



Le ministère

► Profil de la ministre

► Le ministère

► Engagement de service

► Vidéothèque

► Bureaux du ministère des Transports

► Publications

► Durabilité

► Planification des transports

► L'accessibilité à MTO

► Opportunités

► Formulaires imprimables

► Histoire du MTO de 1916 à 2016

Nouvelles

Ontario 511

Conducteurs

Véhicules

Camions

Sécurité

Autoroutes & ponts

Transports en commun en Ontario

Explorer le gouvernement

Nous joindre

Souscrivez

► Alertes par courriel 

► Abonnez au fil de RSS 

► Suivez-nous sur Twitter 

Rapport de 2018 sur la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre

Table des matières

1. INTRODUCTION
2. DESCRIPTION DU PORTEFEUILLE GÉRÉ
3. PRÉSENTATION DE RAPPORTS D'ÉTAPE
4. DÉFIS, RISQUES ET POSSIBILITÉS
5. STRATÉGIES D'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE
6. ANNEXES

INTRODUCTION

En 2006, le gouvernement de l'Ontario a établi un cadre de référence pour les émissions de gaz à effet de serre pour chaque ministère gardien, c'est-à-dire les ministères qui gèrent les installations assujetties aux objectifs énergétiques appartenant au gouvernement, afin de produire des rapports publics qui comparent la consommation d'énergie du gouvernement au cadre de référence. Les installations assujetties aux objectifs énergétiques sont un sous-ensemble de toutes les installations appartenant au gouvernement qui ont été identifiées comme ayant un potentiel d'économie d'énergie. Dans le cas du ministère des Transports de l'Ontario (MTO), les installations assujetties aux objectifs énergétiques sont celles qui font partie du réseau des postes d'inspection des camions, par exemple, les installations au sein desquelles les employés du ministère qui sont chargés de l'exécution des règlements de la route et les agents de police effectuent l'inspection de camions pour faire la promotion de la sécurité routière et prendre des mesures correctives, le cas échéant.

L'objectif du rapport annuel sur la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre est d'indiquer les progrès réalisés par le ministère pour réduire les émissions de GES. Le rapport de 2018 décrit les progrès réalisés dans l'année civile 2017.

DESCRIPTION DU PORTEFEUILLE GÉRÉ

Contexte du programme

Chaque jour, plus de 100 000 camions parcourent les routes de l'Ontario. C'est le rôle du Programme de surveillance des véhicules commerciaux du ministère des Transports de vérifier l'état de ces véhicules et, si nécessaire, de prendre des mesures correctives. L'une des méthodes utilisées pour accomplir cette tâche est l'inspection des véhicules. Les agents d'exécution des règlements de la route du ministère effectuent principalement les inspections¹ à un des 34² postes d'inspection des camions (PIC). Les postes d'inspection des camions se trouvent à divers endroits sur les routes de l'Ontario. Les véhicules sont soumis à des contrôles de sécurité (freins, phares, raccords, etc.) et leurs charges sont vérifiées quant au poids, à la hauteur, à la longueur, à la largeur et à l'espacement des essieux. La validité et la catégorie des permis de conduire sont également vérifiées pour chaque véhicule.

► Suivez-nous sur LinkedIn 



Opérations du programme

En 2009, le ministère a effectué un examen complet de son Programme de mise en fourrière des véhicules utilitaires et a élaboré un plan d’application stratégique. Le but de ce plan était de maximiser l’efficacité et l’efficacité stratégique et opérationnelle du programme de mise en fourrière, en se concentrant sur les 36 postes d’inspection des camions (PIC) existants (à ce moment) dans l’ensemble de la province. Le ministère a utilisé les pratiques exemplaires de l’industrie et les critères des autoroutes tels que les calculs de débit de la circulation, les points d’entrée, les corridors à volume élevé, les corridors commerciaux majeurs et les priorités régionales dans le but de favoriser la valeur stratégique de chaque poste d’inspection des camions et de l’harmoniser au plan d’investissements dans les immobilisations à long terme du ministère.

Grâce à cet examen, le ministère a identifié sept PIC hautement prioritaires qui seront convertis en grands postes d’inspection des véhicules utilitaires (PIVU), à mesure que les fonds seront disponibles. Ainsi, le ministère pourra maximiser l’utilisation du personnel. Par exemple, le personnel sera transféré des sites stratégiquement moins importants vers ces nouveaux sites prioritaires permettant au MTO d’exploiter ses installations pendant plus d’heures sur une période de 24heures.

Étant donné que l’industrie continue d’améliorer l’aérodynamisme des véhicules commerciaux, leur dégagement au-dessus du sol continue de diminuer. Par conséquent, le ministère a présenté une stratégie pour remanier les voies d’inspection encastrées des installations d’inspection. Ces voies sont munies d’un chauffage intégré pour la gestion de la neige.

La combinaison de ces initiatives (les voies d’inspection encastrées, l’exploitation sur une période de 24 heures et les sites des PIVU beaucoup plus grands) aura des répercussions sur la consommation d’énergie, bien que le ministère ait pris cela en considération lors de la phase de conception de la planification.

Postes d’inspection des véhicules utilitaires (PIVU)

Avant les années 1990, le principal objectif de ces postes était la pesée des véhicules. Depuis lors, le programme d’inspection vise plutôt le conducteur et l’état mécanique des véhicules, ce qui nécessite plus d’espace pour les inspections et la détention.

Les nouveaux postes d’inspection modernes construits ou en cours de construction sont désormais situés sur un site de 3 hectares (environ) et sont équipés de nouvelles technologies telles que des lecteurs de plaques d’immatriculation et un système de gestion de file d’attente qui permettra d’éviter les embouteillages sur l’autoroute. Les sites comprennent des cabines pour les agents postés à l’extérieur, des voies d’inspection encastrées, 12 baies de camions et une vaste aire de triage permