructure et Transports Manitoba collabore avec le ministère des Sciences, de la Technologie, de l'Énergie et des Mines en matière de changements climatiques et de carburants de remplacement pour les transports, ainsi qu'avec Agriculture, Alimentation et Initiatives rurales pour le développement de l'industrie des biocarburants de la province. En Colombie-Britannique, les ministères de l'Environnement et du Développement des collectivités contribuent également aux efforts de transport durable du ministère des Transports. Au Québec, le ministère des Transports travaille en partenariat avec le MDDEP (ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs), le MDEIE (ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation), le MRNF (ministère des Ressources naturelles et de la Faune) et le MAMROT (ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire). À Terre-Neuve-et-Labrador, le ministère de l'Environnement et de la Conservation est à la tête du programme global de développement durable de la province, mais il travaille en collaboration avec Transports et Travaux publics, ainsi qu'avec les Services gouvernementaux, au développement et à la mise en place des initiatives de transport durable.

Les préoccupations manifestées par les gens à propos des questions climatiques ont incité les gouvernements à agir. Les gouvernements qui tentent d'adopter des pratiques de transport plus durables sont maintenant plus nombreux parce que ceux-ci savent que le public s'attend à ce que le gouvernement agisse dans ce domaine. Le tableau ci-dessous indique les principaux ministères, divisions et directions des transports responsables du transport durable, ainsi que leurs partenaires dans ce secteur.

Tableau 3. Ministères responsables (par gouvernement)

Gouvernement	Ministère responsable	Ministères ou organisations partenaires
Alberta	Transports	Environnement
Colombie-Britannique	Ministère des Transports et de l'Infrastructure	Ministère de l'Environnement, ministère du Développement des collectivités
Manitoba	Infrastructure et Transports	Sciences, Technologie, Énergie et Mines Agriculture, Alimentation et Initiatives rurales
Nouveau-Brunswick	Ministère des Transports	Ministère de l'Environnement Efficacité N.-B.
Terre-Neuve-et-Labrador	Ministère de l'Environnement et de la Conservation	Transports et Travaux publics Services gouvernementaux Ressources naturelles
Territoires du Nord-Ouest	Ministère des Transports	
Nouvelle-Écosse	Ministère des Transports et du Renouvellement des infrastructures	Ministère de l'Énergie; ministère de l'Environnement et de la Conservation; Promotion et Protection de la santé; Tourisme, Culture et Patrimoine; Service et Relations avec les municipalités; Union des municipalités de la Nouvelle-Écosse
Nunavut*	s.o.	s.o.
Ontario	Bureau de la politique de transport durable, ministère des Transports	Ministère de l'Environnement; ministère de l'Énergie et de l'Infrastructure; Secrétariat à l'action contre le changement climatique
Île-du-Prince-Édouard	Ministère des Transports et des Travaux publics	s.o.
Québec	MTQ (ministère des Transports)	MDDEP (ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs); MDEIE (ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation); MRNF (ministère des Ressources naturelles et de la Faune); MAMROT (ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire)
Saskatchewan	Ministère de la Voirie et de l'Infrastructure	Ministère de l'Environnement
Yukon	Division des transports du ministère de la Voirie et des Travaux publics	Ministère de l'Environnement
Gouvernement fédéral	Transports Canada	Environnement Canada, Ressources naturelles Canada, Infrastructure Canada, Industrie Canada, Agence de la santé publique du Canada

2.2 Initiatives et bonnes pratiques des gouvernements fédéral-provinciaux-territoriaux

La plupart des gouvernements au Canada participent à un grand nombre de programmes dans ce domaine. Par exemple, en Colombie-Britannique, au Québec, en Ontario et en Nouvelle-Écosse, il existe un grand nombre de programmes et d'initiatives variés qui visent à influencer le mode de transport choisi et à favoriser le transport actif (p. ex., la politique de cyclisme de la Colombie-Britannique et les investissements importants faits par l'Ontario et le Québec dans le transport en

commun). En Saskatchewan, les initiatives du gouvernement sont davantage axées sur le développement des infrastructures (p. ex., les routes), tandis que dans les Territoires du Nord-Ouest et au Yukon, plusieurs initiatives reflètent les préoccupations et circonstances propres aux régions nordiques (accent mis sur la conservation de l'énergie, souvent dans des régions éloignées).

Bon nombre des initiatives mises en place par les gouvernements provinciaux mettent l'accent sur la création de politiques et de mesures « qui donnent l'exemple ». Toutefois, une vaste gamme d'activités sont exécutées dans le secteur non lucratif de chaque province ou territoire, par exemple, l'Ecology Action Centre en Nouvelle-Écosse, Resource Conservation Manitoba, le grand nombre d'associations pulmonaires et d'autres organisations qui appuient les programmes de transport en commun, les programmes de mise à la ferraille des véhicules, les initiatives de transport actif et les initiatives d'information (p. ex., le Défi Transport, la Semaine vélo-boulot).

2.2.1 Alberta

En juillet 2008, l'Alberta a annoncé la création du programme d'incitatifs au transport en commun écologique (le programme **GreenTRIP**), qui prévoit des fonds pour dépenses en capital de deux milliards de dollars pour le transport en commun local, régional et interurbain. Ce programme fait partie de la nouvelle stratégie sur les changements climatiques de l'Alberta dont l'annonce avait été faite en janvier 2008. Le programme **GreenTRIP** accélérera l'expansion des projets de transport en commun, lesquels pourraient comprendre un train léger sur rail (TLR), un concept important tant à Calgary, où les trains sont alimentés par l'énergie éolienne, qu'à Edmonton. La province a également mis en place un programme de mise à la ferraille des véhicules de modèles anciens. De plus, l'Alberta a lancé des programmes d'inspection et d'entretien des véhicules commerciaux, et la province a entrepris le rajustement de son parc de véhicules. Comme bien d'autres provinces, le gouvernement de l'Alberta accorde une attention particulière aux pratiques de construction durable. L'Alberta participe au Groupe de travail sur le *Guide vert pour les routes* de l'Association des transports du Canada (ATC) en préparant une compilation des pratiques exemplaires de construction et d'entretien des routes qui offrent des avantages sur le plan environnemental. Transports Alberta dispose d'un système de gestion environnementale (SGE) qui guide toutes les activités du ministère, y compris les travaux réalisés par des entrepreneurs en ce qui concerne la construction et l'exploitation des infrastructures de transport et qui sont financés par le gouvernement de l'Alberta. Transports Alberta administre les programmes de subvention qui fournissent les fonds pour les dépenses de capital aux municipalités afin qu'elles réalisent, en autres, des projets de transport durable, selon les priorités de la municipalité en matière de dépenses de capital. La province a également travaillé en partenariat avec plusieurs organismes : l'Alberta Motor Transport Association a signé un protocole d'entente avec Transports et Environnement afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre; la Clean Air Strategic Alliance, un organisme sans but lucratif, a cofinancé le projet ROVER (Roadside Optical Vehicle Emissions Reporting); et le partenariat public-privé Climate Change Central a dirigé le projet pilote de taxis hybrides de l'Alberta.

2.2.2 Colombie-Britannique

En Colombie-Britannique, les efforts en matière de transport durable comprennent le

financement d'un programme de partenariat pour les infrastructures cyclables (Cycling Infrastructure Partnership Program), ainsi que d'autres installations de transport actif, et ils appuient les activités de promotion du cyclisme comme la Semaine vélo-boulot. La province a aussi financé les essais d'autobus hybrides diesel électriques et elle planifie acheter des autobus à pile à hydrogène. Entre-temps, on achève la construction d'une ligne rapide de transport en commun par rail qui reliera le centre de Richmond, l'aéroport international de Vancouver et la ville de Vancouver. La contribution de la province pour la construction de cette ligne est de 635 millions de dollars. D'autres programmes de transport en commun sont aussi prévus, dont les programmes de laissez-passer universels de transport en commun (U-Pass) pour les étudiants universitaires et les programmes de laissez-passer du transport en commun pour les employés de la région de Victoria. L'aménagement de voies réservées aux véhicules à occupation multiple (VOM) et aux autobus dans la vallée du Bas-Fraser a considérablement amélioré l'efficacité du transport en commun.

2.2.3 Manitoba

L'approche du Manitoba en matière de transport durable est guidée par des documents législatifs et stratégiques importants comme le rapport du gouvernement intitulé *Kyoto and Beyond — Manitoba's Action Plan on Climate Change (2008)* et la *Loi sur les changements climatiques et la réduction des émissions de gaz à effet de serre (CCREGES)*. Cette loi, qui a été adoptée en 2008, définit le cadre de réglementation futur en ce qui concerne les véhicules à basse vitesse (VBV), des mesures pour l'adoption d'une norme d'efficacité des carburants et l'utilisation de carburants de remplacement pour le parc de véhicules du gouvernement provincial, ainsi que des mesures visant à réduire le nombre de véhicules privés de modèles anciens (lesquels sont moins écologiques). Cette loi définit également des mesures pour l'adoption d'une norme d'efficacité des carburants utilisés par les véhicules privés, et elle demande au Conseil consultatif des normes applicables aux véhicules de recommander au gouvernement les mesures qui doivent être prises dans ce domaine.

Le Conseil consultatif des normes applicables aux véhicules, dans son rapport de 2009 au gouvernement, recommande la mise en application du modèle de réduction des émissions du California Air Resources Board, qui est en instance d'approbation aux États-Unis, ainsi qu'une analyse économique des incidences sur les détaillants du Manitoba. Le Conseil définit également les méthodes qui encourageraient les consommateurs à acheter des véhicules à faible émission, une démarche déjà appuyée par un programme provincial de remise à l'achat d'un véhicule hybride électrique.

Les premières mesures prises en ce qui concerne le parc de véhicules du gouvernement visaient à rajuster la taille du parc de véhicules, à augmenter le nombre de véhicules hybrides et polycarburant utilisés pour les activités de la province et à aménager un poste de carburant E85 pour les véhicules polycarburant du gouvernement provincial. De plus, la province a élaboré une politique d'utilisation préférentielle du biodiesel pour l'équipement lourd et l'équipement diesel connexe du gouvernement provincial. Le rapport *Kyoto and Beyond* indique également que la province s'engagera à améliorer l'efficacité énergétique de l'industrie du camionnage lourd du Manitoba.

2.2.4 Nouveau-Brunswick

Le Nouveau-Brunswick appuie les efforts continus menés pour réduire les émissions de GES. En 2007, la province a mis sur pied un plan d'action quinquennal sur les changements climatiques qui définit les cibles de réduction des GES pour le secteur des transports. En conjonction avec le Plan stratégique du ministère, on a réalisé d'importants progrès en ce qui concerne l'amélioration de l'efficacité des systèmes et du parc de véhicules. Le Nouveau-Brunswick travaille maintenant à la mise en oeuvre du Plan stratégique sur les systèmes de transport intelligent (STI) en améliorant les stations météo-route, les postes de pesage dynamique et les réseaux d'information pour les voyageurs. Les investissements prévus dans le transport en commun et l'élaboration d'une stratégie de transport en commun devraient être effectués sous peu. On a instauré une politique sur les véhicules écologiques et la réduction de la marche au ralenti pour le parc de véhicules du gouvernement. En ce qui concerne l'efficacité du parc de véhicules, on fait actuellement l'essai d'un autobus scolaire hybride et de l'utilisation de biocarburants dans les autobus scolaires, l'équipement lourd et les véhicules légers, dans le but d'évaluer le rendement optimal du moteur. La province a créé un programme d'installation de moteurs à haut rendement énergétique sur les traversiers, ainsi qu'un programme de remplacement des appareils d'éclairage par des appareils DEL. En partenariat avec le secteur privé, on a lancé un certain nombre de projets dans les secteurs du camionnage et du transport par rail pour examiner les possibilités de réduction de la consommation de carburant et de réduction des GES. Le Nouveau-Brunswick permet depuis peu l'utilisation des pneus simples de nouvelle génération et des trains routiers, sous réserve de l'attribution de permis spéciaux. En ce qui concerne l'efficacité des systèmes, le Nouveau-Brunswick continue d'investir dans les infrastructures routières et les postes frontaliers afin de réduire la congestion et la sécurité routière.

2.2.5 Terre-Neuve-et-Labrador

Le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador a instauré un certain nombre d'initiatives de transport durable, y compris un plan de gestion des sels de voirie, des campagnes de réduction de la marche au ralenti des véhicules, des programmes de transport actif et l'utilisation accrue de matériaux et de méthodes de construction plus durables. Terre-Neuve-et-Labrador participe activement au Comité directeur sur le changement climatique (CDCC) des Gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'Est du Canada et au Comité permanent des transports et de la qualité de l'air. Il est important de souligner que l'aéroport international de Gander s'est mérité le titre de premier aéroport neutre en carbone d'Amérique du Nord. L'administration aéroportuaire et ses compagnies locataires travaillent à la mise en place d'un programme de réduction des émissions de carbone qui comprend des initiatives axées sur les infrastructures et sur les employés. Les émissions qui ne seront pas éliminées seront compensées par l'achat de crédits auprès d'un service d'experts-conseils en changement climatique.

2.2.6 Territoires du Nord-Ouest

Les Territoires du Nord-Ouest font face à des défis uniques pour ce qui est de l'exploitation d'un système de transport durable en raison de leur climat rigoureux, des grandes distances géographiques entre les collectivités et les marchés, de la faible densité de la population, de

l'insuffisance des infrastructures de transport, de la saison de construction limitée, de la sensibilité de l'environnement et de l'économie en développement. On convient en général que les changements climatiques se manifestent à un rythme sans précédent dans l'Arctique et que malgré tous les efforts d'atténuation des impacts menés, les incidences des changements climatiques se feront sentir pendant plusieurs décennies. Par conséquent, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a produit un certain nombre de documents stratégiques qui mettent l'accent sur la durabilité. Ces documents stratégiques comprennent une politique sur le développement durable, une politique sur la conservation de l'énergie, un plan d'action sur l'utilisation de l'énergie, une stratégie environnementale, une stratégie sur les gaz à effet de serre et un rapport descriptif intitulé *Les changements climatiques et le transport dans les Territoires du Nord-Ouest (Climate Change and Transportation in the Northwest Territories)*.

2.2.7 Nouvelle-Écosse

En Nouvelle-Écosse, plusieurs ministères participent activement aux différents aspects du transport durable. Le ministère des Transports et du Renouvellement des infrastructures participe aux activités liées à la construction et à l'entretien des infrastructures de transport dans la province. Ces activités comprennent l'élaboration et la mise en place d'un plan de gestion des sels de voirie, la signalisation interdisant la marche au ralenti, l'écologisation du parc de véhicules, l'utilisation accrue des STI (pesage dynamique, stations météo-route), la formation des conducteurs sur les pratiques de conduite et d'entretien durables, ainsi que les méthodes de construction et d'entretien de routes durables. D'autres ministères participent à d'autres projets, notamment à la promotion du transport actif (y compris à l'élaboration d'une stratégie provinciale), au financement du transport en commun (c'est-à-dire de projets de services d'autobus directs), aux programmes de transport en commun « E-pass » et « U-pass » et à la promotion générale de l'efficacité énergétique et des pratiques de transport durable. La province a récemment publié le plan d'action sur les changements climatiques (*Climate Change Action Plan*) et la stratégie énergétique (Energy Strategy) renouvelés, qui fourniront une orientation future dans ce domaine. La province a également fourni des fonds (notamment pour le financement de projets de transport durable dans des régions rurales) et du soutien à diverses ONG afin qu'elles mettent en place des programmes et qu'elles exécutent de la recherche sur le transport durable.

2.2.8 Ontario

L'Ontario a mis en place un certain nombre d'activités reposant sur les principes du transport durable, par exemple, en mettant à la disposition des municipalités deux cents (0,02 \$) par litre de la taxe provinciale sur l'essence pour leurs projets de transport en commun et en subventionnant GO Transit, un service inter-régional de trains et d'autobus de banlieue. L'Ontario travaille également au développement du système de carte de paiement PRESTO – un système uniforme, sécuritaire et rentable d'encaissement du prix des billets qui aidera les usagers à se déplacer dans neuf systèmes de transport en commun différents. Le gouvernement de l'Ontario a aussi créé Metrolinx, qui travaille à l'élaboration d'un plan régional de transport pour le transport en commun et les routes principales de la région du grand Toronto et de Hamilton. De plus, la province a fait une promotion considérable du covoiturage (il y existe près de 80 terrains de stationnement pour le covoiturage), elle a aménagé des voies réservées aux véhicules

à occupation multiple (VOM) sur les routes de l'Ontario, et elle planifie aménager un réseau à long terme de voies pour VOM. On a entrepris des projets pilotes sur les véhicules de remplacement, y compris des bicyclettes électriques, des véhicules Segway^{MC} et des VBV. La province a lancé le Programme de promotion des véhicules utilitaires écologiques qui prévoit le versement d'incitatifs financiers à l'achat de camions de tonnage moyen et de gros tonnage alimentés par du carburant de remplacement et munis de dispositifs ne permettant pas la marche au ralenti.

2.2.9 Île-du-Prince-Édouard

Le gouvernement de l'Î.-P.-É. a mis de l'avant plusieurs démarches et pratiques de transport durable. Ces initiatives comprennent le rajustement de la taille du parc de véhicules du gouvernement et la location de véhicules situés plus près des zones de travaux afin de minimiser les distances de déplacement de ces véhicules; la mise en application du plan de gestion des sels de voirie afin d'atténuer les impacts des sels de voirie sur l'environnement; une remise de la taxe de vente pouvant aller jusqu'à 3000 \$ à l'achat ou la location de véhicules hybrides; l'expansion des initiatives de transport public à Charlottetown; et l'adoption de pratiques de construction plus durables.

2.2.10 Québec

Le Québec a implanté le concept de développement durable dans l'ensemble du gouvernement par l'entremise de la *Loi sur le développement durable* afin de mieux intégrer la recherche d'un développement durable dans les politiques, les programmes et les actions du gouvernement et afin d'assurer la cohérence des actions gouvernementales dans ce domaine, en particulier par l'établissement d'un ensemble de principes et d'une stratégie de développement durable. Pour superviser cet effort, un vérificateur général adjoint a été nommé au poste de commissaire au développement durable. En termes de transport, le ministère des Transports travaille à l'élaboration d'un **plan d'action** et d'une **stratégie** de développement durable qui couvriront les aspects sociaux, économiques et environnementaux.

Le Québec a mis en place un certain nombre d'initiatives en matière de transport durable, dont les quatre initiatives principales suivantes : A) le *Plan québécois des infrastructures - Des fondations pour réussir*; B) le plan d'action intitulé *Le Québec et les changements climatiques – Un défi pour l'avenir*; C) la Stratégie énergétique du Québec 2006-2015 intitulée *L'énergie pour construire le Québec de demain*; D) la *Politique québécoise du transport collectif*. L'objectif du *Plan québécois des infrastructures* consiste à faire des investissements et à mettre l'accent sur la remise en état de toutes les infrastructures, y compris les systèmes de transport, de sorte que les infrastructures continuent de servir l'intérêt de la population et assurent le bien-être des générations futures. Le Québec a pris diverses mesures dans le cadre de ce plan d'investissement dans le réseau routier, des mesures qui sont en harmonie avec la vision de la mobilité durable. Le plan d'action intitulé *Le Québec et les changements climatiques – Un défi pour l'avenir* met l'accent sur les différents aspects liés aux gaz à effet de serre, dont le transport. Les éléments du plan qui se rapportent au transport comprennent les modes de transport en commun et les modes de remplacement, l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport de marchandises et les stratégies internes de gestion de la demande en transport (GDT) visant à réduire les émissions

de GES produites par le transport des employés. La Stratégie énergétique montre la voie que le Québec suivra au cours des dix prochaines années et elle définit des initiatives immédiates qui aideront la province à se préparer pour l'avenir. Enfin, la *Politique québécoise du transport collectif* est constituée de plusieurs initiatives de transport en commun, dont le financement des programmes de transport en commun dans les régions rurales et des programmes de subvention visant, entre autres, à améliorer l'accessibilité.

2.2.11 Saskatchewan

Le gouvernement de la Saskatchewan a principalement concentré ses efforts en matière de transport sur le maintien et la création d'un système d'infrastructures durables. Une des principales initiatives stratégiques constitue l'expansion du système d'infrastructures principales pour les camions lourds afin de permettre la pesée de camions plus lourds. L'expansion des infrastructures principales pour camions lourds améliorera l'efficacité du camionnage et réduira les émissions de carbone produites par le transport de quantités données de marchandises. Le programme de routes urbaines de raccordement (Urban Highway Connector Program) améliorera la mobilité et la continuité des routes d'une extrémité à l'autre de la zone urbaine, ce qui contribuera à réduire la consommation de carburant et les émissions produites. La Saskatchewan a maintenant adopté la méthode de gestion des sels de voirie et surveille les incidences à long terme des sels de voirie sur l'environnement. Elle encourage également l'utilisation de matériaux écologiques (comme les pneus de caoutchouc recyclés) et de techniques (comme le recyclage) dans le secteur de la construction. Les efforts de la Saskatchewan comprennent aussi la formation de partenariats avec les services ferroviaires ainsi qu'une unité stratégique sur les déplacements aériens. Elle a également créé un programme de partenariats en transport (Transportation Partnership Program) qui permettra aux camions d'augmenter leur charge en échange du paiement d'un coût supplémentaire. D'autres initiatives ont été mises en place par la Saskatchewan, notamment la stratégie de transport du Nord (Northern Transportation Strategy).

2.2.12 Yukon

Le gouvernement du Yukon a adopté certaines pratiques de transport durable, dont les suivantes : A) une campagne de réduction de la marche au ralenti; B) l'accent sur des méthodes de construction plus durables; C) l'écologisation et le rajustement du parc de véhicules du territoire; et D) des changements en ce qui concerne les pratiques de camionnage. De plus, le Yukon a créé de nombreux sites d'information sur les routes et la météo qui présentent de l'information sur les conditions des routes.

2.2.13 Canada

Transports Canada (TC) s'est engagé à promouvoir un système de transport durable pour le Canada et il est le ministère responsable du transport durable au sein du gouvernement fédéral. Voici quelques exemples d'initiatives de TC :

- stratégie de développement durable élaborée tous les trois ans;
- programmes environnementaux mis en oeuvre :

- la Stratégie écoTRANSPORTS comprend des programmes comme :
 - écoMARCHANDISES;
 - écoTECHNOLOGIE pour le Programme des véhicules;
 - écoMOBILITÉ
 - exemples d'autres programmes ministériels :
 - Programme de démonstration en transport urbain; et
 - Programme Sur la route du transport durable;
- investissements effectués dans les infrastructures de transport durable dans le cadre du plan *Chantiers Canada*;
- système de gestion environnementale;
- initiatives de recherche et de développement.

De plus, dans le cadre du calendrier des projets de réglementation du gouvernement du Canada présenté dans le plan d'action *Prendre le virage*, qui a été publié en avril 2007, Transports Canada a entrepris la préparation de nouveaux règlements qui limiteront les émissions produites par les nouveaux véhicules automobiles et les activités ferroviaires. TC veillera également à ce que les normes internationales en matière d'émissions soient appliquées à l'intérieur du Canada. Ces normes seront établies par des organisations internationales dont le mandat sera d'examiner les émissions provenant des secteurs du transport maritime et du transport aérien. Des renseignements détaillés sur le cadre de réglementation sont fournis à l'adresse <http://www.ecoaction.gc.ca/turning-virage/index-fra.cfm>.

Le tableau 4 présente un sommaire des mesures courantes de transport durable qui sont mises en place dans diverses régions du Canada. L'appendice C présente des tableaux plus détaillés qui comparent les initiatives mises en place par les gouvernements fédéral-provinciaux-territoriaux.

**Tableau 4. Initiatives courantes de transport durable
(Liste par province-territoire, Transports Canada à l'extrême droite)**

	AB	BC	MB	NB	NL	NT	NS	NU*	ON	PE	QC	Sk	YT	Canada
Programme et initiatives														
Planification et financement du transport en commun	x	x	x	x			x		x	x	x	x		x
Études et programmes sur le transport actif		x	x	x	x		x				x			x
Écologisation et rajustement du parc de véhicules gouvernementaux	x	x	x	x	x		x		x	x	x	x	x	x
Normes ou stratégies sur les émissions et les GES		x	x	x		X			x		x	x		x
Écologisation des ports et traversiers		x		x	x	X					x			x
Gestion des sels de voirie		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x		
Initiatives en matière de construction et de circulation	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	
Pratiques liées aux marchandises			x	x			x		x		x	x	x	x
Programmes de véhicules écologiques et d'inspection des véhicules	x	x	x	x			x		x	x	x	x		x
Réduction de la marche au ralenti	x	x		x	x	x	x		x		x	x	x	RNCan
Mise à la ferraille de véhicules	x	x	x	x					x					Environnement Canada
Partenariats avec des ONG	x	x	x	x	x	x	x		x		x	x		x

*Aucune information disponible pour le Nunavut pour le moment.

3. RÉSUMÉ

3.1 Résumé et points soulignés par le GTTD

Le transport durable s'applique à tous les modes de transport qui sont utilisés pour déplacer des personnes et des marchandises. L'enquête pancanadienne révèle que le gouvernement fédéral, les provinces et les territoires prennent tous des mesures positives qui favorisent l'établissement de systèmes de transport durable. Ils ont mis en place des initiatives de transport durable en utilisant différentes approches. Ces mesures serviront d'assise aux futures initiatives dans ce domaine. Plus cette assise deviendra solide, plus la capacité de mettre en place des initiatives de transport durable se renforcera.

Les gouvernements peuvent utiliser plusieurs approches différentes pour renforcer et développer davantage les pratiques de transport durable. Ces approches mettent l'accent sur les fonctions de leadership et de sensibilisation décrites ci-dessous.

3.1.1 Rôles de leadership

- Coopération au sein des ministères gouvernementaux et entre ceux-ci

Pour améliorer l'accès à la mobilité, améliorer l'efficacité du déplacement des passagers et des marchandises, réduire la consommation d'énergie, réduire les émissions et améliorer la qualité de l'air, les gouvernements doivent aborder les transports en tenant compte du transport durable. Cette approche signifie que certains aspects des politiques, programmes et projets de transport durable peuvent s'étendre au-delà des mandats des ministères des Transports. Il est donc important que les ministères se partagent le leadership pour atteindre les objectifs du transport durable.

- Financement et mise en oeuvre de programmes

Les gouvernements ont pour tâche de concevoir des programmes et dispositions de financement compatibles avec leur politique de transport durable. Ces programmes et ces enveloppes budgétaires engendrent des projets et stimulent l'action à l'interne et à l'externe, ce qui permet l'adoption et l'utilisation de pratiques durables en ce qui concerne les systèmes de transport des passagers et des marchandises.

- Élaboration de programmes de surveillance

Les gouvernements ont également pour tâche de contribuer à l'évaluation de l'« état du transport durable ». Les gouvernements peuvent faciliter la collecte des données sur les transports et participer à l'établissement d'indicateurs à long terme et de cadres de présentation de rapports pour les systèmes de transport.

3.1.2 Rôles de sensibilisation

➤ Partage de données et d'informations

Les gouvernements ont aussi la possibilité d'assurer ou de faciliter la production et la diffusion d'informations sur le transport durable. L'information diffusée devrait, à tout le moins, faire ressortir les défis auxquels font face les systèmes de transport, ainsi que présenter les politiques et programmes à la disposition des gouvernements et des organisations non gouvernementales.

➤ Partenariats avec des organisations non gouvernementales

Le gouvernement doit s'efforcer d'atteindre un objectif complémentaire en identifiant les actions que le public peut mener sans le soutien du gouvernement — par exemple, en fournissant des conseils pour une conduite écologique et l'économie de carburant. Ces conseils sont complémentaires aux buts et objectifs de transport durable. Les gouvernements peuvent travailler en partenariat avec l'industrie, par exemple avec les constructeurs d'autobus et d'automobiles, le secteur de la recherche universitaire et les organisations sans but lucratif.

Prochaines étapes

Dans l'ensemble, le GTTD suggère que le Conseil des sous-ministres étudie la possibilité d'établir des mécanismes appropriés pour l'élaboration et la mise en oeuvre d'un plan de travail pancanadien sur le transport durable. Ce plan tiendrait compte des circonstances et besoins uniques de tous les gouvernements participants en matière de transport durable.

À la lumière des informations présentées dans le présent rapport, le GTTD entreprendra des travaux dans trois secteurs : 1) l'identification des projets de collaboration; 2) la collecte de données (sur les changements climatiques); 3) le système de partage de l'information. Des sous-groupes formés par les gouvernements participants au GTTD auront pour tâche d'étudier chacun de ces trois secteurs et de présenter leur rapport au GTTD.

APPENDICES

Appendice A – Liste des acronymes

CMED – Commission mondiale sur l’environnement et le développement
CNUED – Conférence des Nations Unies sur l’environnement et le développement
CSPP – Comité de soutien des politiques et de la planification
CTD – Centre pour un transport durable
GDT – Gestion de la demande en transport
GES – Gaz à effet de serre
GIEC – Groupe d’experts intergouvernemental sur l’évolution du climat
GTTD – Groupe de travail sur le transport durable
NU – Nations Unies
OCDE – Organisation de coopération et de développement économiques
TEV – Transports écologiquement viables
UE – Union européenne
VBV – Véhicule à basse vitesse
VOM – Véhicule à occupation multiple
VPU – Véhicule à passager unique

Abréviations des gouvernements fédéral-provinciaux-territoriaux

AB – Alberta
BC – Colombie-Britannique
MB – Manitoba
NB. – Nouveau-Brunswick
NL. – Terre-Neuve-et-Labrador
NT – Territoires du Nord-Ouest
NS. – Nouvelle-Écosse
NU – Nunavut
ON – Ontario
PE – Île-du-Prince-Édouard
QC - Québec
SK - Saskatchewan
YT – Territoire du Yukon
TC – Transports Canada

Appendice B – Définitions proposées pour le transport durable

Les buts du développement durable adoptés dans l'Action 21 prennent racine dans la Commission Brundtland de 1983 et dans son rapport de 1987 intitulé *Notre avenir à tous*. Dans ces rapports, le transport durable (aussi nommé la mobilité durable) s'entend par la capacité de répondre aux besoins de mobilité actuels sans nuire à la capacité des générations futures de répondre aux leurs. Toutefois, en raison de sa complexité, on tente d'établir d'autres définitions pour le transport durable. Plusieurs définitions ont été utilisées dans la documentation existante. En voici quelques-unes.

➤ *Définition économique*

Il existe, entre autres, ce qu'on pourrait nommer une définition littérale d'économiste. Deux exemples ont été présentés à la Conférence internationale Vers le transport durable (*Towards Sustainable Transportation*) de l'OCDE, une conférence pionnière qui s'est tenue à Vancouver en 1996. Nelson et Shakow ont suggéré que le transport durable :

- est atteint lorsque les coûts sociaux totaux futurs et actualisés par habitant, marchands et non marchands, associés au système de transport sont équivalents ou inférieurs aux coûts d'une année de base. L'essence de cette définition, selon ses auteurs, est que des coûts accrus ne sont pas transmis aux générations qui suivront.

➤ *Définition du transport écologiquement et socialement viable*

Deux versions de cette définition ont été proposées par l'OCDE dans le cadre de son projet *Transports écologiquement viables*. La version la plus courte est la suivante :

- un système de transport écologiquement viable ne doit pas mettre en danger la santé publique ni les écosystèmes, et il doit répondre aux besoins en matière d'accès de manière compatible avec (a) l'utilisation de ressources renouvelables à un rythme inférieur au taux de régénération, et (b) l'utilisation de ressources non renouvelables à un rythme inférieur au développement de ressources de remplacement renouvelables.

La définition la plus élaborée est la suivante :

- un système de transport écologiquement viable :
 - permet l'atteinte des objectifs généralement acceptés en matière de santé et de qualité de l'environnement, par exemple, les objectifs concernant les polluants atmosphériques et le bruit qui sont proposés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS);

- est compatible avec l'intégrité de l'écosystème, par exemple, il ne contribue pas au dépassement des charges et niveaux critiques définis par l'OMS en ce qui concerne l'acidification, l'eutrophisation et l'ozone troposphérique;
- il n'entraîne pas une intensification des phénomènes néfastes planétaires comme les changements climatiques et la raréfaction de l'ozone stratosphérique.

➤ *Définition sous forme de synthèse du CTD*

La définition du Centre pour le transport durable indique que le système de transport durable :

- [traduction] répond aux besoins fondamentaux en matière d'accès des particuliers et des sociétés de manière sécuritaire, de manière compatible avec la santé humaine et de l'écosystème et en assurant l'équité au sein d'une même génération et entre les générations;
- est abordable, fonctionne de manière efficace, offre le choix du mode de transport et permet le maintien d'une économie dynamique; et
- limite la production d'émissions et de déchets de manière à respecter la capacité de la planète à les absorber, minimise la consommation de ressources non renouvelables, limite la consommation des ressources renouvelables à un niveau de rendement durable, réutilise et recycle ses composantes et minimise l'utilisation du sol et la production de bruit.

➤ *Définition du ministère de l'Environnement de la Nouvelle-Zélande*

Le transport durable s'entend des méthodes qui permettent le déplacement des personnes, des biens et de l'information tout en réduisant les incidences de ces déplacements sur l'environnement, l'économie et la société.

Appendice C – Tableaux des initiatives des gouvernements fédéral-provinciaux-territoriaux

Les tableaux suivants résument les initiatives de transport durable des gouvernements fédéral-provinciaux-territoriaux. Les initiatives sont présentées selon l'ordre alphabétique des provinces-territoires et suivies par celles du gouvernement fédéral (Transports Canada).

Sommaire des actions de transport durable des provinces et territoires – Alberta

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
Stratégie sur les changements climatiques de 2008 de l'Alberta (Env. Alb.)	Mise à jour du programme annoncé en janvier 2008	Réduire l'intensité des GES en Alberta.	Réduction de 50 % des émissions de CO2 d'ici 2050 (14 % sous le niveau de 2005 d'ici 2050)	Mise en oeuvre en cours	x	x	x	x	x
Programme d'incitation au transport en commun (Green TRIP)	Programme annoncé en juillet 2008 Fonds de 2 milliards de \$ au transport en commun	Investir dans le transport en commun. Retirer des automobiles de la route. Réduire les émissions de GES.	Infrastructures de transport en commun, véhicules retirés de la route et réduction de GES	Conception en cours	x	x	x	x	x
Stratégie d'adaptation aux changements climatiques	Stratégie d'adaptation aux impacts des changements climatiques	Réduire la vulnérabilité de l'Alberta aux impacts des changements climatiques.	À déterminer	Processus d'approbation du cadre stratégique en cours		x		x	
PE sur les GES avec l'Alberta Motor Transport Association	Entente avec des organisations de l'industrie et deux ministères du gouv. de l'Alberta	Déterminer et mettre en place des façons de réduire les émissions de GES du camionnage.	À déterminer	Conception des programmes et embauche de personnel en cours	x		x		x
Programme de bioénergie (min. responsable : Énergie Alb.)					x	x		x	
Stratégie énergétique (élaborée par Énergie Alb.)					x	x		x	
Programmes d'inspection des véhicules utilitaires	Partenaires du programme de conformité et de contournement des postes de pesage	Améliorer l'efficacité et maintenir la sûreté du parc de véhicules utilitaires.		Mise en oeuvre en cours	x			x	
Transport intelligent (en cours)	Information en temps réel	Améliorer les activités du système de transport.		Mise en oeuvre en cours	x			x	
Politique de rajustement du parc de véhicules du gouvernement						x		x	
Projet pilote de VBV Banff et Jasper					x	x		x	x
Projet pilote de taxis hybrides	Mis en place par Climate Change Central à Calgary	Diffuser de l'information sur technologie.		Mis en oeuvre	x			x	x
Projets pilotes d'autobus plus écologiques - autobus hybrides diesels-électriques		Diffuser de l'information sur la technologie.		Mis en oeuvre	x				x
Projet d'étude ROVER sur les émissions des	Reproduction d'une étude semblable réalisée vers la fin des années 90	Déterminer les émissions produites par les véhicules sur la route.	Rapport et conclusions de l'analyse	Fournir de l'information sur les politiques qui peuvent être adoptées pour réduire les émissions produites	x			x	

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
véhicules				par les véhicules qui produisent de grandes quantités d'émissions.					
Recyclage de l'asphalte					x		x	x	
Gestion de la demande en transport	Réduire la dépendance aux automobiles et réduire la congestion routière.	Réduire la dépendance aux automobiles et réduire la congestion routière.	Achalandage des transports en commun Nombre de véhicules retirés de la route	Mise en oeuvre en cours	x			x	x
Laissez-passer U-PASS	Exemple de programme de GDT	Réduire la dépendance aux automobiles et réduire la congestion routière.	Achalandage des transports en commun Nombre de véhicules retirés de la route	Mise en oeuvre en cours			x		x
Politiques/tarification du stationnement municipal	Exemple de programme de GDT	Réduire la dépendance aux automobiles et réduire la congestion routière.	Achalandage des transports en commun Nombre de véhicules retirés de la route	Mise en oeuvre en cours					
Approches de planification multimodales				Mis en oeuvre	x	x		x	
Échange de crédits d'émissions de carbone				Mise en oeuvre en cours			x		x
Programme de mise à la ferraille de véhicules	Mis en place par Climate Change Central et des partenaires			Mis en oeuvre			x		x
CSPP-Groupe de travail sur le transport durable				Mis en oeuvre		x		x	
Mise à niveau de routes/boulevards périphériques				Mis en oeuvre	x				x
Comités sur les changements climatiques, les transports et la qualité de l'air				Mis en oeuvre		x		x	
ATC et autres comités et groupes de travail				Mis en oeuvre		x		x	

Sommaire des actions de transport durable des provinces et territoires – Colombie-Britannique

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
Plan d'action provincial sur les changements climatiques (volet des transports)	<p>Le plan d'action prévoit des mesures qui visent à réduire les émissions de GES de tous les secteurs de la C.-B. de 33 % d'ici 2020.</p> <p>Le secteur des transports est celui qui contribue le plus aux émissions de GES en C.-B.; il représentait environ 36 % des émissions totales en 2006. Ce secteur est aussi la plus grande source d'émissions individuelles de GES; il représente environ 58 % des émissions moyennes des ménages.</p>	<p>Le plan d'action comprend trois catégories principales d'actions visant à réduire les émissions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - améliorer l'efficacité de véhicules; - réduire le contenu en carbone des carburants; - réduire le nombre de kilomètres parcourus. 		<p>Certains volets des mesures liées aux transports ont été mis en place; la mise en place des autres volets se fera après le développement de programmes et la consultation.</p>	x	x	x	x	x
Plan provincial du transport en commun	<p>D'ici 2020, le plan provincial du transport en commun prévoit que le gouvernement provincial et ses partenaires fédéraux et locaux s'engagent à verser 14 milliards de \$ pour améliorer le transport en commun dans la province et pour doubler l'achalandage du transport en commun.</p> <p>Sur les 11 nouveaux milliards de \$, la province s'engage à verser jusqu'à 4,75 milliards de \$ et demande au fédéral de verser 3 milliards de \$, à TransLink de verser 2,75 milliards de \$ et aux gouvernements locaux de verser 500 millions de \$ et de prendre les décisions d'urbanisme requises pour la mise en place des projets.</p>	<p>Le plan d'action prévoit les investissements suivants d'ici 2020 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 10,3 milliards de \$ pour la construction et la mise à niveau de quatre lignes rapides de transport en commun desservant les collectivités de la grande région de Vancouver—la ligne Canada, la ligne Evergreen, la ligne UBC et la ligne Expo; - 1,2 milliard de \$ pour les nouvelles lignes RapidBus BC—des autobus écoénergétique et à grande capacité circulant sur neuf trajets principaux dans les centres urbains à grande croissance de Kelowna, Victoria et de la grande région de Vancouver; - 1,6 milliard de \$ pour de nouveaux autobus à technologie propre qui se joindront au parc provincial de véhicules et qui fourniront un service plus fréquent aux collectivités afin de répondre aux besoins des usagers du transport en commun. 	<p>Le plan est conçu pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - augmenter l'achalandage du transport en commun dans la province pour qu'il atteigne plus de 400 millions de déplacements par année; - attirer au transport en commun une part de 17 % du marché dans la grande région de Vancouver d'ici 2020 afin qu'il soit possible d'augmenter cette part à 22 % d'ici 2030; - réduire les émissions de GES et les autres contaminants atmosphériques produits par les automobiles de 4,7 millions de tonnes sur une base cumulative d'ici 2020; - offrir les services requis à la population accrue et aux secteurs à forte densité d'emploi situés près des noyaux et le long des corridors de transport en commun. Cette transformation de la forme urbaine entraînera une hausse de l'utilisation du transport en commun et une réduction des émissions de GES. 	<p>Certains volets du plan ont été mis en place; la mise en place des autres volets se fera après le développement de programmes et la consultation.</p>	x	x		x	x
Partenariats pour l'aménagement d'infrastructures cyclables	<p>Programme de subvention administré par la province</p> <p>Depuis 2006, la C.-B. travaille en partenariat avec les collectivités pour appuyer l'aménagement de nouvelles infrastructures cyclables. Les gouvernements locaux peuvent recevoir des fonds de contrepartie pouvant atteindre 250 000 \$ pour promouvoir le cyclisme de transport (utilisation de la bicyclette pour se rendre au</p>	<p>Promouvoir le cyclisme de transport (utilisation de la bicyclette pour se rendre au travail, à l'école ou pour faire les courses) pour réduire la congestion routière et les émissions de GES.</p>	À déterminer	<p>Le programme de financement existe depuis 2006.</p> <p>Le programme est très populaire. Depuis le lancement du programme de partenariats, de nombreux gouvernements locaux ont demandé à la C.-B. de maintenir le programme en soulignant les contributions positives et tangibles apportées par ce programme à l'aménagement d'infrastructures dont bénéficient directement les</p>		x	x	x	x

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
	travail, à l'école ou pour faire les courses) pour réduire la congestion routière et les émissions de GES.			collectivités.					
Programmes de mise à la ferraille de véhicules	<p>Grâce à un budget de 15 millions de \$, ce programme améliorera la qualité de l'air et réduira les émissions de GES en retirant certains des véhicules les plus polluants de la route.</p> <p>Le programme Scrap-It est un programme volontaire qui fournit des incitatifs à la remise d'un véhicule très polluant d'une année antérieure à 1995 en échange d'un véhicule plus écologique ou d'un moyen de transport qui produit moins d'émissions.</p>	<p>Les fonds remis serviront à augmenter l'incitatif maximal à 2 250 \$, un montant qui s'applique lorsque le mode de transport permettant la plus grande réduction de GES est choisi, par exemple, une automobile hybride ou des laissez-passer de transport en commun. L'incitatif de base de 750 \$ s'applique aux choix qui permettent la moins grande réduction des GES, et un nouvel incitatif intermédiaire de 1 250 \$ sera créé. Pour être admissible au programme, le véhicule mis à la ferraille doit être un modèle de l'année 1995 ou plus ancien, avoir été assuré pendant la dernière année et se rendre au point de collecte de manière autonome.</p>	<p>On prévoit que ce programme permettra la mise à la ferraille de 10 000 à 20 000 véhicules de modèles plus anciens au cours des trois prochaines années. Si une moyenne de trois tonnes de CO2 par année n'est pas produite par les 15 000 véhicules mis à la ferraille pendant une durée de trois ans, les émissions de CO2 seront réduites d'environ 135 000 tonnes.</p>	<p>Depuis sa création, ce programme a permis le retrait de 6 510 véhicules des routes, et 5 951 incitatifs financiers ont été réclamés. Sur les incitatifs choisis, 2 920 s'appliquaient à des laissez-passer de transport en commun, 2 060 s'appliquaient à l'achat d'un nouveau véhicule et 641 s'appliquaient à l'achat d'un véhicule usagé. Les 330 autres réclamations sont réparties entre les incitatifs applicables à la bicyclette, au service West Coast, au covoiturage et au covoiturage par fourgonnette.</p>		x	x	x	x
Programme Bike BC	<p>En 2008, la province a décidé d'investir 31 millions de \$ pendant trois ans pour faire du cyclisme une option de transport sécuritaire et attrayante pour les banlieusards. Cet investissement sera encore plus rentable grâce aux ententes de partage des coûts qui ont été établies avec les gouvernements locaux.</p> <p>De plus, le programme de porte commerciale de la province (Gateway Program) prévoit un investissement de 50 millions de \$ pour la construction d'installations de cyclisme sur les corridors de la porte commerciale, et le plan provincial du transport en commun prévoit l'installation d'un maximum de 1 000 casiers pour bicyclettes à des emplacements clés d'ici 2020.</p>	<p>Témoigne du nouveau niveau d'engagement provincial qui vise à identifier et à construire des installations de cyclisme d'importance régionale et provinciale tout en continuant d'aider les gouvernements locaux à développer leurs propres réseaux.</p> <p>Le programme Bike BC sert de complément au plan provincial du transport en commun réduisant la congestion routière et les émissions de GES car il offre des moyens de remplacement pratiques et attrayants au déplacement en automobile. Le programme Bike BC améliorera également la santé et la condition physique de la population en faisant la promotion de l'activité physique.</p>	À déterminer	Programme lancé en 2008.		x	x	x	x
Normes d'émission	<p>La loi sur la réduction des gaz à effet de serre (<i>Greenhouse Gas Reduction (Vehicle Emissions Standards) Act</i>), adoptée en 2008 dans le cadre du plan d'action sur les changements climatiques de la C.-B. (BC Climate Action Plan), autorise la mise en place d'éléments additionnels du régime californien par l'adoption de règlements. Les normes d'émission de GES par le tuyau d'échappement en vertu de cette loi entreront en vigueur lorsque la Californie commencera à mettre ses règlements en application.</p>	<p>Les normes d'émission des tuyaux d'échappement constituent une méthode efficace pour réduire les émissions de GES liées aux véhicules personnels puisqu'elles encouragent les constructeurs automobiles à vendre des véhicules plus écoénergétiques en C.-B., ce qui réduira les dépenses liées à l'achat de carburant dans la province.</p> <p>Ces normes préservent également le choix des consommateurs en imposant aux constructeurs automobiles des normes d'émission</p>	À déterminer	À mettre en oeuvre		x	x	x	

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
		qui doivent être appliquées à la totalité des véhicules; par conséquent, les consommateurs pourront continuer à acheter les véhicules qu'ils veulent, peu importe leur efficacité énergétique.							
Subventions LocalMotion	<p>Programme de subventions administré par le gouvernement provincial</p> <p>En 2006, la C.-B. a créé le fonds LocalMotion de 40 millions de \$ afin d'accélérer la réalisation de projets d'immobilisations qui rendent les collectivités plus écologiques et plus saines. Ce programme prévoit le versement de fonds de contrepartie aux gouvernements locaux qui investissent dans des projets qui encouragent un mode de vie actif, sain et écologique.</p>	Le programme appuie en particulier les projets qui réduisent les émissions de GES en encourageant les gens à ne pas prendre leur automobile et à faire de l'activité physique et en veillant à ce que les collectivités répondent aux besoins des personnes âgées et des personnes ayant un handicap.	À déterminer	<p>Le programme a subventionné des douzaines de projets en C.-B., dont la restauration du chevalet historique Kinsol sur l'île de Vancouver afin qu'il soit sécuritaire pour les piétons et les cyclistes. Les autres projets subventionnés comprennent une piste de course à pied intérieure à Dawson Creek, un corridor vert aménagé sur une ancienne voie ferrée de Kelowna, un parc de jeu à Salmon Arm, un sentier de randonnée pédestre et de bicyclette de montagne à Vancouver Nord et un sentier pour piétons et cyclistes à Nelson.</p> <p>En 2007, 26 collectivités ont reçu un total de 17,3 millions de \$ du programme LocalMotion afin de construire des sentiers de cyclisme et des sentiers de randonnée pédestre et de promenade, pour appuyer les parcs de jeu des collectivités et pour améliorer l'accessibilité aux gens ayant un handicap.</p>		x	x	x	x
Initiatives de réduction de la marche au ralenti	<p>Les règlements interdisant la marche au ralenti entreront en vigueur pour les véhicules du secteur public en 2009. Des mesures semblables seront adoptées à l'échelle de la province d'ici 2010. Enfin, de l'aide sera fournie aux collectivités pour qu'elles adoptent des politiques interdisant la marche au ralenti au plus tard en 2012.</p> <p>Des fonds additionnels de 3 millions de \$ serviront à appuyer le nouveau programme de transport Green Lights. Ce programme utilisera la technologie pour déterminer si les véhicules commerciaux se conforment aux règlements applicables au secteur du camionnage pendant qu'ils sont en mouvement, sans qu'ils aient à s'arrêter et utiliser la marche au ralenti en attendant l'inspection.</p>	Réduire le nombre de véhicules qui utilisent la marche au ralenti afin de réduire les émissions de GES.	À déterminer	À mettre en oeuvre		x	x	x	x
Fonds consacrés au transport en commun	Voir le plan provincial du transport en commun.								
Autobus plus écologiques -	BC Transit a acquis 20 nouveaux autobus à pile à combustible	La recherche sur les véhicules à hydrogène et hybrides encourage	À déterminer	En ce qui a trait aux autobus hybrides, BC Transit prévoit une	x			x	x

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
autobus hybrides diesel-électriques, autobus à pile à hydrogène	<p>(hydrogène) qui ont commencé à être reçus à l'été 2008.</p> <p>Le développement d'un parc d'autobus à hydrogène fait partie de l'engagement de la C.-B. à l'égard des technologies de piles à combustible et du projet Hydrogen Highway.</p> <p>Le coût total du parc de véhicules à hydrogène sera de 89 millions de \$: 45 millions de \$ proviendront de la Fiducie d'investissement pour les transports en commun du gouvernement fédéral et 44 millions de \$ seront fournis par la province et BC Transit.</p>	<p>l'industrie du transport en commun à adopter cette technologie. L'avantage clé offert par cette technologie est qu'elle n'a aucun impact sur les infrastructures existantes ou les activités commerciales quotidiennes tout en fournissant une méthode simple d'améliorer le rendement.</p>		<p>réduction de la consommation de carburant de l'ordre de 50 % pour les autobus qui font des arrêts fréquents, ce qui correspond à 22 500 litres. Un autobus moyen utilise 45 000 litres de carburant pendant un an et parcourt 75 000 km. Des économies additionnelles de 30 à 50 % sont prévues en ce qui concerne les coûts d'entretien de certaines composantes principales des véhicules.</p> <p>BC Transit a acheté trois autobus hybrides électriques pour remplacer des autobus vieillissants dans la région de Kelowna. La technologie hybride réduit la consommation de carburant et les émissions de GES en convertissant l'énergie normalement gaspillée pendant le freinage en électricité qui est utilisée à l'accélération.</p>					
Écologisation du parc de véhicules de la province	<p>Depuis 2006, la C.-B. veille à ce que tous les nouveaux véhicules achetés ou loués par le gouvernement utilisent la technologie hybride. Le gouvernement possède actuellement 584 véhicules hybrides dans son parc de véhicules. En appuyant le marché des véhicules hybrides, la C.-B. encourage cette technologie hautement efficace et donne l'exemple aux entreprises et aux particuliers.</p> <p>La C.-B. a aussi investi 500 000 \$ dans le projet Green Fleets BC, une initiative de partenariat dirigée par le Fraser Basin Council et qui vise à réduire les émissions produites par les parcs de véhicules de tous genres.</p>	<p>Adopter la technologie des véhicules verts pour réduire les émissions de GES.</p>	À déterminer	<p>En 2007, la C.-B. a annoncé que 50 millions de dollars seraient consacrés à l'achat de nouveaux autobus plus écologiques pour le transport en commun à l'échelle de la province. Une somme additionnelle de 10,6 millions de \$ a été fournie aux districts scolaires pour qu'ils investissent dans des autobus scolaires à énergie propre.</p> <p>Les règlements adoptés en 2007 exigent la mise à niveau de tous les camions lourds diesel fabriqués entre 1989 et 1993. Un catalyseur d'oxydation pour diesel doit être installé sur chacun de ces camions au plus tard en 2009.</p>	x	x		x	
Semaine vélo-boulot	<p>Le volet principal de la campagne est un défi amical dans lequel différents lieux de travail se font concurrence pour obtenir le plus grand nombre d'employés qui voyagent à bicyclette. La semaine vélo-boulot comprend aussi des compétitions de cyclisme, des activités qui offrent du soutien et de l'information aux cyclistes et des cours sur les compétences de cyclisme dans la circulation.</p>	<p>La semaine vélo-boulot vise à encourager les travailleurs de la C.-B. à se rendre à leur travail en bicyclette.</p>	À déterminer	<p>En vigueur depuis plusieurs années</p>			x		x
Politique de cyclisme de la province	<p>Le but de la C.-B. est d'intégrer le cyclisme en fournissant des installations de cyclisme</p>	<p>Les bénéfices du cyclisme pour la province se manifestent sur le plan de l'environnement, de l'économie,</p>	À déterminer	<p>En vigueur depuis plusieurs années</p>		x	x	x	

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
	sécuritaires, accessibles et pratiques sur les routes de la province et en appuyant et encourageant le cyclisme. Le cyclisme appuie le mandat de la province, qui consiste à fournir aux habitants de la Colombie-Britannique un système de transport multimodal intégré.	de la santé des gens et de la société dans son ensemble.							
Programme des options liées au transport en commun (Transit Travel Options Program)	Le programme des options liées au transport en commun de la C.-B. encourage et aide les employeurs locaux à élaborer et à mettre en place une stratégie de réduction des déplacements pour leur organisation.	L'objectif de ce programme est d'encourager et à d'aider les employeurs locaux à élaborer et à mettre en place une stratégie de réduction des déplacements pour leur organisation.	À déterminer	En vigueur depuis plusieurs années			x	x	x
Voies réservées aux véhicules à occupation multiple	Les voies réservées aux véhicules à occupation multiple (VOM) sont des voies spécialement conçues pour être utilisées par certains types de véhicules qui comptent un nombre minimum d'occupants.	Les voies réservées aux VOM permettent le déplacement d'un plus grand nombre de personnes que les voies de circulation normales, et elles encouragent le covoiturage et l'utilisation du transport en commun puisque les usagers peuvent sauver du temps et puisque les horaires des déplacements sont plus fiables. Les voies réservées aux VOM permettent une meilleure gestion de la congestion, optimisent la capacité des infrastructures routières et réduisent les émissions de GES.	Augmentation du nombre de VOM dans les voies réservées aux VOM.	En vigueur depuis 1996.	x	x	x	x	
Élaboration d'une politique portuaire écologique (Green Port Policy)	La C.-B. versera des fonds de 30 millions de \$ sur trois ans dans le cadre de l'initiative d'écologisation des ports de la C.-B., qui vise à réduire les émissions produites par les camions utilitaires et à financer l'électrification des ports, ce qui permettra aux navires d'éteindre leurs moteurs lorsqu'ils seront amarrés au port.	Réduction des émissions de GES produites dans les ports	À déterminer	La C.-B. a également entrepris son premier projet d'électrification d'un port – un effort de partenariat qui permettra au poste à quai de Canada Place à Vancouver d'être électrifié. Des discussions sont aussi en cours pour déterminer la faisabilité d'électrifier un poste à quai pour cargos au port Deltaport. Si ces efforts sont menés à bien, la province envisagera de poursuivre l'effort d'électrification des ports.	x	x		x	x
Programme Air Care	Le programme Air Care a été créé en 1992 afin de réduire de manière importante la pollution atmosphérique dans la vallée du Bas-Fraser. Ce programme identifie chaque année plus de 45 000 à 50 000 véhicules qui produisent trop d'émissions et qui nécessitent des réparations avant que le certificat d'immatriculation soit remis et que les assurances soient renouvelées.	Le programme Air Care permet la réduction des émissions produites par les automobiles en identifiant les véhicules qui sont défectueux et qui nécessitent des réparations avant que le certificat d'immatriculation soit remis.		De 1992 à 2006, les réparations effectuées dans le cadre du programme Air Care ont permis une réduction des émissions nuisibles dans la région de 31 %.	x	x	x	x	
Programme ACOR (Air Care on Road)	Le programme ACOR est un programme d'inspection mobile de la C.-B. Des équipes d'inspecteurs	Le programme ACOR protège la santé publique et contribue à faire en sorte que l'air demeure			x	x	x	x	x

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
	certifiés par le programme ACOR effectuent des inspections en bordure de route sur les véhicules utilitaires lourds diesel à la recherche d'émissions de fumée excessives. Lorsqu'un véhicule ne respecte pas les normes, l'exploitant peut être tenu de faire réparer le véhicule et de le faire vérifier à nouveau et il peut recevoir une contravention pour infraction aux normes d'émissions pour véhicules diesel en vertu des règlements de la loi sur les véhicules automobiles (<i>Motor Vehicle Act</i>).	sécuritaire et pur en appliquant les normes d'émissions pour véhicules diesel de la Colombie-Britannique.							
Électrification des relais routiers	La C.-B. appuie l'installation de prises électriques à certains relais routiers majeurs, ce qui contribuera à réduire les émissions de GES provenant des moteurs diesel qui utilisent la marche au ralenti. La C.-B. s'efforcera d'élargir la portée de l'initiative qui permet aux camions lourds de se brancher à des prises électriques plutôt que de laisser leur moteur fonctionner au ralenti.	Réduction des émissions de GES.	À déterminer	À mettre en oeuvre	x			x	x
Taxe sur les émissions carboniques	Depuis le 1 ^{er} juillet 2008, la C.-B. applique une taxe sur les émissions carboniques produites par tous les combustibles fossiles. Cette taxe offre l'avantage de fournir un incitatif sans favoriser une méthode au détriment d'une autre pour réduire les émissions.	Le but de la taxe sur les émissions carboniques est d'encourager les particuliers et les entreprises à faire des choix plus écologiques en réduisant leur utilisation des combustibles fossiles et les émissions qui s'y rattachent. Les entreprises et les particuliers peuvent éviter de payer cette taxe en réduisant leur utilisation, en augmentant l'efficacité, en changeant de combustible, en adoptant de nouvelles technologies ou en combinant certaines de ces approches. Si le prix des options qui produisent de grandes quantités d'émissions carboniques est plus élevé, les options plus écologiques deviendront plus viables sur le plan commercial, ce qui encouragera les entreprises et les entrepreneurs à développer des solutions innovatrices qui offriront aux consommateurs et aux entreprises des solutions de remplacement abordables qui ne produisent que peu d'émissions et même aucune	À déterminer	Mis en oeuvre le 1 ^{er} juillet 2008		x	x	x	

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
		émission.							
Exonération de TVP sur les véhicules hybrides et écoénergétiques	Depuis 2002, la C.-B. accorde une exonération de la taxe de vente provinciale sur les véhicules hybrides, ce qui permet aux acheteurs d'épargner jusqu'à 2 000 \$. Une exonération semblable de la taxe de vente est maintenant accordée pour les véhicules écoénergétiques, ce qui permet aux acheteurs d'épargner jusqu'à 2 000 \$. Tous les véhicules admissibles au programme de remise écoAUTO sont aussi admissibles à l'exonération de la TVP jusqu'à la fin de 2008. En combinant ces deux programmes, les habitants de la Colombie-Britannique peuvent épargner jusqu'à 4 000 \$ à l'achat d'un véhicule écoénergétique. L'exonération de la TVP s'applique maintenant à d'autres formes de transport écoénergétique, dont les bicyclettes électriques, les scooters et les motocyclettes électriques.		À déterminer			x	x	x	x
Véhicules à basse vitesse	La C.-B. a modifié les règlements de la loi sur les véhicules motorisés (<i>Motor Vehicle Act</i>) afin de reconnaître officiellement les véhicules électriques qui ne produisent aucune émission. Ce règlement permet aux véhicules de se déplacer sans que les feux clignotants fonctionnent et sans panneau d'avertissement sur certaines routes dont la vitesse maximale permise est de 50 km/h, si les conditions sont appropriées et si les mesures de sécurité sont respectées.	Encourager l'utilisation des véhicules électriques.	À déterminer	En collaboration avec ses partenaires municipaux et de l'industrie, la C.-B. examinera les projets pilotes qui peuvent être mis en place relativement à l'utilisation de véhicules électriques qui ne produisent aucune émission dans des secteurs auxquels ils conviennent, par exemple, dans des parcs, dans des gares maritimes, sur des campus universitaires, dans des gares aéroportuaires et dans des collectivités de villégiature.	x		x	x	
Parc de taxis écologiques	Dans le cadre de son plan d'action sur les changements climatiques, la C.-B. mettra davantage l'accent sur la promotion de taxis écologiques dans les régions de Vancouver et de Victoria. La province a donc demandé que toutes les demandes d'approbation pour taxis dans le district régional de la grande région de Vancouver et dans le district régional de la capitale se rapportent à des véhicules écologiques seulement (hybrides ou autres véhicules écoénergétiques). Cette mesure s'applique à l'approbation de nouvelles licences ou de véhicules visés par une licence valable dans	Encourager l'utilisation de véhicules écologiques dans l'industrie du taxi.	À déterminer	Deux initiatives ont été mises en oeuvre pour que cette exigence soit économiquement viable pour les compagnies de taxi. Premièrement, l'exonération de taxe de la C.-B. pour les véhicules à carburant de remplacement, qui réduit la TVP d'un montant pouvant atteindre 2 000 \$ à l'achat d'un véhicule hybride électrique neuf. Ce programme s'applique aux véhicules neufs achetés ou loués avant le 1 ^{er} avril 2011. Le gouvernement fédéral a aussi créé le programme écoAUTO, qui offre une remise pouvant atteindre 2 000 \$ à l'achat de certains	x	x	x	x	x

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
	ces deux districts.			véhicules écologiques.					
Mise à niveau de certains véhicules utilitaires par l'installation de dispositifs de réduction des émissions	<p>En 2007, la C.-B. annonçait que les véhicules utilitaires diesel devraient être mis à niveau par l'ajout de dispositifs de réduction des émissions à partir de 2009.</p> <p>Cette exigence de mise à niveau des véhicules diesel s'appliquera aux véhicules utilitaires diesel fabriqués entre 1989 et 1993 et qui sont visés par une immatriculation pour véhicules ayant un poids brut de 5 000 kg et plus. Les véhicules récréatifs, les autocars, les camionnettes, le matériel de construction et les véhicules hors route non immatriculés seront exempts de cette exigence.</p> <p>La C.-B. envisage élargir la portée de cette exigence pour qu'elle s'applique aux véhicules des années subséquentes à 1993.</p>		À déterminer	À mettre en oeuvre	x	x		x	x
Initiatives des postes frontaliers	La C.-B. a toujours collaboré et continuera de collaborer avec les États-Unis, le Canada, l'État de Washington et de nombreux autres partenaires dans le cadre de diverses initiatives visant à améliorer l'efficacité, la fiabilité, la sécurité, la durabilité environnementale et la sûreté du transport en provenance et en direction des postes frontaliers.	Le projet d'écologisation de la frontière correspond à la mise en oeuvre du projet « Green Ideas Shine » proposé par la C.-B. afin de réduire de manière importante les émissions de GES à la frontière en réduisant le nombre de véhicules dont le moteur tourne au ralenti sans que cela soit nécessaire pendant qu'ils sont en attente aux postes frontaliers.	À déterminer	Ce projet est en cours et les coûts en sont estimés à 1,3 million de \$. L'État de Washington a manifesté son intérêt à l'égard de ce projet d'écologisation de la frontière commune. Ainsi, un protocole d'écologisation de la frontière a été signé pendant la réunion du cabinet conjoint de la C.-B et de l'État de Washington en juin 2008				x	x
Norme sur les carburants à basse teneur en carbone	<p>En 2008, la C.-B. a adopté une loi habilitante qui prévoit l'adoption d'une norme sur les carburants à faible teneur en carbone. Cette loi se nomme la <i>Greenhouse Gas Reduction (Renewable and Low Carbon Fuel Requirements) Act</i>.</p> <p>Les distributeurs de carburants seront tenus de mesurer l'intensité des substances à effet de serre de leurs produits et de les réduire sur une période donnée. L'industrie déterminera quelle est la méthode la plus appropriée pour répondre cette norme.</p>	<p>Plusieurs méthodes peuvent être utilisées pour se conformer à cette norme, notamment les biocarburants, l'électricité, les véhicules hybrides, les véhicules à polycarburant et les piles à combustible. L'intensité des substances à effet de serre peut aussi être réduite aux raffineries, par des mesures qui améliorent l'efficacité et qui réduisent sur place les émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>L'approche du cycle de vie encouragera le développement de biocarburants produisant de moins grandes quantités d'émissions en amont, par exemple, l'éthanol provenant des déchets agricoles, des résidus forestiers et des graminées vivaces. Cette initiative est également appuyée par la nouvelle stratégie de la province sur la bioénergie.</p>	D'ici 2020, la C.-B. vise une réduction minimale de 10 % de l'intensité des substances à effet de serre liée aux carburants pour les transports.	À mettre en oeuvre		x	x	x	
Covoiturage par	Le covoiturage par fourgonnette est	Fournir des fonds pour	Augmentation du nombre de	Il existe environ 35 groupes de			x	x	x

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
fourgonnette ou autre	<p>un service de transport spécialisé qui est offert aux personnes qui se déplacent sur de longues distances en direction et en provenance de secteurs non desservis par le transport en commun régulier.</p> <p>BC Transit fournit des fonds pour l'administration et le soutien aux groupes de covoiturage de la fondation Jack Bell à l'extérieur de la région de Vancouver, principalement dans le secteur entourant la grande région de Victoria.</p>	l'administration, le soutien et la promotion du covoiturage.	groupes de covoiturage par fourgonnette ou par automobile	covoiturage par fourgonnette.					
Rapport SMARTTEC sur les émissions liées aux déplacements pour les employés du gouvernement provincial	<p>La C.-B. a adopté une nouvelle exigence pour le calcul et le signalement des émissions de gaz à effet de serre liées aux activités du gouvernement provincial. Cette exigence est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2008.</p> <p>Les rôles et responsabilités des employés et des centres de dépenses sont élargis; des rapports sur les émissions liées aux déplacements doivent maintenant être produits et approuvés.</p> <p>La calculatrice d'émissions (Emissions Calculator) définit les émissions de GES découlant de tous les déplacements gouvernementaux et elle sera utilisée pour calculer les investissements faits dans le Pacific Carbon Trust.</p>	Appuyer l'engagement fait par le gouvernement selon lequel les déplacements d'affaires seront neutres en carbone et encourager les ministères à utiliser des modes et méthodes de déplacement qui atténuent la production d'émissions de GES.	À déterminer	Mis en oeuvre in 2008			x	x	
Pacific Carbon Trust	Le Pacific Carbon Trust (PCT) est une nouvelle société d'État de la C.-B. qui pourrait devenir une société d'État commerciale qui fournit des crédits d'émission de carbone au gouvernement, à l'industrie et aux particuliers.	Le PCT stimulera l'investissement dans des projets de crédits d'émission de carbone en C.-B. et appliquera également une forme de rigueur afin que les projets financés permettent une réduction des émissions de GES.	À déterminer	À mettre en oeuvre		x		x	

Sommaire des actions de transport durable des provinces et territoires – Manitoba

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
CSPP-Groupe de travail sur le transport durable	Le Manitoba assure la présidence du Groupe de travail sur le transport durable (GTDD), qui est formé de responsables représentant les ministères des Transports de leurs provinces et territoires respectifs; les objectifs du GTDD comprennent la création d'un répertoire des pratiques actuelles en matière de transport durable et l'établissement d'une « carte routière » et des prochaines étapes qui permettront au transport durable de faire des progrès au Canada.	Les objectifs du GTDD comprennent la création d'un répertoire des pratiques actuelles en matière de transport durable et l'établissement d'une « carte routière » et des prochaines étapes qui permettront au transport durable de faire des progrès au Canada.	s.o.	Le document de travail sur le transport durable sera bientôt prêt; le GTDD a également commencé à discuter des approches et des prochaines étapes qui permettront au transport durable de faire des progrès au Canada.		x		x	
Participation à d'autres comités et groupes de travail	Le Manitoba participe à l'initiative du Groupe de travail sur l'efficacité énergétique dans les transports (GTEET), qui met l'accent sur l'application des technologies d'efficacité énergétique aux grands routiers.	L'objectif du GTEET est de concevoir une approche nationale sur la manière d'accroître l'utilisation des technologies d'efficacité énergétique aux activités des grands routiers.	s.o.	Des documents d'information et des recommandations préliminaires sur les prochaines étapes ont été produits.		x		x	
Loi sur le développement durable	La <i>Loi sur le développement durable</i> du Manitoba a été sanctionnée en 1997 et elle contient des principes, des lignes directrices, des stratégies et d'autres mesures qui servent de guides au développement durable dans la province.	Encourager l'adoption de pratiques de développement durable au Manitoba.				x		x	
Politique de transport durable	La Division de la politique des transports d'Infrastructure et Transports Manitoba supervise les activités de transport durable et s'efforce d'intégrer le concept de la durabilité à l'ensemble de l'organisation.	Augmenter le niveau de sensibilisation et intégrer les pratiques de transport durable à l'ensemble du ministère de l'Infrastructure et des Transports.	s.o.	Dans le cadre de l'atelier ministériel offert en juin 2008, les employés ont pu discuter des diverses approches pouvant assurer la progression du concept de la durabilité au sein de l'organisation.		x		x	
Loi sur les changements climatiques et la réduction des émissions de gaz à effet de serre	La <i>Loi sur les changements climatiques et la réduction des émissions de gaz à effet de serre</i> a reçu la sanction royale de l'Assemblée législative du Manitoba en juin 2008.	Intégrer le transport durable et d'autres mesures qui permettront au Manitoba d'atteindre ses objectifs de réduction des GES de 2012.	Réduction des émissions de GES provenant du secteur des transports (environ 1 Mt d'ici 2012)	On a entrepris la mise en oeuvre de plusieurs des initiatives de transport durable définies dans la <i>Loi</i> et cette mise en oeuvre devrait être achevée au début de 2009.		x		x	
Stratégie sur les changements climatiques	<i>Beyond Kyoto</i> , le plan d'action détaillé et à jour du Manitoba, a été divulgué en avril 2008; ce plan met l'accent sur l'expansion de l'énergie renouvelable, l'amélioration de l'efficacité énergétique et la	Réduire les émissions de GES du Manitoba d'environ 3 Mt d'ici 2012.	Objectifs de réduction : Transports : jusqu'à 1 Mt Grands émetteurs du Manitoba : 650 000 tonnes Expansion de l'énergie propre : 670 000 tonnes Secteur de l'agriculture.	Plusieurs des initiatives liées aux transports que contient <i>Beyond Kyoto</i> sont aussi contenues dans la <i>Loi sur les changements climatiques et la réduction des émissions de gaz à effet de serre</i> et sont en cours		x		x	

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
	réduction des émissions provenant des secteurs des transports et de l'agriculture.		secteur forestier et programmes communautaires : 680 000 tonnes Investissements futurs dans des plans d'action relatifs à l'environnement : 250 000 tonnes ou plus	de développement; d'autres initiatives non législatives sont aussi en cours de développement.					
Écologisation du parc de véhicules de la province	Le gouvernement provincial établira une norme pour que tous les véhicules utilitaires légers et véhicules de tourisme nouvellement achetés ou loués atteignent les indices d'efficacité élevée et de faibles émissions fixés.	Cette politique fera l'objet d'une loi et elle s'appliquera aux normes d'efficacité et de mélanges de carburants pour les véhicules utilitaires légers du parc provincial de véhicules, en conjonction avec le mandat sur le biodiesel de la province d'ici 2010.		Les travaux préliminaires en ce qui concerne cette initiative ont maintenant été entrepris et ils devraient s'achever en 2009.	x			x	
Normes sur les émissions des véhicules	Initiative fondée sur la <i>Loi sur les changements climatiques et la réduction des émissions de gaz à effet de serre</i> et sur une approche créée par le Manitoba afin que les véhicules à haut rendement énergétique représentent un plus haut pourcentage du parc de véhicules privés.	Améliorer la consommation de carburant dans son ensemble et réduire les émissions de GES des véhicules privés.	s.o.	Un conseil consultatif sur les normes applicables aux véhicules a été créé pour participer à l'établissement d'une norme d'efficacité ou d'une norme sur les émissions; les travaux devraient être terminés en janvier 2009.		x			
Financement du transport en commun	Prévoir dans la loi un partenariat de financement 50/50 afin que la province continue d'assumer la moitié des coûts nets d'exploitation du transport en commun, y compris ceux du transport en commun rapide.	Améliorer les services de transport en commun dans les secteurs urbains et réduire les impacts des GES produits par les déplacements en automobile en transférant la demande en transport au transport en commun.	s.o.	Disposition prévue lors de la sanction de la <i>Loi sur les changements climatiques et la réduction des émissions de gaz à effet de serre</i> .		x			x
Étude sur les VBV	Initiative fondée sur la <i>Loi sur les changements climatiques et la réduction des émissions de gaz à effet de serre</i> et qui a pour but d'augmenter le nombre de véhicules ne produisant aucune émission.	Réduire les émissions de GES produites par les déplacements automobiles.	s.o.	La recherche et les consultations préliminaires ont été réalisées; les options sont à l'étude pour déterminer les prochaines étapes à suivre; des règlements permettant l'utilisation de VBV au Manitoba pourraient entrer en vigueur au début de 2009.		x		x	
Politique sur le biodiesel	Le gouvernement du Manitoba veut établir le premier mandat de diesel du genre, lequel suivra le mandat d'éthanol qui est entré en vigueur en 2008.	Encourager l'utilisation des combustibles renouvelables au Manitoba.	s.o.		x	x			
Stratégie de gestion des sels de voirie					x			x	
Recyclage de l'asphalte					x			x	
Importation de véhicules plus âgés	Initiative fondée sur la <i>Loi sur les changements climatiques et la réduction des émissions de gaz à effet de serre</i> qui restreindrait l'importation de véhicules à des fins de revente au Manitoba lorsque les véhicules sont considérés	Faire en sorte que l'importation d'automobiles puissantes plus âgées ne contribue pas aux émissions de GES au Manitoba.		La sanction de la <i>Loi sur les changements climatiques et la réduction des émissions de gaz à effet de serre</i> a entraîné la mise à jour de la <i>Loi sur les conducteurs et les véhicules</i> ; les travaux de rédaction des règlements devraient débiter		x		x	

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
	« plus âgés ».			plus tard en 2009.					
Mesures pour le transport de marchandises	De nouvelles initiatives totalisant 1,5 million de \$ seront mises en place pour aider le secteur du camionnage lourd du Manitoba à adopter de nouvelles pratiques et technologies de camionnage axées sur le transport durable.	Encourager l'industrie des grands routiers du Manitoba à accroître l'utilisation de technologies qui améliorent l'efficacité énergétique et qui sont avantageuses pour l'économie et l'environnement.		Le gouvernement travaille en collaboration avec l'industrie du camionnage du Manitoba afin de concevoir un programme d'incitatifs qui encouragerait l'utilisation des technologies qui améliorent l'efficacité énergétique.		x			x
Centres de recherche sur les transports	Le Manitoba a fourni des fonds de 12,6 millions de \$ pour la création du centre de technologie pour équipement lourd (Heavy Equipment Technology Centre) au collège Red River.	Appuyer l'économie d'énergie propre en croissance du Manitoba en réalisant de la recherche appliquée et en offrant de la formation spécialisée sur les technologies de pointe comme le biodiesel, l'éthanol, les hybrides à hydrogène et les hybrides électriques, les piles à hydrogène, ainsi que les essais réalisés sur les émissions produites et par temps froid.	s.o.	Le centre de technologie pour équipement lourd (Heavy Equipment Technology Centre) devrait ouvrir ses portes au début de 2009.	x	x		x	
Programmes mis de l'avant par diverses ONG	Le Manitoba travaille en collaboration avec des organisations afin d'élaborer des campagnes d'information et de sensibilisation du public qui mettent l'accent sur le transport durable.	Rehausser le niveau de sensibilisation et changer les comportements individuels en ce qui concerne les modes de transport durable individuels.	s.o.	Le Manitoba travaille en collaboration avec Conservation des ressources Manitoba dans le cadre de plusieurs initiatives, y compris le développement d'une campagne de marketing auprès des ménages qui fournirait des incitatifs aux citoyens de Winnipeg afin qu'ils modifient leurs choix de transport et qu'ils réduisent les déplacements effectués par des véhicules à passager unique; d'autres initiatives comme des trajets actifs et sécuritaires pour les écoles, l'écologisation de la conduite automobile et des programmes de sensibilisation ou d'éducation publique sont aussi mises en place.		x	x		x

Sommaire des actions de transport durable des provinces et territoires – Nouveau-Brunswick

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
Initiatives indiquées dans le Plan d'action sur les changements climatiques pour 2007-2012	Plan d'action visant à réduire les émissions de GES de 5,5 Mt d'ici 2012. Le secteur des transports doit réduire ses émissions de 1,2 Mt d'ici 2012	Reduire les émissions de GES de 5,5 Mt d'ici 2012	Les normes CSA 14064 seront utilisées pour faire en sorte que cet objectif soit atteint.	Mise en place du plan d'action en cours. Les grands projets seront indiqués dans le répertoire de la CSA. Les petits projets de réduction des émissions de GES seront regroupés.					
Stratégie provinciale en matière de transport public	Créer un partenariat entre le gouvernement et les intervenants pour que les habitants du Nouveau-Brunswick qui ne veulent pas utiliser leurs véhicules personnels puissent avoir des choix de remplacement pratiques et pour que leurs besoins de mobilité soient satisfaits.	Améliorer les options et aider les consommateurs à prendre des décisions éclairées au sujet des véhicules, des carburants et des transports en général.	Cette stratégie est en cours de développement.				x	x	
Stratégie de transport intelligent	Faire du Nouveau-Brunswick un chef de file national en technologie des transports et contribuer à réduire les émissions provenant du secteur des transports.	Améliorer la sécurité, la durabilité et l'efficacité du système de transport tout en appuyant les objectifs économiques et sociaux de la province.	Domaines d'intérêt : la recherche et le développement; le déploiement des technologies de STI.	La mise en place du plan d'action est en cours. La stratégie a été divulguée.	x			x	
Initiatives mises en oeuvre avec l'industrie du camionnage	En collaboration avec l'industrie du camionnage, examiner les possibilités offertes pour améliorer l'efficacité des moteurs et les technologies de l'aérodynamique afin de réduire les polluants et les gaz à effet de serre.	Travailler en partenariat avec le secteur du camionnage du Nouveau-Brunswick et d'autres partenaires publics et privés afin d'encourager le déploiement de technologies de camionnage permettant des économies de carburant.	Réduction des émissions de GES conformément à la norme CSA 14064	Un certain nombre d'initiatives ont été mises en place et d'autres ont été planifiées.	x	x			x
Parcs de véhicules : VBV, pneus simples de nouvelle génération	Depuis le 30 juin 2008, les trains routiers peuvent maintenant circuler sur les routes à quatre voies, sous réserve d'un permis spécial. En décembre 2007, les camions de transport ont été autorisés à utiliser des pneus simples de nouvelle génération sur certaines routes du Nouveau-Brunswick, sous réserve d'un permis spécial. Ces pneus réduisent la résistance au roulement et la consommation de carburant, ce qui entraîne une réduction des émissions de GES.	Travailler en partenariat avec le secteur du camionnage du Nouveau-Brunswick et d'autres partenaires publics et privés afin d'encourager le déploiement de technologies de camionnage permettant des économies de carburant.	Réduction des émissions de GES conformément à la norme CSA 14064	Un certain nombre d'initiatives ont été mises en place et d'autres ont été planifiées.	x	x		x	
Incitatifs pour véhicules à carburant de remplacement ou écoénergétiques	Offrir des incitatifs favorisant les véhicules à carburant de remplacement ou écoénergétiques.	À l'aide d'incitatifs financiers, améliorer les options de transport et aider consommateurs à prendre des décisions éclairées au sujet des véhicules, des carburants et des transports en général.	s.o.	Le ministère de l'Environnement collabore avec le ministère des Finances afin de déterminer la faisabilité de différentes options.			x		x
Politique sur les véhicules écologiques	Veiller à ce que le parc de véhicules du gouvernement serve de modèle en utilisant des véhicules produisant peu d'émissions. Étendre l'application des politiques et des zones sans marche au ralenti	Veiller à ce que le parc de véhicules du gouvernement devienne un modèle d'utilisation de véhicules produisant peu d'émissions. Élargir l'application des politiques de réduction de la marche au ralenti	Réduire la consommation de carburant du parc de véhicules.	Voir ci-dessous.					

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
	dans le cadre des activités du gouvernement. Démontrer du leadership en ce qui concerne l'adoption et l'utilisation de biocarburants.	et des zones sans marche de ralenti pour les activités du gouvernement. Démontrer du leadership en ce qui concerne l'adoption et l'utilisation de biocarburants.							
Initiatives de la politique sur les véhicules écologiques	Établir des exigences en vertu desquelles le gouvernement doit acheter des véhicules écologiques et fixer des cibles pour que le parc de véhicules du gouvernement devienne un modèle d'utilisation de véhicules à carburant de remplacement.	Appuyer les initiatives de réduction des GES et d'autres initiatives environnementales.	Réduire la consommation de carburant du parc de véhicules.	Les véhicules de transport officiels sont plus écoénergétiques. Les coûts du carburant sont toujours pris en considération dans l'achat de tous les véhicules ayant un PNBV de moins de 8500. Environ 20 % des camions légers acquis pendant un exercice donné seront des véhicules à polycarburant en préparation de la disponibilité sur le marché de carburants à l'éthanol.		x		x	
Politique de réduction de la marche au ralenti	Depuis le 1 ^{er} juin 2007, les règles qui interdisent la marche au ralenti s'appliquent à tous les véhicules du gouvernement. Ces règles font partie de la politique sur les véhicules écologiques.	Appuyer les initiatives de réduction des GES et d'autres initiatives environnementales.	s.o.	La politique a été mise en place, et les ministères ont été avisés qu'ils devaient la mettre en application.			x		x
Programme de gestion des sels de voirie	Mise en application des bonnes pratiques de gestion sur l'utilisation efficace des sels de voirie.	Être responsable sur le plan environnemental et minimiser l'utilisation des sels de voirie dans le cadre des activités d'entretien des routes en hiver.	s.o.	La mise en application des bonnes pratiques de gestion des sels de voirie répondra aux préoccupations grandissantes au sujet des impacts des sels de voirie sur l'environnement naturel et assurera le maintien de la sécurité routière grâce à une meilleure gestion de l'utilisation des sels de voirie.	X	x		x	
Efficacité des systèmes	Améliorer le débit et la capacité de circulation ainsi que la circulation aux postes frontaliers.			De nouvelles routes à quatre voies ont été ouvertes. Des améliorations ont été apportées à la frontière. Projet pilote sur la hausse du poids maximal permis sur le système de routes interétatiques.	x			x	

Sommaire des actions de transport durable des provinces et territoires – Terre-Neuve-et-Labrador

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
<i>Ministère des Transports et des Travaux publics</i>									
Mise à niveau des routes principales et secondaires	La mise à niveau de ces routes améliorera les conditions de conduite.	Améliorer l'état et l'entretien des routes et des ponts de la province.	<p>Mise en place d'un système de collecte d'informations sur l'état de la route Transcanadienne</p> <p>Investissements dans des projets d'entretien et de construction</p> <p>Amélioration des conditions de conduite sur le réseau routier de la province</p> <p>Revêtement dur posé dans le cadre de la Phase I de la route Translabradorienne</p> <p>Investissement continu d'au moins 60 millions de \$ par année pour l'amélioration des routes</p> <p>Continuité du partenariat établi avec le gouvernement fédéral pour l'amélioration du réseau routier national</p>	<p>Un analyseur automatique de l'état des routes a été acheté et des données ont été recueillies sur la majeure partie de la Transcanadienne et sur certaines routes à grande circulation.</p> <p>Des fonds de 780 millions de \$ ont été investis sur une période de trois ans.</p> <p>Des investissements stratégiques ont été effectués pour améliorer l'orniérage et l'état du revêtement.</p> <p>Du revêtement dur a été appliqué sur 6 km et un segment additionnel de 228 km a été élargi pour être prêt à recevoir un revêtement dur.</p> <p>Des fonds de 76 millions de \$ ont été investis dans le programme provincial d'amélioration des routes en 2008-2009.</p> <p>L'accord Chantiers Canada a été signé.</p>		x		x	
Amélioration de l'efficacité énergétique du parc de véhicules légers du gouvernement	Adoption d'un objectif initial selon lequel 25 % de toutes les automobiles et VUS achetés au cours des quatre prochaines années seront des véhicules écoénergétiques, y compris sans s'y restreindre, des véhicules hybrides.	Améliorer l'efficacité énergétique des automobiles et VUS du gouvernement.	Efficacité énergétique des nouveaux véhicules achetés	En cours de développement			x	x	
Politique de réduction de la marche au ralenti pour le parc de véhicules du gouvernement	Adoption de la politique de réduction de la marche au ralenti Écoflotte du gouvernement du Canada	Rehausser le niveau de sensibilisation à propos des questions environnementales et de la réduction des émissions.	Aucune mesure distincte en place	La politique est maintenant en place et a été communiquée au personnel.			x	x	
Création de zones sans marche au ralenti près des édifices gouvernementaux	Idem	Rehausser le niveau de sensibilisation à propos des questions environnementales et de la réduction des émissions.	<p>Création de zones sans marche de ralenti</p> <p>Distribution d'un communiqué à tous les employés du gouvernement</p> <p>Installation de panneaux de signalisation</p>	<p>275 zones ont été créées à la grandeur de la province afin d'y interdire la marche au ralenti</p> <p>Un communiqué a été distribué à tous les employés du gouvernement.</p> <p>Des panneaux de signalisation ont été installés.</p>			x		x
Traversiers	La province a lancé un programme	Améliorer le service maritime dans	Construction des deux premiers	Le contrat de construction de deux	x			x	

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
écoénergétiques	de remplacement des navires afin de remplacer sa flotte de traversiers vieillissants, et les nouveaux navires seront conçus selon des normes d'efficacité énergétique plus élevées.	la province par la mise en oeuvre d'un programme provincial de remplacement des navires.	nouveaux traversiers Publication de déclarations d'intérêt pour la conception préliminaire d'un grand traversier	nouveaux navires a été octroyé et les plans de conception prévoient une meilleure efficacité énergétique. Les déclarations d'intérêt à propos du grand traversier sont en cours de préparation.					
Déneigement des stationnements incitatifs afin de promouvoir le navettage	Idem	Idem	Services de déneigement fournis	Services intégrés aux pratiques d'exploitation.			x		x
Plan complet de gestion des sels de voirie	Plan complet de gestion des sels de voirie qui met l'accent sur la réduction des risques de lessivage des sels dans l'environnement grâce à la mise en place de pratiques de gestion comme l'utilisation de dispositifs de contrôle de l'épandage et de hangars de confinement des sels.	Réduction des risques de lessivage des sels dans l'environnement	Installation des dispositifs de contrôle de l'épandage Construction de hangars de confinement des sels Mise en place d'un système de prétrempage	Tous les camions de déneigement ont été munis de dispositifs de contrôle de l'épandage. Un plan a été mis en place à l'échelle de la province pour la construction de hangars de confinement des sels, et 2,3 millions de \$ sont investis chaque année. L'installation des systèmes de prétrempage est en cours (58 sur 294 ont été installés).	x		x	x	
Modification des méthodes d'extraction de l'asphalte	Mise en application d'une méthode d'extraction de l'asphalte au four	Éliminer l'utilisation du dichlorométhane	Méthode d'extraction au four mise en place	Cette méthode est maintenant pleinement utilisée.	x	x	x	x	
Mise en application des stations météo-route (système RWIS)	Mise en application des stations météo-route (système RWIS) dans 26 zones de prévisions locales afin que la province dispose de plus d'informations sur les conditions routières et afin qu'elle puisse mieux gérer l'application de sels de voirie, etc.	Accroître la proactivité en matière de contrôle de la glace et réduire l'utilisation des produits chimiques de déglçage.	Quantité de produits chimiques de déglçage	De moins grandes quantités de sel sont utilisées, selon les conditions météorologiques, que celles que la province aurait utilisées sans les stations météo-route.	x			x	
Modification de l'approche de remise en état des routes	Adopter un processus de type « mill and fill » plutôt que le processus de recouvrement.	Réduire les émissions grâce à la réduction de la quantité de granulats et d'asphalte liquide requis et de la quantité de produits qui doivent être chauffés.	Nouvelle pratique mise en application	Processus « mill and fill » mis en application	x		x	x	
Recherches sur les options offertes pour accroître les économies de carburant pour l'équipement lourd	La province effectue des recherches sur les méthodes et accessoires qu'elle pourrait utiliser pour accroître les économies de carburant pour son équipement lourd.	Identifier les méthodes que la province pourrait utiliser pour accroître les économies de carburant pour son équipement lourd.	Évaluation et examen	Évaluation et examen	x		x	x	
Ministère de l'Environnement et de la Conservation									
Loi sur le développement durable (Sustainable Development Act) (doit être promulguée)	La loi sur le développement durable veillera à ce que les ressources renouvelables et non renouvelables de la province soient exploitées de sorte à en maximiser les bénéfices pour la province tout en protégeant l'environnement naturel de sorte que les générations futures pourront combler leurs propres besoins.	Force de loi pour la consécration des principes de développement durable.	L'énoncé des indicateurs applicables au développement durable est en préparation. L'énoncé des indicateurs et le plan de gestion du développement durable correspondant tiendront compte des questions et préoccupations liées aux transports.	En instance		X		X	X
Financement des	Sensibilisation des collectivités à la		Nombre de conducteurs sensibilisés				X		X

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
équipes de conservation et du centre d'éducation sur les changements climatiques (Climate Change Education Centre)	marche au ralenti des véhicules								
Participation à de nombreux comités sur les changements climatiques, les transports et la qualité de l'air	Portée nationale et internationale	En ce qui concerne les transports, élaborer des actions visant à réduire les émissions de GES du secteur des transports.	Plusieurs actions appropriées mises en place	En cours				X	
Captation du méthane – projet pilote et étude de faisabilité de phase 1	Étude de faisabilité sur la capture du méthane produit par le plus gros site d'enfouissement de la province.	La phase initiale vise la capture du méthane. Si le projet s'avère une réussite, la phase suivante étudiera la faisabilité d'utiliser le méthane pour alimenter le parc de véhicules de la municipalité.	Quantité de méthane captée et adaptation du site au développement futur	Fonds de 1,6 million de \$ fournis à la ville de St. John's pour réaliser le projet pilote et l'étude de faisabilité	X				X
Transport actif	Financement d'une campagne de sensibilisation à l'utilisation du transport en commun en zone urbaine	Sortir les gens de leurs véhicules et les faire utiliser le transport en commun.	Données d'achalandage et augmentation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Hausse de 10 % de l'achalandage; le programme a pris fin à la fin de l'été 2008.			X		X
Partenariat avec l'Association pulmonaire en vue de créer des zones sans marche au ralenti près des édifices publics dans toute la province	Activités axées sur le district scolaire de l'ouest (Western School District) pour la création de zones sans marche au ralenti à toutes les écoles; campagne de sensibilisation axée sur les véhicules et les autobus.	Éliminer la marche au ralenti sur les terrains des écoles.	Les conducteurs d'un certain nombre de véhicules ont déterminé que la marche au ralenti n'était pas nécessaire.	Le programme a débuté en septembre et il est toujours en cours.			X		X
Évaluation des normes spécialisées en matière d'efficacité énergétique des véhicules	Collaboration avec le Comité des transports et de la qualité de l'air de la Conférence des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'est du Canada (GNA/PMEC) pour évaluer les normes spécialisées en matière d'efficacité énergétique des véhicules dans la région.	Évaluer les normes spécialisées en matière d'efficacité énergétique des véhicules pour la région du nord-est des États-Unis et le Canada.	À déterminer	Approche à l'étape de développement par le Comité des transports et de la qualité de l'air de la Conférence GNA/PMEC	X				
Étiquetage obligatoire sur les GES produits par les véhicules neufs	Collaboration avec le Comité des transports et de la qualité de l'air de la Conférence GNA/PMEC pour évaluer l'utilisation de l'étiquetage des GES pour les véhicules neufs afin de permettre aux acheteurs de prendre des décisions plus éclairées.	Déterminer la meilleure approche pour l'établissement d'un étiquetage obligatoire des GES produits par les véhicules neufs dans la région du nord-est des États-Unis et le Canada.	À déterminer	Approche à l'étape de développement par le Comité des transports et de la qualité de l'air de la Conférence GNA/PMEC			X	X	X
Barrières qui nuisent à l'adoption de la technologie des véhicules électriques à pile	Collaboration avec le Comité des transports et de la qualité de l'air de la Conférence GNA/PMEC pour examiner et concevoir une approche visant surmonter les barrières et à faciliter l'adoption de la technologie des véhicules électriques à pile.	Examiner et établir les options qui peuvent être utilisées pour surmonter les barrières qui nuisent à l'adoption de la technologie des véhicules électriques à pile dans la région du nord-est des États-Unis et le Canada.	À déterminer	Approche à l'étape de développement par le Comité des transports et de la qualité de l'air de la Conférence GNA/PMEC	X	X		X	

Ministère des Ressources naturelles (avec la Direction MVR du ministère des Services gouvernementaux)

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
Plan énergétique – Étudier la mise en place d'un programme de remise pour encourager l'achat de véhicules hybrides et autres véhicules et VUS écoénergétiques.	Le partenariat de conservation et d'efficacité énergétique (ECEP) a entrepris l'élaboration d'un plan d'efficacité énergétique pour la province, et les collectivités participent à l'élaboration de ce plan.	En préparation	En préparation	s.o.		X	X	X	
Plan énergétique – Déterminer des façons d'influencer les consommateurs à choisir des véhicules plus écoénergétiques.		En préparation	En préparation	s.o.			X	X	
Plan énergétique – Étudier la possibilité d'adopter des normes spécialisées en matière d'efficacité énergétique des véhicules en tant que membre de la Conférence des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'est du Canada.		En préparation	En préparation	s.o.		X		X	
<i>Aéroport international de Gander</i>									
Aéroport international de Gander - 1 ^{er} aéroport neutre en carbone en Amérique du Nord	Le 1 ^{er} août 2008, l'aéroport international de Gander est devenu le premier aéroport neutre en carbone en Amérique du Nord.	Réduire ses émissions de carbone de 33 % d'ici 2020.	Réduction de la consommation de papier; une politique d'approvisionnement qui privilégie les fournisseurs « verts »; réduction de l'utilisation d'électricité; pratiques de recyclage intensifiées; politiques de réduction de la marche au ralenti; réaménagement des installations électriques; culture de pratiques neutres en carbone.				X		

Sommaire des actions de transport durable des provinces et territoires – Territoires du Nord-Ouest

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/ Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
Politique de développement durable	<p>Énoncé de politique Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest reconnaît que la conservation de l'environnement est essentiel à la prospérité économique à long terme et que le développement économique peut, lui aussi, contribuer de manière importante à la réalisation des objectifs de conservation. Cette interdépendance entre la conservation et le développement sera officiellement reconnue par le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest par la mise en application du concept de développement durable dans toutes ses décisions et actions dans le domaine des ressources naturelles et du patrimoine aux Territoires du Nord-Ouest.</p>	<p>(a) Promouvoir la gestion intégrée des ressources. (b) Maintenir ou améliorer la qualité de l'environnement. (c) Créer des zones de conservation. (d) Exploiter les ressources naturelles de manière à contribuer à l'économie durable. (e) Promouvoir la coopération en ce qui a trait à la gestion des ressources transfrontalières.</p>	Examens périodiques des programmes, politiques et lois du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest afin de vérifier s'ils sont conformes aux principes du développement durable.	En cours		X		X	
Plan d'action sur l'utilisation de l'énergie	Le ministère utilise une quantité importante d'énergie, mais il a mis en oeuvre de nombreuses initiatives pour réduire sa consommation d'énergie.	Le ministère s'engage à réduire sa consommation d'énergie et ses émissions de GES.	À déterminer	En cours	X	X	X	X	X
Stratégie environnementale du ministère des Transports (version préliminaire en instance)	La stratégie définit les plans qui ont été et qui seront mis en oeuvre par le ministère pour devenir une organisation plus responsable sur le plan environnemental. La stratégie favorise le développement d'une culture corporative axée sur l'environnement et la mise en oeuvre de plans et politiques qui peuvent rehausser le niveau de sensibilisation à l'égard de l'environnement dans le cadre des activités quotidiennes de transport.	Le but principal de la stratégie est de favoriser davantage une culture corporative d'excellence en environnement au sein du ministère des Transports, ainsi que dans l'ensemble de l'industrie nordique des transports. La stratégie définit le travail préparatoire qui doit être exécuté pour améliorer les activités dans ce domaine et démontre l'engagement pris par le ministère des Transports en vue de poursuivre les efforts mis en place pour mettre de l'ordre dans ses propres affaires et ainsi donner l'exemple. Cette stratégie demande aux employés du ministère de mettre l'accent sur les approches progressives qui permettront au ministère de relever les défis environnementaux auxquels il fait face tout en	À déterminer	Lancement en instance	X	X	X	X	X

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
		continuant à respecter des normes élevées de service. Le ministère des Transports intensifiera ses efforts afin que l'industrie des transports se concentre sur les questions et priorités environnementales en partageant de l'information et en encourageant l'industrie à adopter, elle aussi, les pratiques environnementales progressives qui sont nécessaires.							
Stratégies des T. N.-O. en matière de GES	Stratégie de contrôle des émissions de GES dans les T. N.-O. (2007-2011)	Les objectifs de la stratégie de réduction des GES des T. N.-O. sont les suivants : rehausser le niveau de sensibilisation dans les T. N.-O. à l'égard des changements climatiques planétaires et de la nécessité de restreindre les émissions de GES; encourager tous les intervenants du Nord, y compris le gouvernement, les organisations non gouvernementales, l'industrie et le grand public, à prendre les mesures requises pour restreindre les émissions de GES; définir et prendre les mesures réalisables et pratiques qui peuvent être prises de manière immédiate, ainsi que les mesures à plus long terme qui permettront une réduction future et soutenue des émissions de GES dans les T. N.-O., en tenant compte des coûts et bénéfices économiques, environnementaux et sociaux; et définir les occasions économiques pouvant découler de l'utilisation de sources d'énergie plus propres et d'équipement et de technologies plus efficaces.	À déterminer	En cours	X	X	X	X	X
Amélioration des ponts et de la surface des routes d'hiver	Construction de structures permanentes aux passages de cours d'eau et amélioration de la surface de la route d'hiver de la vallée Mackenzie. Le manque de neige, les températures plus chaudes et les exigences plus strictes de la réglementation environnementale ont tous contribué à l'ouverture tardive de la route d'hiver, ce qui réduit énormément la durée d'utilisation de cette route.	Construction de nouveaux ponts permanents et amélioration de la surface : améliorer la capacité des résidents à se déplacer entre les collectivités de la région et fournir un accès et une option de mobilité sécuritaires et fiables pour les résidents des T. N.-O. Contribuer à améliorer l'accès fourni aux ressources naturelles renouvelables et non renouvelables dans les T. N.-O., et faciliter l'expansion du développement économique dans la région. Minimiser les impacts sur l'environnement des passages de la route d'hiver qui sont aménagés sur les cours d'eau. Prolonger de	Durée d'utilisation prolongée	On dénombre 42 passages de cours d'eau importants le long de la route d'hiver de la vallée Mackenzie entre Wrigley et Fort Good Hope. En janvier 2009, 36 auront été construits.	X	X			

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/ Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
		manière significative la durée d'utilisation de la route d'hiver de la vallée, et améliorer la mobilité des résidents locaux. Mettre en place les composantes de base qui permettront la construction d'une route toutes saisons dans la vallée Mackenzie.							
Campagnes d'information sur la conduite efficace	<p>Le ministère a collaboré avec FMBS et PWS à l'établissement de lignes directrices sur l'utilisation de véhicules et la consommation d'énergie pour les employés du gouvernement des T. N.-O. Les lignes directrices font maintenant partie du Manuel des ressources humaines.</p> <p>Le ministère travaille en collaboration avec ENR et avec l'Arctic Energy Alliance afin de produire du matériel de promotion. Deux brochures, une qui fournit des conseils pour la conduite en hiver et une qui fournit des conseils pour la conduite en été, ont été distribuées dans toutes les boîtes aux lettres des T. N.-O. Ces brochures sont également offertes aux bureaux d'immatriculation des véhicules.</p> <p>Le site Web du ministère des Transports indique quelles sont les 10 meilleures façons de faire des économies de carburant. Ces conseils sont offerts aux conducteurs qui veulent réduire les impacts de leur conduite sur l'environnement et qui veulent épargner de l'argent.</p>	Promouvoir des pratiques de conduite plus efficaces et réduire les émissions de GES.		Mis en oeuvre	X		X	X	X
Système de gestion de l'équipement	Le ministère a acquis le système de gestion de l'actif WebWorks. Les éléments de maintenance de l'équipement de ce système ont été appliqués pour saisir de l'information provenant de nos divers camps routiers et de nos installations centrales de réparation. Le ministère a également entrepris la mise en place des éléments portant sur les installations,	Ce système aidera le ministère à améliorer son efficacité opérationnelle et à réduire les coûts associés au maintien et à l'utilisation des immobilisations, à la gestion des stocks et à l'amélioration de la consommation	À déterminer	Phase d'essai. Mise en oeuvre complète à suivre.	X	X		X	

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
	l'entretien des routes, l'établissement des coûts des projets et la gestion des matériaux.	de carburant.							
Remplacement des moteurs d'un traversier	Remplacement des quatre moteurs du traversier MV Louis Cardinal afin d'améliorer l'efficacité énergétique et de réduire les émissions de GES.	Améliorer l'efficacité énergétique et réduire les émissions de GES.	Réduction de la consommation de carburant	Moteurs installés au printemps 2008	X	X			
Changements climatiques et transports dans les T. N.-O. – rapport descriptif	Le rapport sur les changements climatiques et les transports dans les Territoires du Nord-Ouest (<i>Climate Change and Transportation in the Northwest territories</i>), qui met l'accent sur les routes et pistes toutes saisons, présente une description détaillée des impacts des changements climatiques sur le transport en termes d'utilisation, d'entretien et de construction. Les informations ont été recueillies au moyen d'entrevues et d'ateliers avec divers intervenants.	Résultats attendus pour ce projet : Regroupement de l'information existant au sujet des impacts des changements climatiques sur les infrastructures de transport toutes saisons et sur les mesures prises pour atténuer ces impacts. Prévision des impacts futurs sur le réseau de transport à l'aide d'ensembles de données spatiales et de modèles parallèlement à l'utilisation des plus récentes projections sur les changements climatiques pour la région. Conception d'une base de données et d'analyses sur le terrain fondées sur un SIG afin d'évaluer l'amplitude et l'étendue des risques sur le réseau de transport. Établissement de seuils critiques physiques, socioéconomiques, politiques et environnementaux et évaluation de la période à laquelle ces seuils devraient être atteints. Établissement des conséquences économiques et, si possible, des conséquences sociales des impacts prévus. Élaboration de mesures d'adaptation qui peuvent minimiser les impacts et permettre aux T. N.-O. de tirer profit des nouvelles possibilités offertes. Identification des options privilégiées et des bonnes pratiques.		Projet achevé en mars 2007	X	X		X	
Plan d'adaptation	Le plan d'adaptation aux	Le ministère des Transports	À déterminer	Des projets précis de R et D sont	x	X			

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
aux changements climatiques	changements climatiques du ministère utilisera les connaissances traditionnelles et scientifiques pour définir les impacts probables des changements climatiques sur le Nord et proposera des stratégies d'adaptation potentielles.	s'adapte aux impacts des changements climatiques dans ses activités quotidiennes, et il tient compte des changements climatiques dans la planification et la conception des infrastructures de transport. Ces premières interventions sont en grande partie réactives; la planification et la conception reposent sur des impacts observés plutôt que sur des impacts prévus. Nos mesures d'adaptation sont davantage des mesures à court terme que des mesures à long terme. Les objectifs visés comprennent l'acquisition de connaissances et l'amélioration de notre capacité à faire face à des circonstances futures et possiblement beaucoup plus graves.		planifiés pour les deux prochaines années.					
Pont Deh Cho	Construction d'un pont d'une longueur d'un kilomètre sur le fleuve Mackenzie près de Fort Providence pour que le traversier et le pont de glace ne soient plus nécessaires.	Amélioration du service; réduction de la consommation d'énergie et des émissions de GES grâce à la mise hors service du traversier alimenté au diesel et à l'élimination de la marche au ralenti des véhicules qui attendent pour traverser le fleuve; réduction des risques de déversement de carburant dans cet écosystème fragile; atténuation des impacts découlant des changements climatiques		Construction en cours; achèvement des travaux prévus pour novembre 2010	X	X			
Projet pilote RWIS	Installation d'une station météo-route sur la route 3 dans le secteur du lac Chan. La route 3 fait partie du réseau routier national principal. Cette section de la route a un DJMA d'environ 300 véhicules par jour. Le lac Chan se situe près de la frontière entre les secteurs de Fort Providence et de la route Edzo, à environ 95 km au nord du camp d'entretien du secteur de Fort Providence et à 120 km au sud du camp d'entretien du secteur de la route Edzo. Les conditions météorologiques près du lac Chan sont souvent différentes de celles d'Edzo ou de Fort Providence.	Les objectifs du projet constituent l'acquisition et l'installation d'une station météo-route afin de fournir aux superviseurs et au personnel de l'entretien routier de l'information et des prévisions sur les routes et les conditions météorologiques pour qu'ils puissent prendre des décisions éclairées en matière d'entretien des routes en hiver. Les bénéfices découlant de ce projet comprendront l'amélioration de la sécurité des usagers de la route, l'utilisation plus efficace des ressources d'entretien des routes et la réduction du nombre de collisions.		Mise en place en instance	X	X			
Étude sur le corridor de la route Tlicho	L'étude sur le corridor de la route Tlicho constitue le premier plan stratégique qui a comme point d'intérêt central les changements climatiques. Cette étude fait suite à la demande des collectivités Tlicho qui veulent avoir un accès plus fiable à leur région.	Le ministère étudie un nouveau tracé terrestre pour la route d'hiver entre Behchoko et Wha Ti; ce tracé pourrait devenir, plus tard, une route toutes saisons.		La planification et l'étude sur l'étendue environnementale sont maintenant terminées.		X		X	

Sommaire des actions de transport durable des provinces et territoires – Nouvelle-Écosse

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
Stratégie de transport durable du ministère, 2008	Cette stratégie ministérielle met l'accent sur les pratiques que le ministère a déjà mis en place dans le cadre de ses propres activités, et elle propose des mesures qui appuieront un plus grand nombre de pratiques de transport durable ainsi que l'utilisation de modes de transport de remplacement en Nouvelle-Écosse.	Le ministère a cru important de faire connaître sa position sur le transport durable et d'indiquer les projets et initiatives qu'il avait entrepris ou qu'il planifiait entreprendre en matière de transport durable.	s.o.	s.o. (la stratégie a été divulguée en 2008) Certains des nouveaux projets identifiés sont en cours.		x		x	
Stratégie de transport durable de la province, 2010	En janvier 2009, la province a fait connaître son plan d'action sur les changements climatiques. Une des mesures prévues correspond à la préparation d'une stratégie de transport durable provinciale d'ici 2010. Cette stratégie sera préparée par un groupe de travail interministériel avec l'aide des municipalités et la collaboration de certains intervenants clés. Elle tiendra compte de tous les aspects du transport, y compris le transport en commun, le transport actif, le financement et l'urbanisme.	Les questions examinées comprendront l'impact du transport durable sur la consommation et la conservation d'énergie, les changements climatiques et les émissions de polluants atmosphériques, les occasions de développement économique, ainsi que la santé des habitants de la Nouvelle-Écosse. Le rapport comprendra un examen des politiques gouvernementales qui peuvent contribuer ou nuire au transport durable, et il définira le rôle du gouvernement en ce qui a trait au transport durable. Le plan portera sur le transport actif, les systèmes de transport intelligent, l'efficacité de l'industrie des transports, les réseaux de transport en N.-É., la gestion de la demande en transport et l'urbanisme. Le rapport final comprendra les travaux exécutés par un autre comité sur les stratégies de transport en commun.	À déterminer	Le groupe de travail devrait entreprendre ses travaux d'ici mars 2009.	X	X	X	X	X
Équipe « verte » du comité directeur de la durabilité	L'équipe « verte » est principalement responsable d'identifier et de coordonner les programmes, politiques et questions de durabilité existants et potentiels qui ont des incidences sur le ministère. L'équipe « verte » sera aussi responsable de l'examen et de l'élaboration de plans et de programmes potentiels qui amélioreront l'efficacité des efforts de durabilité du ministère.	Ce processus a pour but d'assurer la compréhension et la coordination des initiatives de durabilité, d'éliminer le travail en double et la redondance des efforts, ainsi que de promouvoir de plus grandes synergies en vue de la prospérité durable du ministère.	s.o.	L'équipe « verte » se rencontre au moins une fois par mois. Les membres participent aux groupes de travail ministériels ou féd.-prov.-terr. en ce qui a trait aux questions de durabilité. L'équipe « verte » gère le programme interne mis en oeuvre par les employés et nommé « ReThink ». Ce programme vise à améliorer les activités écologiques au travail.		x		x	
Plan de gestion des sels de voirie	La N.-É dépend largement des sels de voirie pour assurer la sûreté des routes pendant les mois d'hiver.	Gérer l'impact des sels de voirie sur l'environnement en veillant à ce qu'ils soient entreposés et gérés adéquatement.			x	x		x	

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
	Toutefois, les sels de voirie font l'objet d'une étroite surveillance en raison de leurs impacts sur l'environnement (eau de puits salée, mortalité végétale et animale, etc).								
Initiatives dans les domaines de la construction et de la circulation	Diverses initiatives, dont l'examen de l'utilisation des technologies de pavage (asphalte recyclé, etc.)	Contribuer à l'amélioration de la durabilité dans le mandat du ministère pour la construction de routes.	s.o.	Initiatives mises en place au fur et à mesure que les nouvelles techniques et les nouveaux procédés sont offerts.	x			x	
Politique de réduction de la marche au ralenti	La politique ministérielle de réduction de la marche au ralenti stipule que les employés qui utilisent des véhicules ou de l'équipement motorisé appartenant au gouvernement ou loués par celui-ci doivent mener tous les efforts possibles pour éliminer la marche au ralenti non nécessaire. L'organisation Conserve New Scotia produit des messages pour l'élimination de la marche au ralenti à l'intention du grand public (messages transmis dans les médias).	Réduire la marche au ralenti et réduire par le fait même les émissions de GES et d'autres polluants produits par la marche au ralenti.	s.o.	Une politique provinciale de réduction de la marche au ralenti sera élaborée pour 2009.			x		x
Programme de laissez-passer électroniques pour les travailleurs	Cet automne, le ministère planifiait mettre en place un programme de laissez-passer électroniques, mais ce programme a été reporté par Metro Transit (municipalité régionale d'Halifax).						x		x
Parc provincial de véhicules écologiques	Un groupe de travail interministériel était responsable de mettre en application les recommandations d'un rapport sur l'écologisation du parc provincial de véhicules. Les éléments de ce rapport comprenaient l'acquisition des véhicules les plus écoénergétiques de leur catégorie, la prise en considération du coût du cycle de vie, l'utilisation de carburants de remplacement, les véhicules hybrides.	Rendre le parc de véhicules du gouvernement provincial plus écologique (y compris les véhicules loués par les employés du gouvernement).	s.o.	On a entrepris la mise en oeuvre (2008-2010) de 14 recommandations proposées dans le rapport de 2007 sur le parc provincial de véhicules écologiques (rapport Green Fleet).	x			x	
Politique sur les véhicules	Le rendement du carburant et les impacts environnementaux doivent être pris en considération dans les décisions prises en matière d'approvisionnement. Les achats effectués doivent faire partie de la tranche supérieure de 20 % de leur catégorie en termes de rendement du carburant.	Améliorer le rendement du carburant et le rendement environnemental du parc provincial de véhicules.	s.o.	En vigueur depuis 2007		x		x	
Code de pratique interne en matière de transport durable	Code de pratique conçu pour guider les employés sur la conduite durable et le choix de modes de transport de	Encourager les employés à conduire de façon durable et à choisir des modes de transport de	s.o.	L'équipe « verte » a entrepris la préparation du code de pratique.			x		

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
	remplacement.	remplacement dans le cadre de leurs activités gouvernementales.							
Site Web faisant la promotion du transport durable auprès des employés du ministère	Site Web intranet comprenant des liens et des ressources sur le transport durable pour les employés de Transports et Renouvellement des infrastructures	Promouvoir le transport durable auprès des employés du ministère; faire connaître aux employés les options de transport durable et les initiatives en cours au sein du ministère.	s.o.	Le comité directeur de la durabilité et le comité « ReThink » formé d'employés travaillent à la préparation du site Web.			x	x	
Aménagement de la route pour faciliter le transport actif	Projet pilote prévoyant la construction d'accotements à revêtement superficiel sur une route provinciale afin de faciliter le transport actif (bicyclettes).	Améliorer l'infrastructure et la sûreté du transport actif dans la province.	s.o.	En cours					x
Actions et politiques en matière de camionnage	Projet pilote sur les trains routiers – fondé sur le projet pilote du N.-B.	Atteindre les objectifs économiques visés et réduire les émissions de GES en permettant aux camions de transport de plus grandes charges sur certaines routes à quatre voies de la Nouvelle-Écosse.	s.o.	Programme lancé en octobre 2008. On a commencé à accepter les demandes de participation au projet pilote.	x				
Stratégie nationale des transports actifs	Transports Canada a entrepris un exercice sur la possibilité d'élaborer une stratégie nationale des transports actifs. Le ministère des Transports et du Renouvellement des infrastructures et le ministère de la Santé de la Nouvelle-Écosse ont participé à cet exercice.	Élaborer une stratégie nationale des transports actifs avec la participation des gouvernements fédéral-provinciaux-territoriaux (et peut-être même les administrations municipales).	s.o.	Communiquer avec Transports Canada.		x		x	
Loi sur les objectifs environnementaux et la prospérité durable (Environmental Goals and Sustainable Prosperity Act ou loi EGSPA)	La loi EGSPA a été promulguée en juin 2007. Cette loi définit 21 objectifs provinciaux comme la réduction des émissions de polluants atmosphériques, l'établissement de nouvelles normes énergétiques pour les bâtiments et l'amélioration de la protection du sol et de l'eau.	La loi comprend la vision de 2020, qui indique que la Nouvelle-Écosse fera partie des environnements les plus propres et les plus durables au monde en 2020.	Secteur des transports : • État des nouvelles normes d'émission pour les véhicules motorisés en ce qui concerne les polluants atmosphériques et les gaz à effet de serre (élaboration de politique)	La version anglaise du rapport d'étape annuel pour 2008 est affichée à l'adresse : https://www.nsassessment.ca/nse/egspa/docs/EGSPA2008ProgressReport.pdf Les 21 objectifs paraissent dans la section des mesures de rendement (performance measures) et des progrès à ce jour (progress to-date).		x		x	
Plan d'action sur les changements climatiques, 2009	Deux buts principaux : réduire la contribution de la province aux émissions de GES et se préparer aux changements inévitables qui devront être faits.	Un total de 68 actions seront mises en place d'ici 2020 dans les secteurs suivants : énergie plus propre, efficacité énergétique, énergie renouvelable, transports, qualité de l'air, diriger par l'exemple, éducation, adaptation aux changements climatiques, évaluation et obligation de rendre compte.	À déterminer	Non identifié	x	x	x	x	x
Crédit d'impôt	À compter de 2009, la province	Encourager les habitants de la Nouvelle-Écosse à utiliser le réseau	s.o.	Mise en œuvre prévue pour 2009		x			

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
applicable au transport en commun	accordera un crédit d'impôt applicable au transport en commun (1,5 million de \$ dans le budget de 2008).	de transport en commun.							
Investissement dans le transport en commun dans les collectivités rurales et mal desservies	Programme d'incitatifs de 3 millions de \$ par année remis par Service et Relations avec les municipalités de la Nouvelle-Écosse (programme annoncé dans le budget de 2008-2009)	Aider les municipalités à fournir des services de transport en commun dans les secteurs ruraux non desservis et mal desservis.	s.o.	En cours		x			x
Renouvellement de la stratégie énergétique, 2009		Buts définis dans les secteurs suivants : conservation et efficacité, ressources renouvelables, électricité, pétrole en mer, pétrole à terre, technologie, occasions énergétiques en aval, responsabilité sociale.	À déterminer	Identifié dans le document	x	x	x	x	
Programme ecoNova Scotia sur la qualité de l'air et les changements climatiques http://www.gov.ns.ca/ecoNovaScotia/	Le programme municipal ecoNova Scotia appuie les projets mis en oeuvre par les municipalités afin de réduire les gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques. Ce programme prévoit des investissements directs de 7,5 millions de \$ dans des projets mis en oeuvre par des municipalités de la Nouvelle-Écosse d'ici le 31 mars 2010. Le programme de technologie environnementale (<u>Environmental Technology Program</u> ou ETP) appuiera le développement, la démonstration, l'adoption et la commercialisation de technologies environnementales innovatrices qui réduisent les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques tout en favorisant la prospérité durable de la Nouvelle-Écosse. Des investissements de 9,5 millions de \$ seront directement investis dans des projets mis de l'avant par des entreprises de la Nouvelle-Écosse. Ces fonds ont été fournis par le gouvernement du Canada en 2007.	Les programmes contribueront à la réalisation de la vision 20/20 de la province par l'entremise de la loi EGSPA (voir ci-dessus).	s.o.	En cours. Mise à jour en date de l'automne 2008 : http://www.gov.ns.ca/econovascotia/pdf/EcoNovaScotia-Backgrounder-2008.pdf Des subventions d'un total de 4,6 millions de \$ ont été versées à 39 projets (projets évalués à 13 millions de \$). Les émissions de GES devraient être réduites de 58 672 tonnes/année et les polluants atmosphériques devraient être réduits de plus de 231 579 kg/année.	x	x			x
Subventions d'immobilisations pour la mobilité écologique (Green Mobility Capital Grants)	Fonds versés par Conserve Nova Scotia et l'Ecology Action Centre. Les subventions ont été attribuées à des collectivités rurales et à des petites municipalités pour la mise en oeuvre de projets d'infrastructures de transport écologiques comme l'achat d'une camionnette ou la construction d'une piste cyclable.	Il s'agit d'un programme pilote d'un an qui aidera les villes, les municipalités et les groupes communautaires à créer des infrastructures communautaires de transport durable.	Un total de 9 collectivités ont reçu des fonds en 2007 dans le cadre de ce projet pilote.	Le projet pilote est maintenant terminé.		x			x

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
Financement de la recherche sur la mobilité rurale	Ces programmes et initiatives sont financés (en totalité ou en partie), mais non mis en oeuvre, par le gouvernement provincial.					x			
Programmes E-PASS et U-PASS						x	x		x
Transport rapide par autobus					x	x	x		x
Stratégie de mobilité écologique						x	x		x
Système TRAX						x	x	x	
Programme Steer Clean de remisage des véhicules						x	x		x
Trajets scolaires actifs et sécuritaires						x	x		x

Sommaire des actions de transport durable des provinces et territoires – Ontario

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/Société	Leadership	Sensibilisation
Création du Bureau de la politique de transport durable	<ul style="list-style-type: none"> Le Bureau de la politique de transport durable a été créé en 2007 pour établir les stratégies et le cadre stratégique requis pour mettre en place un système de transport durable pouvant répondre aux besoins de transport des Ontariens. Le Bureau accomplit ces tâches en collaborant avec d'autres secteurs du ministère pour mettre à profit les lois, règlements et options technologiques connexes. De plus, le Bureau élabore des politiques qui favoriseront la prospérité économique, respecteront l'environnement, offriront des choix de transport et amélioreront la qualité de vie en Ontario. Le Bureau est aussi responsable de maintenir des liens avec les autres ordres de gouvernement pour assurer le leadership et la conformité en ce qui concerne les approches de durabilité et pour aider d'autres bureaux ministériels et d'autres ministères à concevoir et à offrir des options de remplacement pour le transport et des initiatives de transport durable sur le plan environnemental. 	<ul style="list-style-type: none"> Établir les stratégies et le cadre stratégique requis pour mettre en place un système de transport durable pouvant répondre aux besoins de transport des Ontariens. Élaborer des politiques qui favoriseront la prospérité économique. Respecter l'environnement. Contribuer à offrir des choix en matière de transport. Contribuer à améliorer la qualité de vie en Ontario. 	Le Bureau a été créé en novembre 2007.	Le Bureau a mis en place un certain nombre d'initiatives qui faciliteront la réalisation de buts stratégiques définis comme l'élaboration d'une stratégie de durabilité pour le ministère, l'élaboration d'une politique de transport actif, ainsi que la conception et la mise en place du Programme de promotion des véhicules utilitaires écologiques.	x	x	x	x	x

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/Société	Leadership	Sensibilisation
Stratégie de durabilité pour le ministère des Transports de l'Ontario	<ul style="list-style-type: none"> La stratégie de durabilité pour le ministère des Transports de l'Ontario fournira un cadre permettant l'intégration systématique de la durabilité aux programmes, aux politiques et aux pratiques commerciales internes du ministère des Transports de l'Ontario. 	<ul style="list-style-type: none"> Contribuer au maintien d'un réseau de transport sécuritaire, efficace et multimodal. Mettre en place des infrastructures écologiques. Faire face aux changements climatiques. Réduire l'empreinte écologique du secteur public de l'Ontario. 	Les indicateurs de rendement seront établis dans le cadre du plan de mise en œuvre de la stratégie afin d'assurer le suivi des progrès réalisés et d'assurer l'obligation de rendre compte.	L'élaboration de la stratégie de durabilité est en cours; divers secteurs du ministère sont consultés et participent à cette initiative.	x	x	x	x	x
Normes et pratiques environnementales (NPE)	<ul style="list-style-type: none"> Les NPE sont des pièces de documentation, des conseils et des outils qui indiquent comment protéger l'environnement pendant tous les stades de la gestion des routes provinciales, y compris aux stades de planification des transports et de conception, construction, exploitation et entretien des routes. Les NPE s'adressent au personnel et aux fournisseurs de services du MTO, et elles appuient les protocoles interorganismes entre le ministère et certains organismes de réglementation comme le ministère de l'Environnement et le ministère des Pêches et des Océans. Ces documents comprennent en général une synthèse et une interprétation de la liste complète des exigences applicables stipulées dans les mesures législatives, les règlements et la politique gouvernementale en matière d'environnement; les processus et mécanismes d'évaluation environnementale du ministère applicables à une vaste gamme de facteurs environnementaux; ainsi que la sélection, la conception et la mise en application des mesures de protection environnementale, d'atténuation des impacts environnementaux et de compensation. 	Les NPE du MTO doivent être gérées avec attention et de manière continue pour que le MTO puisse assurer la conformité réglementaire gérer efficacement les risques environnementaux. Les NPE ont été conçues pour gérer une très grande quantité d'informations, pour pouvoir s'adapter et croître, pour former le personnel et les fournisseurs de services et pour fournir l'information la plus à jour qui soit au personnel et aux agents du MTO, aux organismes de réglementation environnementale, aux parties intéressées et au grand public.	Nombre d'ajouts et de modifications effectués pour répondre aux changements apportés aux exigences législatives.	Des mises à jour continueront d'être apportées aux documents au fur et à mesure que des changements seront apportés aux exigences réglementaires et aux processus et mécanismes du ministère. Les mises à jour actuellement requises comprennent la révision des exigences en matière de protection environnementale, l'amélioration potentielle des normes pour la ceinture verte, la négociation d'un protocole appuyant les lois sur les espèces en voie de disparition et la conception d'un guide environnemental connexe.		X		X	X
Système intégré d'encaissement du prix des billets pour la région du grand Toronto et de Hamilton	<ul style="list-style-type: none"> Le MTO, de concert avec GO Transit, huit fournisseurs de services de transport en commun municipaux et régionaux de la région du grand Toronto et de Hamilton et OC Transpo d'Ottawa, ont entrepris la conception, la mise en œuvre et le déploiement d'un système uniforme de carte de paiement pour le transport en commun régional, le système PRESTO, qui 	<ul style="list-style-type: none"> Augmenter l'achalandage du transport en commun en facilitant l'accès aux différents réseaux de transport en commun. 	<ul style="list-style-type: none"> Augmentation de l'achalandage du transport en commun 	Le déploiement du système dans les réseaux de transport en commun de la région du grand Toronto et de Hamilton (à l'exclusion de la Toronto Transit Commission) et d'Ottawa devrait être achevé à l'hiver 2010-2011. Le programme pilote auquel participaient Mississauga Transit, GO Transit et TTC (station Union seulement) est maintenant terminé. Plusieurs organismes de transport en commun	x		x	x	

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/Société	Leadership	Sensibilisation
	<p>repose sur la technologie de carte de paiement sans contact « Smartcard ». Les participants à ce projet sont GO Transit, le Hamilton Street Railway, Burlington Transit, Oakville Transit, Brampton Transit, Mississauga Transit, York Region Transit, Durham Region Transit, la Toronto Transit Commission et OC Transpo.</p> <ul style="list-style-type: none"> Le système PRESTO permettra aux usagers du transport en commun d'utiliser une seule carte de paiement pour plusieurs réseaux de transport en commun. 			ailleurs dans le monde ont entrepris la mise en place de systèmes de paiement semblables.					
Plan régional des transports pour la région du grand Toronto et de Hamilton	<ul style="list-style-type: none"> Metrolix a élaboré un plan régional des transports pour la région du grand Toronto et de Hamilton afin de : <ul style="list-style-type: none"> coordonner la planification des transports municipaux et provinciaux favorisant les options multimodales; permettre un développement urbain plus compact axé sur des noyaux et des corridors, tel que défini dans le plan de croissance de l'Ontario, lequel fera des déplacements en transport en commun, en bicyclette ou à pied des options plus viables. 	<ul style="list-style-type: none"> Encourager, concevoir et mettre en place un système de transport intégré pour la région du grand Toronto et de Hamilton qui favorisera la prospérité, la durabilité et la qualité de la vie. Améliorer la coordination et l'intégration de tous les modes de transport dans la région. 	<ul style="list-style-type: none"> Distance moyenne parcourue par automobile, par jour, par personne Pourcentage des personnes qui habitent dans un rayon de 2 km du transport en commun Longueur approximative des voies cyclables dans la région Pourcentage des travailleurs qui peuvent se rendre au travail en 45 minutes ou moins en utilisant le transport en commun Temps moyen consacré au navettage par jour, par personne Pourcentage des personnes qui peuvent utiliser une carte de paiement intégré Pourcentage des véhicules de transport en commun accessibles aux personnes ayant un handicap Niveau de satisfaction des usagers du transport en commun Nombre total de déplacements en transport en commun effectués chaque année Nombre d'usagers du transport en commun pendant la période de pointe du matin Proportion des déplacements de l'heure de pointe du matin qui sont effectués à l'aide du transport en commun Pourcentage des enfants d'âge scolaire de 11 ans et plus qui se rendent à l'école à pied ou à bicyclette Émissions de GES produites chaque année pour le transport de passagers, par personne Consommation annuelle de carburant et d'électricité pour le transport de passagers, par personne 	Le 28 septembre 2008, Metrolix a publié des versions préliminaires du plan régional des transports et de la stratégie d'investissement. Les consultations publiques portant sur ces deux documents préliminaires ont pris fin vers la mi-novembre 2008. Les versions finales du plan régional des transports et de la stratégie d'investissement devaient être présentées à la fin de l'année 2008.			X	X	X

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/Société	Leadership	Sensibilisation
			<ul style="list-style-type: none"> Nombre d'occupants dans un véhicule automobile privé moyen pendant l'heure de pointe du matin 						
Stratégie de stationnements incitatifs de la région du centre	<ul style="list-style-type: none"> La stratégie de stationnements incitatifs de la région du centre indique qu'environ 50 nouveaux stationnements ou stationnements existants seront aménagés ou agrandis au cours des 25 prochaines années. Les phases de conception ou de construction ont été lancées pour plusieurs stationnements. 	<ul style="list-style-type: none"> Gérer la congestion en facilitant le covoiturage. 	<ul style="list-style-type: none"> Réduction de la congestion le long des routes où sont aménagés des stationnements incitatifs 	Un total de 79 stationnements incitatifs ont été aménagés dans la province.			X	X	
Investissements dans le transport en commun						x	x	x	x
Portail d'information sur l'état des routes (INFO-ROUTES)	<ul style="list-style-type: none"> Création d'un site Web d'information efficace à l'intention du grand public et comprenant une carte interactive facile à utiliser. 	<ul style="list-style-type: none"> Permettre aux voyageurs d'avoir accès à toutes les bases de données du MTO sur l'état des routes, y compris celles sur les stationnements incitatifs du MTO et les voies réservées au VOM, et ce, de manière conviviale. 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre d'utilisateurs 	Le site Web est en construction.	X		X	X	X
Programme de subventions aux municipalités pour la gestion de la demande en transport (GDT)	<ul style="list-style-type: none"> Programme de subventions aux municipalités pour la GDT lancé en juin 2008 pour fournir de l'aide financière aux municipalités de l'Ontario en ce qui concerne la conception et la mise en oeuvre des initiatives de GDT. Le programme est conçu pour encourager les municipalités à mettre en place des initiatives de GDT dans le cadre de leurs processus de planification des transports. 	<ul style="list-style-type: none"> Fournir de l'aide financière aux municipalités pour qu'elle conçoivent et mettent en place des initiatives de GDT qui réduiront les voitures-kilomètres parcourus par les véhicules à un seul occupant et qui encourageront l'utilisation des modes de remplacement comme le transport en commun, la bicyclette, la marche et le covoiturage. 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de propositions reçues Qualité et quantité des projets subventionnés Objectifs et indicateurs spécifiques des projets 	Les propositions ont été évaluées en octobre 2008 par un comité d'évaluation multipartite. Un certain nombre de demandes ont été recommandées aux fins d'approbation par la haute direction du MTO. En novembre, les résultats seront transmis aux municipalités qui auront présenté des demandes.		x	x	x	x
Projets pilotes pour les véhicules de remplacement					x	x	x	x	x
Limiteurs de vitesse	<ul style="list-style-type: none"> L'Ontario a adopté une loi régissant l'utilisation de limiteurs de vitesse pour la plupart des gros camions afin de limiter leur vitesse à 105 kilomètres et de réduire ainsi la pollution et améliorer la sécurité routière. 	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer la sécurité. Réduire les émissions de gaz à effet de serre. 	<ul style="list-style-type: none"> Réduction de la vitesse moyenne des gros véhicules Réduction des émissions de gaz à effet de serre pouvant atteindre 280 000 tonnes (ce qui serait équivalent au retrait de 2 700 camions gros porteurs de la route chaque année) Économie d'environ 100 millions de litres de carburant diesel par année 	Le projet de loi 41, <i>Loi modifiant le Code de la route</i> (systèmes limiteurs de vitesse), 2008, a été adopté le 18 juin 2008.	X	X	X	X	
Transports intégrés et aménagement du territoire	<ul style="list-style-type: none"> Transports intégrés et aménagement du territoire <ul style="list-style-type: none"> Intégration de la planification des transports à l'aménagement du territoire provincial et municipal, ce qui : <ul style="list-style-type: none"> facilitera et façonnera la 	<ul style="list-style-type: none"> Veiller à ce que les collectivités bâties soient desservies par un réseau de transport multimodal et soient conçues pour encourager la sélection d'options de transport plus durable et pour réduire la dépendance à l'automobile. 	<ul style="list-style-type: none"> Densité résidentielle Part modale 				x	x	x

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/Société	Leadership	Sensibilisation
	<p>croissance future;</p> <ul style="list-style-type: none"> permettra une utilisation plus efficace des infrastructures de transport. <ul style="list-style-type: none"> Intégration de la ceinture de verdure de l'Ontario à la planification des transports. La ceinture de verdure est une zone d'espaces verts, de terres agricoles, de collectivités dynamiques, de forêts, de terres humides et de bassins hydrologiques qui est protégée en permanence. Elle couvre plus de 1,8 million d'acres et elle comprend l'escarpement du Niagara, la moraine d'Oak Ridges et le parc Rouge. 	<ul style="list-style-type: none"> Permettre l'intégration complète des buts, des objectifs et des exigences stratégiques du plan de la ceinture de verdure aux processus d'évaluation environnementale du MTO, et veiller à ce qu'une attention particulière soit accordée à la ceinture de verdure à certaines étapes clés du processus d'étude – par exemple, lors de la définition des problèmes, l'évaluation des modes de remplacement, la sélection des tracés, l'évaluation des impacts et l'atténuation des impacts. 	<ul style="list-style-type: none"> Quantité de terres incultes et de terres agricoles protégées 						
Déclaration sur les valeurs environnementales (DVE) en vertu de la Charte des droits environnementaux	<ul style="list-style-type: none"> La <i>Charte des droits environnementaux</i> de l'Ontario exige que les ministères concernés par la <i>Charte</i>, y compris le ministère des Transports, rédigent une Déclaration sur les valeurs environnementales (DVE). La DVE affirme l'engagement du ministère et l'oblige à intégrer les facteurs environnementaux dans sa prise de décision. 	<ul style="list-style-type: none"> Affirmer l'engagement du ministère face à l'environnement. 	<ul style="list-style-type: none"> Mise à jour de la DEV d'origine de 1994 afin de tenir compte des changements apportés à la politique gouvernementale. DEV à jour de 2008 affichée dans le Registre environnemental. 	La DEV à jour du MTO a été affichée dans le Registre environnemental du ministère de l'Environnement le 3 novembre 2008.		x	x	x	x
Approches de planification multimodales	<ul style="list-style-type: none"> Le processus de planification des corridors de transport futurs comprendra des solutions multimodales qui permettront le déplacement des marchandises et des personnes et qui tiendront compte du contexte environnemental plus vaste et des objectifs d'utilisation des terres plutôt que de proposer des solutions qui ne s'appliquent qu'aux routes. Une plus grande attention sera accordée aux autres formes de transport, y compris le transport en commun. 	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en place un réseau de transport multimodal. 	<ul style="list-style-type: none"> Part modale 		x	x	x	x	x
Initiative Smart Commute	<ul style="list-style-type: none"> L'initiative Smart Commute est l'oeuvre d'un organisme-cadre qui appuie les options de GDT et de jumelage pour le covoiturage dans les municipalités de la région du grand Toronto et de Hamilton et qui coordonne neuf associations de gestion des transports. 	<ul style="list-style-type: none"> Appuyer les options de GDT et de jumelage pour le covoiturage dans les municipalités de la région du grand Toronto et de Hamilton. 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de membres 	La province est devenue le principal bailleur de fonds de l'initiative Smart Commute en 2008 lorsque l'organisation a été absorbée par Metrolinx.	X		X	X	X
Programmes de véhicules écologiques	<ul style="list-style-type: none"> Le Programme de promotion des véhicules utilitaires écologiques est un projet pilote de quatre ans et de 15 millions de dollars qui prévoit l'octroi de subventions 	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser l'adoption et l'utilisation de la technologie et des véhicules utilitaires écologiques, écoénergétiques et qui produisent moins de GES. 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de participants commerciaux Réduction des émissions de GES et d'autres polluants 	Les détails concernant le projet ont été annoncés le 30 octobre et le projet devait être lancé le 28 novembre 2008.	x	x	x	x	x

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/Société	Leadership	Sensibilisation
	<p>pour l'achat de véhicules utilitaires de gamme moyenne à carburant de remplacement et de dispositifs de réduction de la marche au ralenti pour les véhicules lourds.</p> <ul style="list-style-type: none"> Les participants devront recueillir des données sur le rendement des véhicules et fournir ces données au MTO. De l'information générale sur le rendement sera fournie aux participants et aux autres Ontariens afin qu'ils soient mieux renseignés sur le rendement et les avantages de la technologie des véhicules utilitaires écologiques. 	<ul style="list-style-type: none"> Réduire les gaz à effet de serre et les autres émissions produites par les véhicules utilitaires. Recueillir et fournir de l'information sur le rendement et les avantages de la technologie des véhicules utilitaires écologiques. 							
Système de gestion de l'environnement (SGE) du ministère des Transports de l'Ontario (MTO)	<ul style="list-style-type: none"> Le SGE vise l'amélioration continue du rendement en environnement du MTO en adoptant une approche systématique en ce qui concerne la conception, la mise en oeuvre et la surveillance des normes environnementales du MTO et de pratiques, politiques et programmes pour la gestion des impacts sur l'environnement des activités du MTO. Le SGE comprend l'engagement de se conformer aux lois environnementales pour ce qui est de la planification, de la conception, de la construction et de l'exploitation des infrastructures de transport de la province et il reconnaît l'importance de faire preuve de la diligence requise pour la gestion des risques environnementaux dans le but de prévenir les problèmes avant qu'ils se présentent. 	Le SGE fournit un cadre de gestion durable des activités du MTO en ce qui concerne la mise en oeuvre des infrastructures de transport provinciales et il constitue un des principes de l'intendance responsable des entreprises ou ministères.	Conception d'une application de TI pour appuyer la mise en place du SGE. Engagement du personnel du MTO et des parties concernées. Nombre de mesures de prévention et de correction entreprises et décidées.	La mise en oeuvre du SGE au sein de Bureau de la planification de l'environnement et des projets à l'échelle provinciale met l'accent sur les exigences des politiques et pratiques environnementales élaborées par le Bureau et veille à ce que les exigences soient transmises aux responsables de l'environnement de l'administration centrale et des bureaux régionaux. Le SGE doit être appliqué aux activités de la Division de la gestion des routes provinciales, y compris à la gestion du rendement environnemental des fournisseurs de services dans un climat commercial d'impartition, l'assurance et le contrôle de la qualité, la supervision des contrats, les fonctions environnementales régionales et d'autres aspects du contrôle opérationnel.	X	X	X	X	
Autos-o-ciel	<ul style="list-style-type: none"> Cette initiative a été lancée en juillet 2000 par la Fondation Air pur avec l'aide du Bureau Air pur Ontario du ministère des Transports de l'Ontario et l'Ontario Automotive Recyclers Association afin d'accélérer le retrait de la route des véhicules plus âgés et plus polluants et de faire en sorte que ces véhicules soient recyclés de manière écologique. Ce programme est maintenant en place dans toutes les provinces du Canada. 	<ul style="list-style-type: none"> Retirer de la route et recycler de manière responsable les véhicules plus âgés et plus polluants. 	<ul style="list-style-type: none"> Montant recueilli pour des oeuvres de bienfaisance Nombre de véhicules recyclés dans le cadre du programme 	En Ontario, en 2007 seulement, le programme a permis le retrait de plus de 11 000 véhicules. Depuis son lancement il y a huit ans, le programme Autos-o-ciel, a permis le retrait d'environ 50 000 véhicules plus âgés des routes de l'Ontario.	x	x	x	x	x
Écologisation du parc de véhicules du gouvernement	Stratégie relative au parc de véhicules du gouvernement pour la réduction des émissions de gaz	<ul style="list-style-type: none"> Réduire les émissions de gaz à effet de serre. Augmenter le pourcentage des 	<ul style="list-style-type: none"> Réduction de 5 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2012. Nombre de véhicules hybrides ou 	À ce jour, le parc de véhicules du MTO est composé à 12 % de véhicules hybrides et à 21 % de	x		x	x	

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/Société	Leadership	Sensibilisation
	à effet de serre.	véhicules du parc qui sont des véhicules hybrides ou à carburant de remplacement. <ul style="list-style-type: none"> • Réduire le nombre de véhicules du parc. • Réduire le temps de marche au ralenti. • Réduire le nombre de véhicules plus âgés du parc de véhicules. 	à carburant de remplacement. <ul style="list-style-type: none"> • Consommation de carburant réduite. • Nombre de véhicules plus âgés réduit. 	véhicules à carburant de remplacement. De plus, 90 % des véhicules des ministres sont hybrides ou à carburant de remplacement, et 31 % des véhicules des sous-ministres sont hybrides ou à carburant de remplacement.					
Projets pilotes pour les véhicules de remplacement	<ul style="list-style-type: none"> • Utilisation des bicyclettes électriques sur les routes publiques de la province par les personnes âgées de 16 ans et plus dans le cadre d'un projet pilote de trois ans (entrée en vigueur le 3 octobre 2006). • Utilisation des véhicules Segway® par les personnes de 14 ans et plus qui ont des troubles de mobilité, les employés de Postes Canada et les agents de police sur les trottoirs et les routes dans le cadre d'un projet pilote de cinq ans (entrée en vigueur le 13 octobre 2006). L'utilisation des véhicules Segway® est à la discrétion des municipalités. • Utilisation de véhicules à basse vitesse dans les aires de conservation et les parcs provinciaux et municipaux sur les routes à basse vitesse dans le cadre d'un projet pilote de cinq ans (entrée en vigueur le 19 septembre 2006) 	<ul style="list-style-type: none"> • Permettre l'utilisation des véhicules fabriqués et vendus dans la province qui sont écologiques, écoénergétiques et sécuritaires. • Assurer l'intégration sécuritaire des nouveaux types de véhicules en tenant compte des piétons et des autres usagers de la route avant que tout nouveau type de véhicule soit autorisé sur les routes de l'Ontario. • Réduction des émissions de gaz à effet de serre et augmentation du nombre de choix offerts aux usagers de la route. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tester et déterminer comment ces véhicules se comportent, dans une circulation mixte ou en environnement contrôlé, avant de décider quel traitement accorder à ces véhicules et à leurs conducteurs en vertu de la loi. 	<p>Les règlements régissant ces programmes pilotes exigent qu'une évaluation soit faite avant leurs dates d'expiration respectives.</p> <p>Le programme de bicyclettes électriques expire le 3 octobre 2009; le MTO a entrepris le processus de consultation et d'évaluation du projet pilote de bicyclettes électriques pour déterminer si la bicyclette électrique peut être intégrée de manière sécuritaire aux autres véhicules automobiles, aux bicyclettes et aux piétons.</p> <p>Le projet pilote sur les VBV expire le 13 septembre 2011. Toutefois, l'intérêt du public demeure élevé à l'égard de cette initiative. Par conséquent, le MTO a demandé à un expert indépendant de faire des recommandations sur la manière dont les VBV peuvent être intégrés de manière sécuritaire aux routes de l'Ontario. Ces résultats sont attendus à la fin de l'automne 2008.</p> <p>Le projet pilote de véhicules Segway expire le 13 octobre 2011 et une évaluation sera réalisée vers la date d'expiration.</p>	X	X	X	X	X
Rendement énergétique pour les panneaux et feux de signalisation	<ul style="list-style-type: none"> • Remplacement des feux de signalisation qui sont la propriété du ministère par des ampoules à haute efficacité afin de réduire la consommation d'énergie. • Installation de panneaux d'énergie solaire pour alimenter le poste d'inspection des camions. • Installation de pylônes d'éclairage où cela est possible – la lumière d'un pylône d'éclairage remplace celle de 7 lampadaires traditionnels. 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduire la consommation d'énergie. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de feux et de panneaux de signalisation convertis • Kilowattheures économisés chaque année • Kilowattheures d'énergie solaire produits chaque année 	<ul style="list-style-type: none"> • Remplacement des 547 panneaux de signalisation qui sont la propriété du ministère par des ampoules à haute efficacité, ce qui économisera 12 millions de kilowattheures par année. • Production de 90 % de l'énergie du poste d'inspection des camions de Fort Erie grâce à l'énergie solaire. 	x				x
Initiative Clean Air Commute	<ul style="list-style-type: none"> • Géré par Pollution Probe, une organisation non gouvernementale, ce programme encourage les lieux de travail à mettre en place des dispositions écologiques de navettage au 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduire le nombre de déplacements effectués dans des véhicules à un seul occupant. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'utilisateurs inscrits • Réduction totale des polluants atmosphériques en tonnes métriques 	En 2008-2009, plus de 300 membres du personnel du MTO ont participé à l'initiative Clean Air Commute et cela a permis une réduction de plus de 13 tonnes métriques de polluants					

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/Société	Leadership	Sensibilisation
	travail pendant une semaine chaque année.			atmosphériques.					
Air pur	<ul style="list-style-type: none"> Le programme Air pur a été lancé en Ontario en 1999 et est mis de l'avant par le ministère de l'Environnement. Ce programme vise la réduction des émissions qui contribuent au smog et des autres polluants en exigeant que les émissions produites par les véhicules désignés soient vérifiées avant que les plaques d'immatriculation soient renouvelées ou que les véhicules soient revendus. Le MTO veille à ce que les propriétaires des véhicules répondent aux exigences du programme Air pur en matière d'émissions lorsque l'immatriculation d'un véhicule est renouvelée ou qu'un véhicule change de propriétaire. 	<ul style="list-style-type: none"> Faire en sorte que les émissions de polluants contribuant au smog et produites par les véhicules soient réduites grâce à la vérification des émissions produites par ces véhicules, l'identification des problèmes en matière d'émissions et la réparation des véhicules identifiés. 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de véhicules vérifiés par année. 	<ul style="list-style-type: none"> Plus de 2,6 millions de véhicules sont vérifiés chaque année dans le cadre du programme Air pur. Conformément à deux rapports récemment produits par des experts-conseils indépendants mandatés par le MOE : <ul style="list-style-type: none"> de 1999 à 2005, le programme Air pur a permis une réduction totale des polluants contribuant au smog (NOx et COV) et produits par les véhicules légers de plus de 150 000 tonnes. Pendant cette période, le programme a aussi permis la réduction des émissions de monoxyde de carbone (CO) de plus de 1,4 million de tonnes et du dioxyde de carbone (CO2), un gaz à effet de serre, de plus de 170 000 tonnes. En 2005 seulement, le programme Air pur a permis une réduction de plus de 25 pour cent des polluants contribuant au smog, des hydrocarbures (HC) et des gaz toxiques de CO produits par les véhicules légers visés par le programme. Aussi en 2005 seulement, le programme Air pur a permis une réduction de plus de 20 pour cent des matières particulaires (PM) microscopiques produites par les véhicules diesel lourds en Ontario. De 2000 à 2005, le programme Air pur a permis une réduction de plus de 1 300 tonnes des émissions de PM produites par ces véhicules. 	X	X	X	X	
Matériaux de construction	<ul style="list-style-type: none"> Ce programme vise à répondre aux besoins de granulats du MTO grâce au recyclage et à l'utilisation de sources non traditionnelles. 	<ul style="list-style-type: none"> Augmenter le pourcentage des matériaux recyclés et non traditionnels qui sont utilisés sous forme de granulats. 	<ul style="list-style-type: none"> Identifier et qualifier les sources additionnelles de matériaux recyclés et régénérés qui peuvent être utilisés sous forme de granulats. 	Tous les matériaux de chaussée régénérés sont réutilisés pour la construction de routes. Au total, 18 % des besoins en granulats du MTO sont satisfaits par le recyclage et l'utilisation de matériaux provenant de sources non traditionnelles.	x			x	
Création du Comité consultatif de gestion écologique des routes	<ul style="list-style-type: none"> Le Comité consultatif de gestion écologique des routes (CCGER) établira un cadre systématique pour que la durabilité fasse partie intégrante de la planification, de la conception, de la construction et de l'entretien des infrastructures. 	Le CCGER fera la promotion de la durabilité économique, environnementale et sociale de la construction et de l'entretien des routes.	Élaboration de nouvelles normes.	Le comité et le mandat ont été établis.	X		X	X	X
Gestion des sels de voirie	<ul style="list-style-type: none"> Les pratiques spécialisées dans ce domaine comprennent : <ul style="list-style-type: none"> le prétrempage des sels pour le rendre plus efficace; 	<ul style="list-style-type: none"> Réduire l'utilisation des sels de voirie; réduire les impacts environnementaux de l'utilisation des sels de voirie. 	<ul style="list-style-type: none"> Réduction des sels de voirie utilisés 	La quantité de sel utilisée par le MTO dépend largement des conditions météorologiques, et elle peut varier entre 500 000 et 600 000	x	x		x	

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/Société	Leadership	Sensibilisation
	<ul style="list-style-type: none"> l'installation de la technologie d'arrosage automatique fixe (FAST); l'utilisation de dispositifs électroniques sur les véhicules pour contrôler le débit d'application; l'utilisation de systèmes spécialisés de prévisions météorologiques. 			tonnes par année. En combinant l'utilisation sécuritaire des sels de voirie aux technologies, nouvelles et existantes, du MTO, on pense pouvoir réduire de 20 pour cent au maximum les sels de voirie utilisés.					
Recyclage des infrastructures de transport	<ul style="list-style-type: none"> Concevoir et promouvoir des technologies de recyclage des infrastructures comme le recyclage sur place des chaussées qui maximise le recyclage, minimise l'utilisation des ressources naturelles, réduit la consommation d'énergie et réduit les gaz à effet de serre. 	<ul style="list-style-type: none"> Concevoir et promouvoir des technologies de recyclage des infrastructures. 	<p>Assurer la surveillance de l'utilisation régionale du recyclage sur place.</p> <p>Revoir les spécifications des mélanges à chaud pour faciliter le recyclage.</p>	<p>Environ 10 contrats par année</p> <ul style="list-style-type: none"> La révision des spécifications des mélanges à chaud a débuté. 	X		X	X	
Investissements dans le transport en commun	<ul style="list-style-type: none"> En mettant à la disposition des municipalités deux cents (0,02 \$) par litre de la taxe provinciale sur l'essence pour le transport en commun. En subventionnant GO Transit, un réseau interrégional de transport en commun qui a transporté 48,7 millions de passagers en 2006-2007. En mettant en oeuvre le plan Transports-Action Ontario 2020 – un investissement de 17,5 milliards de dollars. 	<ul style="list-style-type: none"> Augmenter l'achalandage du transport en commun. Réduire la congestion. 	<ul style="list-style-type: none"> Part modale du transport en commun 	<p>Hausse de l'achalandage du transport en commun municipal de 14,7 % depuis 2003.</p>		x	x	x	x
Forum sur le transport durable de 2007	<ul style="list-style-type: none"> Les 28 et 29 mai 2007, l'Ontario a été l'hôte du Forum sur le transport durable, aussi nommé Transforum. 	<ul style="list-style-type: none"> Rassembler des chefs de file dans le domaine du transport durable. Faire participer des experts au dialogue. Mettre en place un réseau continu de partage des bonnes pratiques. 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de participants Relations établies avec de nouveaux intervenants Visiteurs sur le site Web Téléchargements signalés 	<p>Près de 400 personnes provenant du Canada et d'ailleurs dans le monde ont assisté à ce forum.</p>			X	X	X
Voies réservées aux véhicules à occupation multiple (VOM)	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement de voies réservées aux VOM sur un certain nombre de routes de l'Ontario et lancement d'un plan de réseau VOM qui prévoit l'aménagement de 450 km de nouvelles voies réservées au VOM sur les routes provinciales au cours des 25 prochaines années. 	<ul style="list-style-type: none"> Gérer la congestion sur les routes provinciales en permettant le déplacement de plus de personnes dans moins de véhicules. Les voies réservées aux VOM sont ouvertes aux véhicules de transport en commun et aux automobiles qui comptent deux personnes ou plus. 	<ul style="list-style-type: none"> Temps de déplacement réduit 	<p>Des voies réservées au VOM ont été aménagées sur les routes 403 et 404 et d'autres sont en construction sur la route Queen Elizabeth et la route 417 à Ottawa. La conception de voies réservées aux VOM est en cours pour d'autres routes. Le personnel assure la surveillance de l'utilisation des voies réservées aux VOM, et il collabore avec la PPO pour assurer la mise en application des lois.</p>	x	x	x	x	x

Sommaire des actions de transport durable des provinces et territoires – Île-du-Prince-Édouard

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
Transport en commun à Charlottetown et expansion potentielle	Système de transport en commun desservant la région de Charlottetown et expansion du service.	Fournir des modes de transport de remplacement; réduire la dépendance aux véhicules motorisés privés; réduire les émissions de GES; favoriser le développement économique.			x		x	x	x
Supervision de la construction des routes par le personnel de l'environnement	Contrôle et assurance de la qualité environnementale en ce qui concerne les activités et initiatives du ministère	Protéger et préserver l'environnement tout en simplifiant le processus d'approbation environnementale pour les projets du ministère.			x	x		x	
Rajustement de la taille du parc de véhicules du gouvernement	Efforts en cours pour rajuster la taille du parc de véhicules du gouvernement et pour rapprocher l'équipement des sites des travaux	Réduire les coûts, l'utilisation de carburants fossiles et les émissions de GES.			x			x	
Plan de gestion des sels de voirie	Définition des bonnes pratiques pour l'utilisation et l'entreposage des sels de voirie	Réduire l'impact environnemental de l'entretien des routes en hiver et améliorer l'efficacité et la sûreté des routes.			x			x	
Programmes de véhicules écologiques et hybrides	Remise sur la taxe de vente provinciale pouvant atteindre 3 000 \$ à l'achat ou à la location à long terme de véhicules hybrides	Réduire les émissions de GES et la dépendance aux carburants fossiles.				x		x	

Sommaire des actions de transport durable des provinces et territoires – Québec¹

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
<i>Loi sur le développement durable</i>	<p>La <i>Loi sur le développement durable</i> définit 16 principes qui doivent être pris en compte par l'ensemble des ministères et organismes publics dans leurs interventions. Elle engage le gouvernement à adopter une stratégie de développement durable, une seule applicable à tous les ministères et à un nombre important d'organismes. De plus, elle engage les ministères et les organismes visés à identifier les actions qu'ils mèneront pour contribuer à l'atteinte des objectifs gouvernementaux de la stratégie et à rendre compte annuellement des résultats de leurs démarches. Enfin, elle instaure des mécanismes d'évaluation et de reddition de comptes en matière de développement durable afin de mesurer les progrès accomplis.</p> <p>La <i>Loi québécoise sur le développement durable</i> confirme l'engagement des ministères et organismes publics et assure la pérennité de la démarche gouvernementale pour un développement durable.</p>	<p>Cette loi vise à instaurer un nouveau cadre de gestion au sein de l'Administration publique axé sur la prise en compte des principes du développement durable.</p> <p>« Ce projet de loi a pour objet d'instaurer un nouveau cadre de gestion au sein de l'Administration afin que l'exercice de ses pouvoirs et de ses responsabilités s'inscrive dans la recherche d'un développement durable.</p> <p>Les mesures prévues par le projet de loi concourent à mieux intégrer la recherche d'un développement durable dans les politiques, les programmes et les actions de l'Administration, ainsi qu'à assurer, notamment par la prise en compte d'un ensemble de principes et par l'adoption d'une stratégie de développement durable, la cohérence des actions gouvernementales en ce domaine. »</p>	<p>Un système d'indicateurs de développement durable sera adopté pour assurer le suivi et l'évaluation des progrès accomplis au Québec en matière de développement durable.</p> <p>La nomination d'un vérificateur général adjoint, qui porte le titre de commissaire au développement durable, pour assister le vérificateur général dans l'exercice de ses fonctions relatives à la vérification en matière de développement durable.</p>						
Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013	C'est le cadre de référence par lequel le gouvernement précise sa vision, les objectifs qu'il entend réaliser et les moyens qu'il entreprendra pour obtenir les résultats ciblés.	La Stratégie se fonde sur trois enjeux fondamentaux et renferme neuf orientations stratégiques dont trois sont priorisés. Elle vise l'atteinte de 29 objectifs autour desquels s'articulera l'intervention gouvernementale en développement durable.	Des indicateurs de rendement sont identifiés pour permettre le suivi de la Stratégie gouvernementale.						
Plan stratégique du ministère des Transports	Le nouveau Plan stratégique identifie les principaux objectifs et engagements du ministère pour les quatre prochaines années.	Le Plan stratégique répond aux enjeux liés à la pérennité des infrastructures et des équipements de transports, à l'utilisation	Le Plan stratégique renferme des grandes orientations, des axes d'intervention et des objectifs mesurables. Des indicateurs de	En 2007-2008, les activités du ministère étaient fondées sur les objectifs de développement durable établis dans le plan stratégique					

¹ La plupart des renseignements présentés dans cette section proviennent du rapport annuel de gestion 2007-2008 du ministère des Transports du Québec.
http://www1.mtq.gouv.qc.ca/fr/pub_ligne/requetedetail.asp?nodoc =3066

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
		optimale des systèmes de transports, à la sécurité des usagers, à l'accessibilité et au maintien du savoir-faire et des capacités organisationnelles requis réaliser sa mission.	rendement ont été établis pour chaque objectif. Chacun de ces 35 indicateurs de rendement sera évalué annuellement.	2005-2008. Le nouveau Plan stratégique 2008-2012 sera lancé lors de l'exercice 2008-2009.					
Plan d'action de développement durable du ministère des Transports	Le Plan d'action de développement durable 2008-2013 est un document public qui définit les moyens employés par le ministère pour réaliser les objectifs de la Stratégie gouvernementale de développement durable. Ce document renferme les actions prioritaires identifiées dans la Stratégie de développement durable du Ministère.	Les mesures décrites dans le Plan d'action contribuent à la réalisation des objectifs découlant des diverses orientations stratégiques de la Stratégie gouvernementale de développement durable.	Des cibles et des indicateurs de rendement ont été établis pour chaque action.						
Stratégie de développement durable du ministère des Transports	La Stratégie de développement durable 2009-2013 du ministère des Transports se déploie dans les trois domaines d'intervention du Ministère, soit la planification des activités de transport, la gestion de réseaux de transport et la gouvernance. Elle constitue le principal élément mobilisateur du Ministère pour la période 2009-2013.	La Stratégie de développement durable du Ministère a pour objectif premier la prise en compte des principes de développement durable dans ses produits, services et activités. Les orientations et objectifs établis et les actions planifiées assureront la synergie et la cohérence des interventions du Ministère et du gouvernement en matière de développement durable.	Des cibles et des indicateurs de rendement ont été établis pour chaque action.		x	x	x	x	x
Plan d'action 2006-2012 : Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir (réduction et adaptation)	Le Plan d'action 2006-2012, intitulé <i>Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir</i> , a été rendu public le 15 juin 2006 et bonifié le 6 décembre 2007. Le plan d'action comprend 26 mesures d'atténuation des émissions de GES et d'adaptation aux incidences des changements climatiques. Le ministère est responsable ou partage la responsabilité de la mise en œuvre de huit des 26 mesures.	Le plan révisé comprend 14 mesures, incluant les suivantes : « Soutenir les municipalités pour la réalisation d'inventaires municipaux de GES et de plans de lutte contre les changements climatiques ainsi que pour l'adoption de règlements pour contrer la marche au ralenti inutile des véhicules »; « Favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif »; et « Favoriser l'implantation de projets intermodaux pour le transport des marchandises ».	Des cibles et des indicateurs de rendement ont été établis pour chaque objectif ministériel.		x	x	x	x	
Stratégie énergétique	La Stratégie énergétique définit le parcours énergétique que suivra le Québec au cours des dix prochaines années. Elle exprime la vision du gouvernement en ce qui a trait au développement et l'utilisation des ressources. La Stratégie donne le coup d'envoi aux initiatives qui nous aideront à préparer l'avenir.	La Stratégie énergétique s'articule autour de six objectifs : 1) Renforcer la sécurité des approvisionnements en énergie. 2) Utiliser davantage l'énergie comme levier de développement économique. 3) Accorder une plus grande place aux communautés locales et régionales et aux nations autochtones. 4) Consommer plus efficacement	Des actions ont été mises en œuvre; des cibles et des indicateurs de rendement ont été établis.		X	x	X	x	

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/ Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
		l'énergie. 5) Devenir un leader du développement durable. 6) Déterminer un prix de l'électricité conforme à nos intérêts et à une bonne gestion de la ressource, ce qui permet d'améliorer les signaux de prix tout en protégeant les consommateurs et notre structure industrielle.							
Plan québécois des infrastructures, Des fondations pour réussir Stratégies et plans de réhabilitation des infrastructures	Le Plan québécois des infrastructures, <i>Des fondations pour réussir</i> , est un plan quinquennal d'investissements pour la période 2007-2012. Ce plan couvre les neuf domaines suivants : le réseau routier, le transport en commun, la santé, l'éducation, la culture, les infrastructures municipales, les logements publics, la recherche et la justice et la sécurité publique.	Dans une optique d'équité intergénérationnelle, le Plan québécois des infrastructures entend assurer la pérennité des équipements publics en vue de léguer aux prochaines générations des infrastructures de qualité, en plus d'assurer la sécurité et améliorer la qualité de vie des citoyens, qui utilisent quotidiennement des infrastructures qui ont vieilli.	Les investissements consentis dans le cadre de ce plan contribueront à la réfection de 83 % du réseau routier au cours des quinze prochaines années (3,7 milliards de dollars ont été affectés au premier plan quinquennal).			X		X	
Initiatives liées à l'efficacité des corridors de commerce interprovinciaux (Ontario)	Stratégie d'intervention qui tient compte des facteurs économiques, sociaux et environnementaux, ainsi que des cadres d'orientation des trois administrations concernées, c.-à-d., le Québec, l'Ontario et le gouvernement du Canada.	Les résultats escomptés comprennent l'amélioration des infrastructures de transport, des politiques, des modes d'exploitation, etc., le tout dans le but d'accroître l'efficacité du système de transport plurimodal et d'améliorer la position concurrentielle du Québec et de l'Ontario.	Des indicateurs de rendement ont été établis dans le Plan stratégique, le Plan d'action du développement durable et la Stratégie de développement durable du Ministère.	Le 30 juillet 2007, le gouvernement du Québec signait le protocole d'entente sur le développement de la Porte continentale et du corridor de commerce Ontario Québec, confirmant ainsi l'intention des parties concernées à collaborer à l'élaboration d'une vision et d'objectifs communs, d'une structure de gouvernance, d'un cadre d'orientation pour la collaboration avec les partenaires des secteurs public et privé, d'un plan d'action conjoint, des mécanismes et bonnes pratiques de partage d'information, ainsi qu'un protocole de communication.	x	x	X	x	X
Initiatives et politiques liées aux infrastructures intermodales	La Politique québécoise sur le transport intermodal a pour objet d'accroître l'efficacité de chaque mode de transport impliqué dans une chaîne logistique plurimodale, en misant sur les avantages du Québec pour étayer l'intermodalité.	Le but premier de la Politique québécoise sur le transport intermodal consiste à mettre en place les conditions propices au développement de solutions intermodales pour le transport des personnes et des marchandises.	Des actions ont été mises en œuvre; des cibles et des indicateurs de rendement ont été établis.			x			x
Politique de transport maritime et fluvial	La Politique de transport maritime et fluvial, adoptée par le Conseil des ministres le 21 juin 2001 et mise en œuvre par le ministère des Transports, traite des enjeux importants dans quatre domaines d'activité (transport des marchandises, traversiers internationaux, croisières-excursions et navigation de plaisance) et des grandes préoccupations du transport maritime et fluvial québécois.	La Politique de transport maritime et fluvial établit quatre grandes orientations : <ul style="list-style-type: none"> • Accroître l'utilisation du Saint-Laurent comme voie de transport et de commerce. • Utiliser les avantages du Saint-Laurent comme outils de développement socio-économique des régions du Québec. • Accroître la promotion et la 	Des actions ont été mises en œuvre; des cibles et des indicateurs de rendement ont été établis.	La Politique est étayée par un programme d'aide financière et un plan d'action qui ont pour objet d'appuyer l'apport stratégique du transport maritime et fluvial à l'économie québécoise. À la fin de 2006, les objectifs du Plan d'action avaient été atteints à 78 %. Les autres objectifs (22 %) sont en voie d'achèvement.		x	x	x	x

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
		valorisation des activités maritimes sur le Saint-Laurent. <ul style="list-style-type: none"> Favoriser la formation de la main-d'œuvre et du savoir-faire québécois. 							
Politique québécoise du transport collectif	La Politique québécoise du transport collectif, <i>Pour offrir de meilleurs choix aux citoyens</i> , est conforme aux objectifs du développement durable car elle vise l'accroissement de l'utilisation du transport collectif partout au Québec, tant dans les milieux urbains que ruraux.	Les objectifs de la Politique québécoise du transport collectif (PQTC) sont les suivants : <ul style="list-style-type: none"> Favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif; Favoriser le développement et l'utilisation des autres alternatives à l'automobile. Le PQTC regroupe sept programmes d'aide financière.	Des actions ont été mises en œuvre; des cibles et des indicateurs de rendement ont été établis.	Au cours de l'exercice 2007-2008, le Ministère a versé une aide directe de plus de 355,1 millions de dollars pour l'ensemble des modes de transport collectif, dont 52 millions de dollars provenant du Fonds vert. Il faut ajouter à cette aide une somme de plus de 122 millions de dollars provenant de la contribution des automobilistes au transport en commun et de la taxe sur l'essence dans la région de Montréal. L'achalandage du transport en commun dans les grandes agglomérations a connu une hausse de près de 9,7 millions de déplacements en 2006. Cette augmentation, qui représente un taux de croissance de 1,9 %, correspond à plus du double de l'augmentation obtenue en 2005 (4,7 millions) et constitue la plus forte hausse des cinq dernières années.		X	X	X	X
Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile (PAGMTAA)	Dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif, le ministère des Transports a élaboré un programme d'aide gouvernementale à l'appui des modes de transports alternatifs à l'automobile. Ce programme couvre la période du 1 ^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2011.	Ce programme vise à soutenir les initiatives favorisant les déplacements à pied et à vélo, à aider les employeurs à mettre en place des mesures encourageant leurs employés à opter pour des modes de transport autres que l'automobile en solo et à faire la promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile.	Ce programme est inclus dans le rapport annuel de gestion du Ministère.						
Programme d'aide au transport aérien	La création du Programme d'aide au transport aérien s'inscrit dans la volonté du gouvernement de maintenir le réseau de dessertes régionales et de favoriser l'essor du transport aérien au Québec. Avec ce programme, le gouvernement offre à des demandeurs admissibles des moyens qui contribueront à la mise en place de nouveaux services aériens répondant aux besoins des communautés régionales ou de nouveaux créneaux en aviation aux aéroports régionaux.	<ul style="list-style-type: none"> Assurer aux citoyens des régions du Québec le maintien d'une desserte aérienne essentielle, à la suite de l'abandon des services aériens réguliers par un transporteur. Améliorer les services aériens et la desserte des régions du Québec. Approfondir la connaissance d'un marché avant le lancement d'un nouveau service de transport aérien. 	Ce programme est inclus dans le rapport annuel de gestion du Ministère.	Le service régional s'est amélioré pendant l'exercice 2006-2008, passant de 34 à 48 liaisons aériennes.		X		X	X

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
	Le Programme compte trois volets : Volet 1 – Maintien des dessertes aériennes essentielles; Volet 2 – Amélioration des services aériens Volet 3 – Études de marché	<ul style="list-style-type: none"> Aider les sociétés aéroportuaires municipales à développer de nouveaux créneaux en transport aérien. Favoriser la concertation des intervenants lors de la planification de nouveaux services aériens à l'échelle locale. 							
Projets pilotes et de démonstration sur l'innovation technologique visant la réduction des émissions de GES	Le Programme de soutien de la recherche et l'innovation technologique découle de la mesure 20 du Plan d'action sur les changements climatiques pour la période 2006-2012.	<ul style="list-style-type: none"> Soutenir l'innovation technologique visant la réduction et la séquestration des GES. Améliorer l'efficacité énergétique comme moyen de réduction de la consommation de carburants fossiles.. Remplacer les carburants et les carburants fossiles par les énergies renouvelables. Contribuer à l'essor des industries québécoises et à la création d'emplois dans le domaine des technologies vertes. 	L'Agence de l'efficacité énergétique comptabilise annuellement les progrès.		x	X	x	x	
Écologisation de l'équipement roulant	Le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) fut la première unité autonome de service du ministère des Transports.	<p>Le CGER est l'un des organismes de gestion d'équipement roulant qui dispose du plus grand nombre de véhicules hybrides au Québec. Il fait un effort particulier pour promouvoir les véhicules écologiques.</p> <p>Le CGER s'intéresse de très près à la fourniture de carburant de type biodiesel et compte expérimenter ce carburant offrant des avantages environnementaux dans les prochaines années.</p>	Le rapport annuel du CGER est inclus au rapport annuel de gestion du Ministère.	Le parc total, qui comprend les véhicules en location ou disponibles, les véhicules pour le prêt et ceux utilisés par le CGER, comptait 6 001 unités au 31 mars 2008. Le parc de véhicules du CGER comprend environ 125 véhicules hybrides.	x			x	
Projet pilote sur l'utilisation des véhicules à basse vitesse (VBV)	Au Québec, de nombreux projets de démonstration ont été réalisés depuis 1998 dans le but d'évaluer les possibilités d'utilisation des voitures électriques et des véhicules à basse vitesse (VBV). Des changements ont récemment été apportés au Code de la sécurité routière, et un projet pilote étudiant l'utilisation possible des VBV a été lancé en juin 2008. Ce projet, d'une durée de trois ans et qui pourra être reconduit pour deux autres années, s'étendra à la grandeur du Québec et comportera des obligations	<p>Le projet pilote québécois a pour but d'étudier l'utilisation des VBV dans des conditions contrôlées et sécuritaires, ce qui permettra la collecte des données requises pour déterminer le bien-fondé de permettre l'utilisation de ces véhicules en permanence.</p> <p>Les objectifs du projet pilote sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> Expérimenter l'usage des VBV sur certains chemins publics. 	Les règles d'utilisation des VBV, incluant les règles de circulation, devront être établies avant que puisse être permise l'utilisation de ces véhicules. Cela inclura les dispositions particulières (exigences relatives au conducteur, l'équipement de sécurité requis, endroits où il sera permis aux VBV de circuler, etc.)		x	x		x	x

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
	particulières à respecter en matière de sécurité routière.	<ul style="list-style-type: none"> Élaborer des règles de circulation sécuritaires pour l'utilisation de ce type de véhicule. Établir des normes en matière d'équipement pour les VBV. 							
Plan d'action du ministère des Transports à l'égard des personnes handicapées	Le plus récent Plan d'action du ministère des Transports à l'égard des personnes handicapées couvre l'exercice débutant le 1 ^{er} avril 2008 et prenant fin le 31 mars 2009.	<p>Le Plan d'action s'adresse aux champs d'activité suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> Accessibilité des lieux et des équipements; Accessibilité des infrastructures; Aires de services; Accueil, communication et documentation; Transport terrestre. 	Des indicateurs de rendement ont été établis pour chaque mesure.		x	x			
Programme d'aide gouvernementale au transport adapté	Le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté couvre une période de trois ans, c'est-à-dire 2008-2010. Le Programme vise à soutenir financièrement les sociétés de transport de même que l'ensemble des municipalités du Québec offrant un service de transport répondant aux besoins des personnes handicapées.	Le Programme a pour objectif de soutenir les municipalités dans leur travail de prise en charge du transport adapté et d'amélioration de services, ainsi que de procurer aux personnes handicapées un degré de mobilité équivalant à celui de la population en général.	Des indicateurs de rendement ont été établis aux fins de l'évaluation annuelle.						
Politique de sécurité en transport	<p>Le ministère des Transports prévoit accentuer ses efforts de réduction du bilan routier et des coûts économiques et sociaux des accidents de la route. Il propose l'élaboration d'un plan d'action en sécurité routière comportant des interventions continues et à intensité croissante qui se sont avérées fructueuses dans le passé, ainsi que de nouvelles initiatives contribuant à la réduction du nombre d'accidents de la route.</p> <p>En 2006, le mandat d'origine était d'élaborer une Politique québécoise de sécurité routière pour faire suite à la politique précédente. En 2007, il fut convenu de remplacer la politique en cours d'élaboration par un plan d'action gouvernemental en sécurité routière. Le lancement du plan d'action est prévu pour 2009.</p>	<p>Le Plan comprend 27 mesures reposant sur 8 orientations :</p> <ol style="list-style-type: none"> Créer un environnement routier plus sécuritaire; Mobiliser les partenaires et partager les responsabilités; Améliorer la sécurité des véhicules routiers; Améliorer le respect des règles de la route par les usagers; Favoriser la recherche et l'innovation; Accroître l'utilisation du transport collectif et les modes alternatifs de transport; Renforcer les mécanismes de contrôle; Poursuivre les efforts consentis par l'industrie 	Des mesures ont été mises en œuvre, et des cibles et des indicateurs de rendement ont été établis.	<p>L'Année de la sécurité routière au Québec a permis d'obtenir le meilleur bilan routier des 60 dernières années.</p> <p>En 2007, le nombre total de victimes a chuté de 5 % par rapport à 2006. Plus précisément, le nombre de décès, de blessés graves et de blessés légèrement a diminué respectivement de 15,7 %, 23 % et 3,4 % par rapport à 2006.</p>		x	x	x	

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
		des véhicules lourds.							
Politique sur le vélo	La nouvelle Politique sur le vélo, publiée en 2008, constitue une révision de la politique de 1995. La nouvelle politique est davantage axée sur l'utilisation du vélo comme moyen de transport.	Encourager progressivement l'utilisation de la bicyclette comme mode de transport. Promouvoir la sécurité routière auprès des cyclistes et des autres usagers de la route. Améliorer le système de transport pour mieux répondre aux besoins des cyclistes.	Des cibles mesurables ont été établis pour chaque objectif.	La proportion des déplacements à vélo effectués à des fins utilitaires était de 17 % en 2005. Le nombre de cyclistes tués ou blessés gravement était 189 par année, pour la période 2002-2006. En 2005, le Québec comptait 6789 km de parcours cyclables.		x	x	x	
La Route verte (projet de réseau cyclable)	La Route verte est une idée originale de Vélo-Québec réalisée avec le ministère des Transports du Québec, le gouvernement du Québec et des partenaires régionaux. La Route verte est un parcours cyclable d'une longueur de 4366 km reliant les régions du Témiscamingue et de l'Outaouais (Hull) dans l'ouest du Québec à la Gaspésie (Gaspé), dans l'est; et l'Abitibi, les Laurentides et le Saguenay/Lac-St-Jean dans le nord au Centre du Québec et l'Estrie, dans le sud.	Véritable moteur de développement régional au Québec, ce projet fait désormais partie des grands parcours cyclables de ce monde. Le développement de la Route verte repose sur la volonté de développer les capacités et d'améliorer la santé et l'environnement.	L' <i>État du vélo</i> , une publication quinquennale, constitue le principal instrument d'évaluation et de présentation de l'état d'avancement de la Route verte. Le degré de sensibilité du public à l'égard du réseau est mesuré au moyen de sondages d'opinion.	En date de 2007, la Route verte était achevée à 90 %, ce qui signifie que le réseau compte désormais 3923 km de parcours cyclables. Selon les prévisions, le réseau devrait être achevé en entier ou au moins à 97 % dans un délai de trois ans.		x	x	x	x
Plan d'action pour l'amélioration de la qualité de vie	<i>Investir pour l'avenir</i> est le titre d'un nouveau plan d'action gouvernemental de promotion des saines habitudes de vie et la prévention des problèmes reliés au poids. Le Plan couvre la période 2006-2012.	Ce plan d'action met en œuvre une démarche continue d'amélioration de la qualité de vie, de la santé et du mieux-être des québécois en vue de réduire les coûts sociaux liés à la maladie.	La mise en œuvre des actions prévues sera mesurée dans le cadre du suivi des indicateurs de rendement et des résultats.			x	x		x
Groupe de travail du CSPP sur le transport durable	Le ministère des Transports participe aux travaux du Groupe de travail sur le transport durable depuis sa création.	Partenariat et partage de l'information				x		x	
Autres comités et groupes de travail	Le ministère des Transports participe activement à plusieurs associations nationales et internationales, incluant l'AICPR, l'ATC, l'AQTR, etc.	Partenariat et partage de l'information				x		x	
Sites web ministériels sur le développement durable, la gestion écologique de la végétation des corridors autoroutiers, et les changements climatiques	Des pages Web sur le développement durable, l'environnement, les changements climatiques et la gestion écologique de la végétation des corridors autoroutiers ont été activées et sont disponibles au public et aux fonctionnaires intéressés.	Informers les fonctionnaires intéressés et le public et sensibiliser davantage ces groupes cibles aux enjeux du développement durable.	La fréquentation du site Web est mesurée.			x	x	x	x
Stratégie ministérielle pour les travaux routiers	La Stratégie vise à éviter les scénarios réactifs axés sur les travaux urgents, en adoptant plutôt	Faire des choix fondés sur les critères coûts-avantages tout en tenant compte de l'optimalisation			x			x	

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
	une approche fondée sur l'intervention requise, à l'endroit requis, en temps opportun.	des ressources et du rendement, ainsi que la durabilité des interventions et des infrastructures.							
Politique de choix des revêtements de chaussée	Le MTQ a aménagé des réseaux routiers avec chaussée rigide ou asphaltée en fondant ses décisions sur des analyses des coûts du cycle de vie (ACCV), des analyses multicritères et des analyses du cycle de vie (ACV).	Ces études tiennent compte des critères économiques, sociaux et environnementaux pour déterminer le type de revêtement qui constitue le meilleur investissement à long terme (50 ans) afin de sélectionner le type de chaussée le plus approprié en fonction du trafic et du type de trafic,.			X			X	
Programme de suivi du rendement	Ce programme de suivi a permis d'accroître la durée utile des structures.	Valider les nouveaux produits et les nouvelles technologies de revêtement des chaussées. De plus, le MTQ applique à certains grands projets le concept de chaussées à longue durée de vie.			X			X	
Récupération des matériaux	Le recyclage permet d'ajouter jusqu'à 20 % de gravats d'asphalte aux nouveaux revêtements bitumineux et accorde la priorité à l'utilisation de matériaux récupérés (matériaux enrobés, béton de ciment, etc.) selon les exigences du projet.	Les techniques de recyclage existantes sont privilégiées lorsqu'elles se prêtent bien au projet en question.	Le MTQ réutilise présentement environ 15 % des matériaux de revêtement. Le Ministère prévoit augmenter cette proportion à 20 % au cours des prochaines années.	Le MTQ utilise en moyenne 30 000 tonnes d'asphalte récupéré dans la construction de nouveaux revêtements bitumineux. De plus, environ 300 000 tonnes de matériaux sont produits lors de travaux de réfection et sont réutilisés sur place ou sur d'autres chantiers.	X			X	

Sommaire des actions de transport durable des provinces et territoires – Saskatchewan

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
Programme de partenariat des transports (Transportation Partnership Program)	Les poids et dimensions de véhicules en Saskatchewan sont limités par des règlements qui veillent à la sécurité des voyageurs et qui permettent le transport efficace des marchandises à l'intérieur et à travers de la province. Les programmes de partenariat des transports permettent aux expéditeurs et aux destinataires d'augmenter leur productivité et de réduire leurs coûts de transport en utilisant, de manière sécuritaire, des véhicules qui excèdent les poids et dimensions prescrits par les règlements. En échange de ce privilège, les partenaires versent le coût des dommages supplémentaires causés aux infrastructures provinciales dans un fonds spécial destiné à l'amélioration des infrastructures.	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la sûreté du camionnage. • Appuyer le développement économique de la Saskatchewan. • Promouvoir l'utilisation de véhicules moins nuisibles pour la route et plus efficaces. • Promouvoir l'utilisation efficace des infrastructures provinciales. • Veiller à ce que les contribuables n'assument pas les coûts des programmes destinés au camionnage sur le réseau routier. 	<p>Économies générées par les programmes de camionnage (camions surdimensionnés, camionnage en vrac, chars à bois, véhicules motorisés écoénergétiques, VAAP et camions-citernes et divers)</p> <p>Sûreté du camionnage</p> <p>Dispositions de PPT dans nos contrats qui encouragent l'utilisation de véhicules plus écoénergétiques qui réduisent les coûts en termes de carburant, de temps et d'émissions.</p> <p>Tous nos accords de PPT appuient les initiatives de transport durable axées sur la réduction des émissions, du nombre de véhicules sur les routes et de la congestion routière.</p>	<p>Économies de 65 millions de \$ en 2006-2007</p> <p>Les camions visés par les dispositions de PPT sont sept fois plus sécuritaires que la moyenne des véhicules commerciaux de la province.</p>	<p>Essai dynamique pour</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seuil de renversement statique • Amplification arrière • Rapport de transfert de charge • Décalage latéral transitoire à haute vitesse • Utilisation du frottement à haute vitesse • Décalage latéral à basse vitesse • Décalage latéral à haute vitesse • Utilisation du frottement à basse vitesse 		Information sur le camionnage		
Activités : créer le groupe de gestion environnementale et embaucher des spécialistes en environnement	Le ministère de la Voirie et de l'Infrastructure a embauché des spécialistes en environnement dans chacune des trois régions et a créé le groupe de gestion environnementale, qui sera responsable de régler les questions environnementales liées à la construction et à la préservation des routes.	Veiller à ce que les lois et règlements en matière d'environnement soient respectés pendant la conception, la construction et la préservation des routes.							
Politique des transports	Expansion du réseau routier principal pour le transport lourd afin de permettre aux camions de transporter des charges plus lourdes.	<ul style="list-style-type: none"> • Appuyer le développement économique de la province en réduisant les coûts de camionnage du transport de marchandises. • En réduisant le nombre de transports pour un bien en particulier, la consommation de carburant et les émissions de carbone seront également réduites. 	<p>Hausse du poids de la charge des camions lourds sur le réseau routier principal.</p> <p>Les camions lourds peuvent circuler sur toutes les routes nouvellement construites ou restaurées du réseau routier principal.</p>	Mise en oeuvre en cours					
Politique des transports	Programme de liaisons routières urbaines (Urban Highway Connector Program)	<ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir la mobilité et la continuité des routes qui traversent les frontières urbaines, ce qui devrait permettre une réduction de la consommation de carburant et des émissions de carbone. • Planifier des études sur la réduction des émissions, de la congestion, des retards et autres dans les villes. 		Mise en oeuvre en cours					
Unité des services	Programme de durabilité du	Fournir des subventions à coûts	Ce programme sera efficace si les	Tous les fonds ont été attribués à					

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
ferroviaires	transport ferroviaire de courtes lignes (Shortline Railway Sustainability Program)	partagés 50/50 aux courtes lignes ferroviaires de la province pour la mise à niveau et la restauration de l'infrastructure ferroviaire de la province.	chemins de fer de courtes lignes réalisés des projets suffisants de mise à niveau et de restauration des voies ferrées pour que le total des fonds offerts dans le cadre de ce programme, soit 500 000 \$, soient utilisés.	des projets de courtes lignes approuvés. À ce jour, 40 % des fonds du programme ont été versés pour des travaux achevés, et l'autre tranche de 60 % sera versée avant la fin de l'exercice.					
Unité de la politique du transport aérien	Programme de partenariat avec les aéroports locaux (Community Airport Partnership Program)	Ce programme vise à fournir aux aéroports admissibles une aide financière stable et à long terme (selon un partage des coûts 50/50) pour la restauration, la construction et l'amélioration des immobilisations du réseau d'aéroports régionaux stratégiques du sud de la Saskatchewan	La priorité est accordée aux projets d'amélioration des immobilisations en ce qui concerne la sécurité côté piste, par exemple la restauration des pistes d'atterrissage, des voies de circulation, de l'aire de trafic, ainsi que de l'éclairage existant et des aides à la navigation. Les fonds fournis par le Ministère totalisent 500 000 \$.	Pour la deuxième année consécutive depuis la création de ce programme, les demandes ont largement excédé les fonds disponibles. La plupart des projets approuvés, sinon tous ces projets, seront achevés avant la fin de l'exercice.					
Programme d'accès aux collectivités des Premières Nations	Programme de revêtement des voies permettant l'accès aux collectivités des Premières Nations. Une série de projets pilotes a été réalisée et l'évaluation de ces projets est en cours.	Fournir un accès de transport équitable aux collectivités des Premières Nations.	Nombre de collectivités des Premières Nations desservies par une voie à revêtement superficiel	Évaluation des projets pilotes en cours					
Division des opérations : restauration des chaussées, utilisation d'asphalte à base de caoutchouc	Béton asphaltique à base de caoutchouc – utilisation de pneus recyclés dans les revêtements de chaussée	<ul style="list-style-type: none"> • Recycler les pneus pour en faire bon usage. • Réduire la fissuration réfléchive. • Améliorer la qualité de roulement et la durée de vie utile des chaussées. • Réduire le bruit de la circulation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pneus recyclés utilisés • Réduction de la fissuration • Amélioration de la durée de vie utile des chaussées • Réduction du bruit de la circulation 	Importante réduction de la fissuration	Conception et construction d'asphalte à base de caoutchouc				
Division des opérations : entretien des chaussées à l'aide du traitement à froid	Traitements à froid (microsurfaçage) -	Réduire l'empreinte carbone en utilisant le processus de traitement à froid (et non à chaud), qui produit moins de composés volatiles que les produits à base de pétrole. Réduire les coûts de traitement de l'orniérage.							
Division des opérations : parc de matériel	Revoir la politique du Ministère en matière de marche au ralenti.	Réduire l'empreinte carbone.	Les nouveaux camions s'éteignent automatiquement après 15 minutes de marche au ralenti.						
Division des opérations : gestion des sels de voirie	Gestion des sels de voirie – surveillance de l'utilisation et de l'entreposage des sels de voirie	Nettoyer les sites existants, aménager de nouvelles installations d'entreposage pour réduire le lessivage, effectuer une évaluation environnementale des bâtiments d'entreposage. Minimiser la quantité de sel qui se retrouve dans l'environnement grâce aux nouvelles technologies et aux bonnes pratiques de manipulation, d'entreposage et d'application.	<ul style="list-style-type: none"> - Utilisation réduite ou restreinte des sels au minimum requis pour assurer la sûreté des routes - Amélioration des pratiques de gestion et de la formation du personnel - Utilisation d'installations d'entreposage améliorées (bâtiments couverts) - Essai de phytorestauration sur des sols affectés par le sel 						
Division des opérations : gestion des gravières	Reprise des essais sur les gravières appauvries – tenter d'identifier toutes les sources de gravier qui peuvent être utilisées	Faire une utilisation prudente des ressources non renouvelables et réduire les coûts de construction.	Sources de gravier utilisables et réduction des coûts						
Division des opérations : revêtement des	Revêtement des ponceaux, ce qui évitera l'excavation et le remplacement	Ne pas perturber l'environnement et réduire les coûts.							

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/réglementation	Comportement/société	Leadership	Sensibilisation
ponceaux									
Division des opérations : contrôle de l'érosion	Contrôle de l'érosion – augmenter le nombre de membres du personnel responsables de surveiller et de réduire l'érosion; utilisation d'une plus grande quantité de produits fabriqués pour la réduction de l'érosion.	Réduire l'érosion et les coûts d'entretien.	Réduction de l'érosion						
Normes d'ingénierie : étude des impacts à long terme des sels de voirie	Subvention de la recherche à long terme qui est réalisée à l'université de Regina sur la surveillance des sels de voirie.	Comprendre les effets à long terme sur l'environnement de l'utilisation des sels de voirie.	Rapport de recherche et publications	Échantillonnage des techniques de conception et d'analyse					
Division des opérations : utilisation de pneus rechapés	Utilisation de pneus rechapés plutôt que de pneus neufs – par soumission								
Division des opérations : surveillance des STI	Systèmes de caméra de STI pour la surveillance de l'entretien	Réduire les déplacements requis pour assurer la surveillance.	Réduction de la consommation de carburant et de l'empreinte carbone						
Division des opérations : recyclage	Recyclage de l'asphalte à chaud et à froid	Réduire l'utilisation de ressources non renouvelables et réduire les coûts.							
Division des opérations : remise en état	<ul style="list-style-type: none"> - Récupération et remplacement de la terre végétale sur les pentes et dans les fossés (projets de préservation et de construction) - Utilisation de mélanges de semences indigènes sur les pentes et dans les fossés, lesquels requièrent un entretien moins fréquent que les espèces artificielles et ont un goût moins agréable pour la faune (réduction du nombre de collisions avec des chevreuils) - Atténuation des impacts sur les terres humides et compensation pour les projets de nivellement - Mesures de contrôle de l'érosion et de la sédimentation conçues et adoptées en fonction des projets de nivellement et de restauration des sites 								
Division des opérations : gestion des déchets	Essai d'incinération du bois créosoté (plutôt que de l'envoyer à la décharge) = élimination des problèmes de responsabilité future et des problèmes potentiels de contamination des lixiviats	Promouvoir les bonnes pratiques de gestion aux ateliers/cours d'entretien -> réduire/éliminer les déchets et le fouillis = améliorer la sécurité /réduire la responsabilité							
Division des opérations : services du parc de véhicules	Les services du parc de véhicules disposent de protocoles pour l'utilisation de biocarburants et la mise en oeuvre d'autres initiatives								
Services du parc de véhicules	Doubler le nombre d'ailes de côté sur les camions.	Augmenter la productivité, réduire le nombre de passages requis pour dégager les routes à quatre voies.							

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/ réglementation	Comportement/ société	Leadership	Sensibilisation
Ministère de la Voirie et de l'Infrastructure; ministère des Affaires municipales	Administration et gestion de programmes de transport en commun écologique qui appuient les objectifs de durabilité.								
Agence centrale des véhicules (Central Vehicle Agency)	<ul style="list-style-type: none"> - La politique doit prévoir des méthodes de déplacement plus efficaces, par exemple grâce à l'utilisation de véhicules de covoiturage. - Essais d'utilisation de véhicules hybrides - Niveaux d'indemnisation différents pour l'utilisation de véhicules privés au-delà d'un certain nombre de kilomètres. 								

Sommaire des actions de transport durable des provinces et territoires – Territoire du Yukon

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/ Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
Campagne anti-régime au ralenti	Un programme de sensibilisation à l'échelle gouvernementale a été mis en œuvre il y a environ 8 ans, et la direction de l'Entretien du ministère des Transports a poursuivi cette initiative en effectuant un suivi du régime au ralenti dans ses véhicules équipés d'ordinateurs de bord (ce sont les camions poids-lourds, qui constituent la catégorie de véhicule la plus importante du parc de véhicules). Le Ministère prévoit appliquer la politique anti-régime au ralenti à tous les véhicules, mais ils ne sont pas tous équipés d'ordinateurs de bord.	Réduire les émissions. Réduire l'usure des véhicules. Réduire les coûts de carburant.	<p>Garder la marche au ralenti sous les 12 % des heures-moteur (moyenne annuelle).</p> <p>Vérification continue des données des ordinateurs de bord (au moins quatre fois l'an, plus souvent selon les besoins)</p>	On a noté d'importants écarts de rendement, variant de 2 % à 40 % ou plus pour un nombre restreint d'unités. Les valeurs les plus élevées ne correspondent pas à des moyennes annuelles. Ce sont les conditions les plus difficiles, incluant par exemple trois mois d'hiver.			x		x
Sites d'information sur la météo et les conditions routières (SIMCR)	Installation et suivi de trois SIMCR situés dans les 3 micro-climats de la région de Whitehorse où l'achalandage routier est le plus élevé.	Utiliser l'information détaillée ainsi recueillie pour épancher les matériaux de déglacage les plus opportuns, dans les quantités requises et aux endroits requis. Cela permettra de réduire la quantité de chlorure utilisée sur les routes.	Réduire la quantité de matériaux de déglacage. Réduire le nombre d'incidents.	Les SIMCR sont seulement utilisés depuis deux hivers. En raison de la variation des conditions atmosphériques d'un hiver à l'autre, il est difficile de mesurer avec exactitude l'incidence de cette initiative sur les coûts et le nombre d'incidents.					
Stratégie énergétique gouvernementale	Comprend des initiatives stratégiques axées sur la conservation et l'efficacité énergétique dans le secteur des transports du Yukon.			Publication récente				x	

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
Plan d'action gouvernemental sur les changements climatiques	Engagement à établir des objectifs d'émissions de GES au Yukon, et engagement à limiter pour ensuite réduire les émissions provenant des activités gouvernementales.			Présentement au stade préliminaire				x	
Écologisation et redimensionnement des véhicules provinciaux	Achat de véhicules hybrides et de voitures de type « Smart car » lorsque opportun. Redimensionner le contenu du parc de véhicules par la révision continue des besoins et le suivi du cycle de vie et de la composition du parc de véhicules.	Réduire les émissions. Réduire les frais de carburant. Réduire le nombre de véhicules à remplacer. Accroître l'utilisation de chaque véhicule.	Aucun indicateur d'écologisation identifié présentement. Conformité aux recommandations de l'évaluation du parc de véhicules.	Données de comparaison indisponibles pour mesurer le taux « d'écologisation ». Conformité atteinte à la Direction de l'entretien des transports.			x	x	
Réutilisation et recyclage des matériaux de construction et de la signalisation routière	Récupération et réutilisation des poutres de ponts, des poteaux et des panneaux de signalisation (récupération et recyclage de l'acier).	Réduire le coût des projets. Réduire le besoin de nouveaux produits.	Aucun	Aucun	x			x	
Analyse du coût total de propriété lors de l'achat de véhicules	Modifier la démarche d'approvisionnement actuelle afin de fonder la décision d'achat sur le coût total de propriété.	Réduire le coût total de propriété des véhicules. Acheter des véhicules de plus grande qualité.	Les frais d'équipement devraient diminuer avec le temps car les coûts d'exploitation et d'entretien diminueraient puisque ces coûts auraient été pris en compte dans la décision d'achat.	Impossible à confirmer présentement.		x		x	
Gestion des sels de voirie	Soumettre le Plan de gestion des sels de voirie à Environnement Canada et mettre le plan à jour annuellement. Utiliser le Plan pour encadrer les activités d'entretien des routes.	Utiliser les outils disponibles pour épandre les matériaux de déglacage les plus opportuns, dans les quantités requises et aux endroits requis. Cela permettra de réduire la quantité de chlorure utilisée sur les routes.	Réduction de l'épandage des chlorures sur les routes en hiver. Réduction des incidences climatiques (p. ex., ajout de remises à chlorures)	Aucune mesure quantifiée, bien que les achats de chlorures ont diminué à certains endroits. Plusieurs variables ont une incidence, incluant la température hivernale, alors il est trop tôt pour évaluer le Plan de gestion des sels de voirie. De plus, le nombre de remises à chlorures a augmenté.	x				

Sommaire des actions de transport durable du gouvernement fédéral du Canada

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/ Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
Stratégie de développement durable	La Stratégie de développement durable de Transports Canada comporte un certain nombre d'activités qui seront exécutées au cours des trois prochaines années et elle peut être consultée à l'adresse : www.tc.gc.ca/sds	<p>Nos programmes visent les résultats ci-dessous :</p> <p>un système de transport durable sur le plan environnemental pour tous les Canadiens;</p> <p>la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), des émissions des principaux contaminants atmosphériques (PCA) et d'autres polluants provenant du secteur des transports; la prévention et l'atténuation des dégâts causés à l'environnement par les activités du secteur des transports.</p> <p>Chacun des programmes de Transports Canada comporte des résultats et impacts plus précis, dont un bon nombre sont indiqués sur le site Web de TC.</p>	Chaque engagement prévoit des cibles distinctes et des indicateurs de rendement qui y sont associés.	La mise en oeuvre de la Stratégie de développement durable de 2007-2009 est en cours. Des rapports sur le rendement sont produits chaque année et ces rapports comprennent de l'information sur l'état de chaque engagement ou cible.			X	X	X
Stratégie écoTRANSPORTS	Annoncée en février 2007, cette stratégie fait partie du plan ambitieux mis de l'avant par le gouvernement du Canada pour protéger notre environnement et la santé des Canadiens tout en assurant notre prospérité économique (les programmes sont décrits ci-dessous).	<p>Afin de mieux mesurer les avantages que tireront les Canadiens des programmes de Transports Canada, le Ministère a énoncé clairement les résultats prévus ainsi que la façon dont ceux-ci seront atteints et comment ils permettront de réduire les polluants atmosphériques et les GES. Les résultats de ces programmes seront mesurés au moyen d'indicateurs tels le nombre et les types d'unités de technologie qui ont été installées et le nombre d'organisations qui se sont engagées à réduire leurs émissions.</p> <p>L'approche de mesure du rendement permet de surveiller avec une plus grande précision les projets de transport durable qui sont financés dans le cadre des programmes du Ministère et de déterminer jusqu'à quel point ces</p>	Voir les composantes individuelles ci-dessous.	Voir les composantes individuelles ci-dessous.		X	X	X	X

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/ Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
		projets encouragent le recours à des technologies écoénergétiques et à des bonnes pratiques dans le secteur des transports. Cette approche favorisera également la production en temps opportun de rapports plus transparents et plus précis sur les résultats du programme dans le cadre du Programme de l'air pur du gouvernement du Canada.							
écoTECHNOLOGIE pour les véhicules	Dans le prolongement des programmes réussis d'efficacité énergétique sur lesquels la population canadienne compte depuis de nombreuses années, ce nouveau programme comprendra des contrôles approfondis de la sécurité et de la performance environnementale d'un éventail de technologies naissantes pour véhicules légers et la publication de leurs résultats. Il contribue à établir de nouveaux partenariats importants avec l'industrie automobile et d'autres intervenants du Canada pour lever les obstacles à l'introduction d'écotechnologies au pays. (http://www.ecoaction.gc.ca/ecotransport/ecotechnologyvehicles-ecotechnologyvehicules-fra.cfm)		Résultats immédiats : <ul style="list-style-type: none"> • connaissance accrue des technologies et des véhicules; • les renseignements sur le programme, les technologies et les véhicules sont communiqués de façon efficace au consommateur et à l'industrie automobile canadiens. Résultats immédiats : <ul style="list-style-type: none"> • sensibilisation accrue du public; • pénétration accrue de véhicules à technologie de pointe au sein du marché. Résultat final : <ul style="list-style-type: none"> • réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) attribuables au secteur des transports en 2010-2011. 	En 2007-2008, le programme eTV : <ul style="list-style-type: none"> • a lancé le processus d'approvisionnement afin d'acquérir des véhicules et des technologies de la prochaine génération aux fins d'essais et d'évaluation; • a achevé l'analyse environnementale globale de toutes les nouvelles technologies et a élaboré des protocoles aux fins d'essais et d'évaluation; • le programme a publié une série d'articles techniques informatifs pour le site Web eTV. Ces articles, les résultats des essais et des évaluations du programme ont été partagés avec les Canadiens afin de favoriser la compréhension et l'acceptation des consommateurs à l'égard des technologies de pointe qui réduisent les répercussions des véhicules automobiles sur l'environnement; • a mis en vedette des véhicules et des technologies dans le cadre de plus de 22 événements partout au pays, allant d'importants salons de l'auto internationaux canadiens (à Toronto, Montréal et Vancouver) jusqu'à des salons sur le style de vie et l'environnement, offrant à plus de 23 000 Canadiens des renseignements sur la technologie écologique avancée pour les véhicules; • a continué de travailler en collaboration avec l'industrie automobile, d'autres ministères et des consommateurs afin de mieux cerner les obstacles à l'introduction de technologies de véhicule avancées au Canada. 	X		X	X	X

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
écoMARCHANDISES	<p>Le programme écoMARCHANDISES vise à réduire les effets du transport des marchandises sur la santé et l'environnement à l'aide de la technologie.</p> <p>Programme de démonstration des technologies de transport des marchandises</p>		<p>Le programme de contribution est en réponse directe à la croissance rapide des activités de transport du fret, dont il est prévu qu'elle mènera à une augmentation des émissions.</p> <p>Ce programme de contribution est conçu pour atteindre les objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • appuyer toutes les améliorations dans l'efficacité du fret modal et intermodal, et réduire les émissions de contaminants atmosphériques ainsi que la consommation d'énergie dans le secteur du transport du fret; • faire la démonstration et encourager l'adoption par le secteur du transport du fret, de techniques environnementales innovatrices ainsi que de bonnes pratiques efficaces susceptibles de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. <p>À court terme, cette initiative est conçue pour obtenir les résultats suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • appuyer l'essai de technologies nouvelles ou sous-utilisées; • permettre le transfert des connaissances entre la démonstration et l'ensemble de l'industrie; • mettre en oeuvre les projets pilotes; • faire la démonstration des résultats obtenus par l'industrie. <p>À moyen terme, cette initiative est conçue pour obtenir les résultats suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'adoption de technologies et de bonnes pratiques écologiques par l'industrie du fret; • la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques dans le secteur des transports; • l'amélioration de l'efficacité de l'industrie du transport. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le personnel du programme a fait la promotion du Fonds de démonstration des technologies du fret à un kiosque du programme lors de 10 conférences et événements modaux. • L'équipe de gestion a également parlé du programme écoMARCHANDISES lors de 15 événements par des présentations formelles et informelles. Ces activités de promotion ont eu un effet positif puisque 47 propositions de démonstration ont été soumises pour la première ronde de financement. Il s'agit d'un nombre record de propositions selon l'expérience de programmes antérieurs. • Les projets sélectionnés en vertu du Fonds de démonstration des technologies du fret ont un bon potentiel de réduire réellement les émissions et touchent tous les modes. Huit projets ont été sélectionnés pour un financement total de 2,4 millions de \$, ce qui représente environ 40 % du budget de S et C alloué du programme. 	X	X (Programme de subventions et de contribution)		X	X
écoMARCHANDISES	Programme d'encouragement des technologies du fret		Le programme de contribution est en réponse directe à la croissance rapide des activités de transport du	<ul style="list-style-type: none"> • Le personnel du programme a fait la promotion du Programme d'encouragement des 					

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
			<p>fret, dont il est prévu qu'elle mènera à une augmentation des émissions.</p> <p>Ce programme de contribution est conçu pour atteindre les objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • appuyer toutes les améliorations dans l'efficacité du fret modal et intermodal, et réduire les émissions de contaminants atmosphériques ainsi que la consommation d'énergie dans le secteur du transport du fret; • encourager l'adoption de technologies environnementales innovatrices au sein du secteur du transport du fret, en réduisant les barrières que constituent les coûts des technologies. <p>À court terme, cette initiative est conçue pour obtenir les résultats suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la fourniture de mesures incitatives pour l'achat et la mise en place de technologies éprouvées; • l'acquisition et l'installation de matériel par les promoteurs des projets. <p>À moyen terme, cette initiative est conçue pour obtenir les résultats suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'adoption accrue d'équipement améliorant l'efficacité; • la réduction des émissions de GES et des polluants attribuables au secteur des transports; • l'amélioration de l'efficacité dans l'industrie du transport. 	<p>technologies du fret à un kiosque du programme lors de 10 conférences et événements modaux.</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'équipe de gestion a également parlé du programme écoMARCHANDISES lors de 15 événements par des présentations formelles et informelles. Ces activités de promotion ont eu un effet positif puisque 62 propositions d'encouragement ont été soumises au cours de la première de financement. Il s'agit d'un nombre record de propositions selon l'expérience de programmes antérieurs. • Les projets sélectionnés en vertu du Programme d'encouragement des technologies du fret ont d'excellentes possibilités de réduire les émissions. Les projets sélectionnés couvrent trois modes : aérien, ferroviaire et routier. 15 projets ont été sélectionnés pour un financement total de 3,7 millions de \$, ce qui représente presque la moitié du budget de S et C alloué du programme. 					
ecoFREIGHT	Partenariats écoMARCHANDISES		<p>Partenariats internationaux sur les réductions des émissions :</p> <p>Les Partenariats internationaux sur les réductions des émissions permettront d'intensifier la présence aux comités internationaux, aux groupes de travail et à d'autres tribunes qui mettent au point des approches internationales concernant les modes aérien et maritime. Cette activité suscitera une réglementation, des normes et de bonnes pratiques ou directives</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un PE a été signé en mai 2007 avec l'Association des chemins de fer du Canada. • Premier rapport annuel en vertu du PE avec l'Association du transport aérien du Canada (ATAC) afin de confirmer l'atteinte de la cible annuelle, et du PE avec l'ACFC afin de confirmer que l'industrie est en voie d'atteindre sa cible de 2010. Les deux rapports ont été publiés et sont accessibles sur le Web. 					

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
			<p>plus sévères qui sont en cours de développement et mèneront à une réduction globale des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques ainsi qu'à une efficacité accrue au sein des secteurs maritimes et de l'aviation.</p> <p>Initiative des partenariats avec l'industrie du transport :</p> <p>TC mettra en œuvre et surveillera le protocole d'entente (PE) actuellement conclu avec l'Association du transport aérien du Canada. TC signera également, mettra en œuvre et suivra de près un protocole d'entente avec l'Association des chemins de fer du Canada. TC établira des partenariats similaires avec l'industrie maritime. Les activités du programme comprendront l'apport de fonctions de secrétariat aux divers comités de gestion des protocoles d'entente, l'examen des rapports annuels et de progrès, et les vérifications de surveillance. TC mènera également des études et des initiatives, en collaboration avec l'industrie, dans le but de favoriser les progrès vers les objectifs en matière d'émissions et de continuer de jouer un rôle de facilitateur pour aider l'industrie à aborder les barrières qui s'opposent à la réduction des émissions et qui sont au-delà de la portée des industries individuelles. Cette initiative mènera à une entente volontaire dans le cadre de laquelle les associations modales et leurs membres s'engageront à réduire leurs émissions de contaminants atmosphériques.</p> <p>Programme d'efficacité pour les expéditeurs et les transitaires de fret :</p> <p>TC prendra appui sur les résultats obtenus par des groupes de consultation récents en vue de nouer de nouveaux partenariats directement avec les utilisateurs des systèmes de fret, de façon à améliorer les décisions qu'ils</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Une conférence ferroviaire a été organisée en 2007-2008 afin d'informer les représentants de l'industrie ferroviaire, les fabricants, les ministères provinciaux et fédéraux des possibilités. L'événement a eu lieu en mai 2008. • Parrainage de deux conférences et groupes d'experts afin d'accroître la connaissance et promouvoir les transporteurs et expéditeurs les meilleurs de leur catégorie. • Parrainage d'un sondage auprès de l'industrie afin de surveiller les questions environnementales des expéditeurs et de déterminer les tendances. • Un réseau d'information sur le Web a été lancé comme voie de communication principale pour sensibiliser davantage les transporteurs et les expéditeurs sur la technologie et les occasions de bonnes pratiques, et sur les choix liés au transport durable. • Le site Web du programme a été lancé avec de nouveaux renseignements sur le programme comme des lignes directrices du programme et des formulaires de demande. De nouvelles pages sont en voie d'élaboration avec des renseignements supplémentaires, y compris des études de cas d'essais technologies actuels et antérieurs. • Le sondage comparatif de 2007 des membres de l'Association canadienne de transport industriel (ACTI) est terminé. Il s'agit du troisième sondage parrainé par le programme du fret, et celui-ci permet maintenant de déterminer certaines tendances dans la perception des expéditeurs à l'égard des questions environnementales. 					

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
			prennent sur le plan du transport et à intensifier l'adoption de pratiques et de choix modaux plus durables. TC mènera des études, des évaluations de rendement et prendra d'autres initiatives afin de se procurer et de produire les renseignements exigés par les expéditeurs et les transitaires pour que ceux-ci soient en mesure de prendre des décisions de transport éclairées. TC travaillera aussi avec l'industrie à préparer des enquêtes annuelles sur les pratiques environnementales et les décisions prises par l'industrie, et commanditera ou accueillera des conférences, des ateliers, etc. Ce programme instruira les usagers des systèmes de fret quant aux effets causés par leurs décisions en matière de transport du fret. À l'aide de ces connaissances, les usagers seront en mesure d'inclure les impacts environnementaux dans leur processus décisionnel lorsqu'ils exerceront un choix entre les divers modes et transporteurs.	<ul style="list-style-type: none"> Parrainage de deux pris présentés aux expéditeurs et/ou transporteurs qui ont fait preuve de solide leadership environnemental et encouragé des normes de transport écologique. Le Prix de Chaîne d'approvisionnement et logistique, Chaîne d'approvisionnement écologique, a été remis à J.D. Smith & Sons et à UPM Kymmene en 2007. Novex Delivery Solutions a reçu le Prix du transport écoMARCHANDISES dans le cadre des Globe Awards 2008. 					
écoMARCHANDISES	Programme d'alimentation à quai des navires		<p>Le programme de contribution est en réponse directe à la croissance rapide des activités de transport du fret, dont il est prévu qu'elle mènera à une augmentation des émissions.</p> <p>Ce programme de contribution est conçu pour atteindre les objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> appuyer les améliorations apportées à l'efficacité modale et intermodale, et réduire les émissions de contaminants atmosphériques ainsi que la consommation d'énergie dans le secteur des transports; faire la démonstration et encourager l'adoption d'installations d'alimentation externe maritime dans les ports canadiens. <p>À court terme, cette initiative est conçue pour obtenir les résultats suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> le financement de projets pilotes pour l'alimentation à quai des navires; 	<ul style="list-style-type: none"> L'exécution du Programme d'alimentation externe maritime a été suspendue en attendant l'entrée en vigueur des modifications à la <i>Loi maritime du Canada</i> qui élimineraient la restriction de financement des administrations portuaires canadiennes. En 2007-2008, Transports Canada a consulté l'Association des administrations portuaires canadiennes et les exploitants de terminaux afin de promouvoir le programme. Le Guide des demandeurs et les critères d'évaluation ont été préparés afin d'être prêts à la première ronde de financement, une fois les modifications en vigueur. 					

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire		
					Technologie	Fiscalité/Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation	
			<ul style="list-style-type: none"> le transfert de connaissances et la diffusion de résultats; l'achat et l'installation d'équipement d'alimentation externe maritime par les promoteurs de la démonstration; une connaissance et une compréhension accrues des occasions d'utiliser le système de l'alimentation à quai des navires. <p>À moyen et à long terme, cette initiative est conçue pour obtenir les résultats suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> l'adoption accrue d'équipement d'alimentation à quai des navires dans les ports canadiens; la réduction des émissions de GES et des polluants atmosphériques attribuables au secteur maritime; l'amélioration de l'efficacité dans l'industrie du transport. <p>Les résultats ultimes seraient de réduire les émissions de GES et de polluants atmosphériques d'ici 2010-2011 dans le secteur du transport maritime.</p>							
écoMARCHANDISES	Initiative d'harmonisation nationale pour l'industrie du camionnage		<p>Ce programme de contribution est conçu pour atteindre les objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> appuyer les engagements de la plateforme du gouvernement sur l'environnement et le Programme de la qualité de l'air, en contribuant à l'efficacité modale et en réduisant les émissions de contaminants atmosphériques ainsi que la consommation d'énergie dans le secteur des transports; appuyer le retrait des obstacles réglementaires de manière à permettre l'harmonisation des réglementations provinciales et territoriales, afin d'adopter des technologies de réduction des émissions dans l'industrie canadienne du camionnage; appuyer une augmentation de la participation de l'industrie du transport du fret aux initiatives de réduction des émissions de contaminants atmosphériques. 	<ul style="list-style-type: none"> Achèvement d'un ensemble détaillé de six études et évaluations afin d'examiner les conséquences d'un mandat de limiteur national de vitesse pour les poids lourds. Un mandat national pourrait réaliser des économies annuelles de diesel routier de 228 millions de litres, soit 0,64 Mt de GES. 						

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/ Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
			<p>Les résultats attendus à court terme de ce programme comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les provinces et territoires acceptent d'envisager d'amender leurs réglementations de manière à permettre la mise en œuvre de technologies de réduction des émissions dans l'industrie du camionnage; • les provinces et territoires acceptent le retrait des obstacles réglementaires qui permettra l'harmonisation des réglementations provinciales et territoriales. <p>Les résultats attendus à long terme de ce programme comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le retrait des obstacles réglementaires et le développement de bonnes pratiques dans le cadre d'une approche harmonisée pour tout le Canada, permettant ainsi la mise en œuvre de technologies de réduction des émissions dans l'industrie du camionnage; • la réalisation de l'objectif ultime d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants de l'air dans l'industrie du camionnage, augmentant ainsi indirectement la capacité concurrentielle. 						
écoMOBILITÉ	<p>Le programme écoMOBILITE vise à réduire les émissions provenant du transport urbain des voyageurs en aidant les municipalités à faire adopter des modes de transport moins polluants à leurs résidents. En augmentant la part de marché de modes de transport comme la marche, le vélo, les transports en commun et le covoiturage, on peut réduire les émissions nuisibles et résoudre d'autres problèmes, tels ceux de congestion et de santé. Le programme comprend deux volets :</p> <ul style="list-style-type: none"> • aide financière pour la mise en œuvre de projets de gestion de la demande de transport; • recherche, information et 		<p>Les résultats à court terme comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les municipalités mettent en œuvre des initiatives ciblées en matière de GDT; • les participants aux projets de GDT sont davantage conscients des options en matière de transport durable; • des outils et des modules de programme sont mis au point pour soutenir la mise en œuvre de projets de GDT; • les intervenants et les décideurs de la gestion de la demande de transport possèdent les connaissances nécessaires pour favoriser la mise en œuvre et la mesure constante des politiques et des programmes de gestion de la demande de transport. 	<ul style="list-style-type: none"> • En 2007-2008, la première année du programme, Transports Canada a mené des recherches orientées et des consultations sur la mise en œuvre du programme auprès d'un large éventail d'intervenants afin de maximiser la pertinence et l'efficacité du programme. • Selon les résultats des recherches, Transports Canada a élaboré un Guide du demandeur pour le programme de contribution en vertu d'écoMOBILITÉ. • Transports Canada a lancé une demande de propositions (DDP) pour des projets de gestion de la demande des transports (GDT) des municipalités et des 		X (Programme de financement)	X	X	X

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
	établissement de lignes directrices pour le développement de la capacité de mettre en œuvre la GDT. (http://www.ecoaction.gc.ca/ecotransport/ecomobility-ecomobilitate-fra.cfm)		<p>Les résultats attendus à plus long terme comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les participants au projet de gestion de la demande de transport réduisent le kilométrage dans leur zone de compétence; • les participants au projet de gestion de la demande de transport augmentent le nombre des déplacements, faisant appel à des modes de transport consommant moins d'énergie dans leur zone de compétence; • des municipalités intègrent des approches fondées sur la GDT dans leurs plans et leurs activités; • l'expertise professionnelle dans le domaine de la GDT s'intensifie. <p>Les résultats ultimes seraient une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des principaux contaminants atmosphériques (PCA) dans le secteur du transport de passagers en milieu urbain, de même qu'une application accrue de la GDT dans les municipalités canadiennes.</p>	<p>administrations régionales de transport.</p> <p>Début de l'élaboration d'un plan de mise en œuvre pour la composante de renforcement des capacités du programme. Des projets particuliers étaient :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'élaboration d'une DDP pour la création de lignes directrices des mesures standards pour les projets de GDT; • l'élaboration de réseaux nationaux pour les praticiens de GDT. 					
Sur la route du transport durable (SRDT)	<p>Transports Canada a mis sur pied le programme de financement Sur la route du transport durable (SRDT) dans le but de promouvoir la sensibilisation aux questions relatives au transport durable et d'inciter les Canadiens et les Canadiennes à l'action. Le programme subventionne des projets communautaires innovateurs qui :</p> <ul style="list-style-type: none"> • fournissent aux Canadiens et aux Canadiennes des renseignements et des outils pour une meilleure application des principes du transport durable dans leur vie quotidienne; • encouragent l'élaboration d'approches, de pratiques et d'outils novateurs pour accroître la durabilité du réseau de transport du Canada; • produisent des résultats 		<p>Nombre d'accords de contribution par ronde de financement Montant du financement accordé</p>	<p>Le financement de 16 projets a été approuvé, pour un total de 1 008 500 \$. Seulement une des sept rondes de financement prévues a été complétée.</p>	X	X (Programme de subventions et de contribution)	X	X	X

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
	quantifiables relativement à l'environnement et au développement durable par rapport aux priorités de Transports Canada en matière de développement durable.								
Programme de démonstration en transport urbain	<p>Le Programme de démonstration en transport urbain est une initiative de Transports Canada qui comprend deux volets visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre produites par le secteur du transport des passagers :</p> <ul style="list-style-type: none"> le financement de huit démonstrations de projets intégrés au niveau municipal-régional qui feront en sorte que les résidents adopteront le transport en commun, le cyclisme ou la marche; la mise en place d'un réseau d'information offrant des événements d'apprentissage, des études de cas de projets, des initiatives de renforcement des capacités et les profils de projets de démonstration afin de faciliter la reproduction des bonnes pratiques. 			<p>Huit initiatives de démonstration au Canada</p> <p>Réseau d'information mis en place : 25 événements d'apprentissage ont rassemblé 2 200 professionnels; 4 prix ont été remis à des projets reconnus dans le secteur du transport durable; 26 études de cas ont été élaborées et affichées sur le site Web. Au total, 160 000 visites ont été effectuées sur le site Web.</p>	X	X (Programme de subventions et de contribution)	X	X	X
Gestion environnementale	<p>La section portant sur le système de gestion environnementale explique en détails comment Transports Canada gère les impacts environnementaux qui découlent de ses activités.</p> <p>http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/SGE/menu.htm</p>	Réseau de transport écologique et qui contribue aux objectifs de développement durable du Canada.	Niveau de conformité en pourcentage aux lois, règlements et lignes directrices applicables.	100 %		X	X	X	X
Gestion environnementale	<p>La section portant sur la protection de l'environnement fournit de l'information sur diverses questions environnementales liées au secteur des transports.</p> <p>http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/protectiondel'environnement/menu.htm</p> <p>La section portant sur les sites contaminés se penche sur les efforts réalisés pour répertorier et nettoyer les terres et installations contaminées qui sont exploitées</p>		Pourcentage des sites restaurés ou gérés conformément au plan	En cours			X	X	X

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
	ou gérées par Transports Canada. (http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sitescontamines/menu.htm)								
Programme d'évaluation environnementale	Évaluations environnementales des projets et politiques de transport proposés. (http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/evaluationenvironnementale/ce.htm)	Système de transport écologique et qui contribue aux objectifs de développement durable du Canada.	Réaliser des évaluations environnementales conformément à la <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i> afin de prévenir ou d'atténuer les effets environnementaux négatifs.	Pendant l'exercice 2007-2008, 873 évaluations environnementales étaient en cours. Pendant l'exercice 2007-2008, 366 évaluations environnementales avaient été réalisées.		X		X	
Financement des infrastructures	Le gouvernement du Canada effectue un investissement historique de 33 milliards de \$ dans l'infrastructure aux termes du nouveau plan Chantiers Canada. Ce plan complet et à long terme pour les infrastructures fournit un cadre au gouvernement fédéral afin de collaborer avec les provinces, les territoires et les municipalités pour prendre les mesures nécessaires afin de faire une véritable différence dans la vie quotidienne des Canadiens.	Le plan Chantiers Canada a été conçu pour mettre en place une infrastructure publique efficace et de qualité qui répond aux besoins des Canadiens au sein d'une économie concurrentielle, d'un environnement sain et de collectivités habitables. Les programmes sont conçus pour financer les initiatives d'infrastructure dans les catégories d'investissement prioritaires. Les fonds versés pour appuyer ces priorités contribuent à la construction, au renouvellement et/ou à l'amélioration de l'infrastructure publique ainsi qu'au renforcement de la capacité des infrastructures en collaboration avec les bénéficiaires. Les fonds versés par le gouvernement fédéral sont appliqués aux coûts de construction des immobilisations d'un projet (et non aux coûts d'exploitation ou d'entretien).	1. Infrastructure publique de qualité : âge moyen de l'inventaire des infrastructures publiques en tant que % de la durée de vie utile. 2. Satisfaction des besoins des Canadiens : ratio investissement-amortissement	Des accords-cadres d'infrastructure ont été signés avec toutes les provinces et tous les territoires, et les fonds ont commencé à être versés en vertu du plan Chantiers Canada et du financement de base des provinces et des territoires. À ce jour, en vertu du FCC, des projets évalués à 1 225 600 000 \$ (et représentant 13,9 % de l'enveloppe globale de 8,8 milliards de \$ du FCC) ont été annoncés.		X (Programme de financement)		X	
Réglementation	Dans le cadre du plan de réglementation du gouvernement du Canada défini dans le plan d'action <i>Prendre le virage</i> divulgué en avril 2007, Transports Canada travaille à l'élaboration de nouveaux règlements qui limiteront les émissions produites par les véhicules automobiles neufs et les activités ferroviaires. Le Ministère veillera également à ce que les normes internationales en matière d'émissions, qui seront élaborées par les organisations internationales mandatées pour examiner les émissions produites par les secteurs du transport	En ce qui concerne les véhicules automobiles neufs, le gouvernement travaille à l'élaboration de normes d'efficacité énergétique obligatoires conformes à la <i>Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles</i> , qui seront établies par rapport à une norme nord-américaine dominante et rigoureuse et qui entreront en vigueur pour les véhicules de l'année 2011 et des années subséquentes. Conformément à la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> , le gouvernement travaille à l'établissement de règlements visant	Véhicules motorisés Niveau d'intensité des émissions produites par le transport des marchandises et des passagers mesuré en tonnes d'équivalent de CO2 par voyageur-kilomètre; voyage de passager et tonne-kilomètre Niveau moyen d'efficacité énergétique du nouveau parc de véhicules légers Transport ferroviaire Niveau d'intensité des émissions produites par le transport des marchandises et des passagers mesuré en tonnes d'équivalent de CO2 par voyageur-kilomètre;	Le gouvernement du Canada s'efforce d'atteindre le but fixé dans le <i>Cadre réglementaire sur les émissions atmosphériques</i> de 2007. <i>Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles</i> Le 26 avril 2007, le gouvernement du Canada a signé un protocole de coopération avec les États-Unis afin d'échanger des renseignements sur le rendement énergétique. Une problématique a été publiée en janvier 2008. Des consultations informelles ont été menées tout au long de 2007 et des consultations formelles ont eu lieu de janvier à	X	X		X	X

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
	maritime et aérien, soient appliquées à l'intérieur du Canada. Des renseignements détaillés sur le cadre de réglementation sont fournis à l'adresse : http://www.ecoaction.gc.ca/turning-virage/index-fra.cfm .	à réduire les émissions du secteur ferroviaire, lesquels entreront en vigueur en 2011.	voyage de passager et tonne-kilomètre Pourcentage de conformité aux nouveaux règlements (ferroviaires) Transport maritime Niveau d'intensité des émissions produites par le transport des marchandises et des passagers mesuré en tonnes d'équivalent de CO2 par voyageur-kilomètre; voyage de passager et tonne-kilomètre Pourcentage d'harmonisation avec les normes maritimes internationales	mars 2008. Des retards en ce qui concerne l'élaboration des normes sur les économies de carburant du gouvernement fédéral des États-Unis retardent le processus d'élaboration de la réglementation au Canada. Des consultations informelles ont été menées tout au long de 2007 et des consultations formelles ont eu lieu du 17 janvier 2008 au 15 mars 2008. En attente des règlements des États-Unis puisque le gouvernement a affirmé qu'il voulait que les règlements canadiens soient en harmonie avec ceux des États-Unis. Transport ferroviaire Transports Canada a l'intention d'élaborer et de mettre en œuvre un nouveau règlement qui entrera en vigueur en 2011 sous la <i>Loi de 2001 sur la sécurité ferroviaire</i> afin de réduire les émissions de l'industrie ferroviaire au Canada. En mars 2008, la Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis a annoncé ses dernières normes sur les polluants atmosphériques pour le secteur ferroviaire et maritime. Celles-ci seront prises en compte dans l'élaboration du cadre réglementaire du Canada pour ces secteurs. Le Protocole d'entente pour réduire les émissions de PCA et de GES des locomotives de chemin de fer opérées au Canada par des compagnies de chemin de fer canadiennes a été signé par Transports Canada, Environnement Canada et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) en avril 2007. Transports Canada a appuyé la publication du premier rapport annuel sur la surveillance des émissions des locomotives achevé par l'ACFC en décembre 2007. De plus, Transports Canada a entrepris l'organisation de la Conférence ferroviaire de 2008, qui					

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/ Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
				<p>a eu lieu en mai 2008. Cet événement de deux jours a été reconnu à l'unanimité par l'industrie, les dirigeants du gouvernement, les universitaires et les groupes environnementaux non gouvernementaux comme un forum pour échanger et discuter au sujet des dernières technologies, des bonnes pratiques opérationnelles et des politiques visant à réduire les émissions des opérations ferroviaires.</p> <p>Transport maritime Dans le secteur maritime, le gouvernement adopte les normes internationales actuelles établies par l'Organisation maritime internationale (OMI) pour le contrôle des émissions de polluants atmosphériques de navires. En mai 2007, Transports Canada a conçu un règlement en vertu de l'ancienne <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> afin d'incorporer les dispositions de l'Annexe VI Réglementation pour la prévention de la pollution de l'air de la Convention internationale pour la prévention de la pollution de l'air des navires (MARPOL). Transports Canada a entrepris la reformulation du règlement afin qu'il corresponde à la nouvelle <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i>, qui est entrée en vigueur en juillet 2007. Le Canada travaille aussi avec l'OMI sur un cadre visant à réduire les GES de l'activité mondiale de la marine marchande. Transports Canada a continué de travailler avec Environnement Canada et l'EPA des États-Unis sur une étude de faisabilité d'une zone de contrôle des émissions de soufre (SECA) qui étudierait si les eaux nord-américaines devraient être désignées comme de telles zones.</p>					
Recherche et développement	Transports Canada appuie la recherche et le développement (R-D) pour accroître l'efficacité et la durabilité du réseau de transport et pour assurer un transport plus sécuritaire, sûr,	Encourager la mise en place d'un réseau de transport plus innovateur et mieux intégré qui fait une utilisation optimale des technologies de pointe.	Pourcentage de conformité aux nouveaux règlements (ferroviaires)	Grâce aux changements organisationnels soutenus au sein du Ministère, les initiatives de Transports Canada en matière d'innovation, de recherche et développement (R-D) et de	X			X	X

Action/politique de transport durable	Description	But/objectif stratégique	Indicateurs/mesures de rendement	État d'avancement	Catégorie d'action/de politique			Rôle de la province/du territoire	
					Technologie	Fiscalité/ Réglementation	Comportement / Société	Leadership	Sensibilisation
	<p>efficace et écologique des personnes et des marchandises au Canada. Outre son mandat de réglementation, le programme de R-D vise à établir des connaissances de base sur les défis qui se posent dans les secteurs prioritaires suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les portes commerciales et les corridors; • le transport en région nordique et arctique; • l'empreinte environnementale et l'efficacité énergétique; • l'accessibilité et les données démographiques changeantes. <p>Pour obtenir plus d'information sur les projets de R-D, veuillez consulter : http://www.tc.gc.ca/politique/rand/menu.htm</p> <p>Transports Canada a également entrepris l'élaboration d'une stratégie d'innovation qui guidera les efforts ministériels en vue d'accroître la compétitivité et l'efficacité du réseau de transport dans le cadre d'initiatives stratégiques de recherche et de développement, d'applications technologiques, d'acquisition de compétences et de partenariats nationaux et internationaux.</p>	Renforcer les compétences et la base des connaissances.		<p>recherches stratégiques cadrent mieux avec la vision d'une économie rentable et compétitive du gouvernement du Canada.</p> <p>En octobre 2007, la direction Technologie des transports et de l'innovation a été créée au sein du Groupe des politiques. La fonction d'innovation sera consolidée au sein de la nouvelle direction pour faciliter l'établissement d'une approche coordonnée et intégrée d'innovation dans les transports. L'intégration des activités de recherche et d'innovation favorisera les synergies et les partenariats, ainsi que l'établissement d'une masse critique pour l'approche d'innovation de Transports Canada.</p>					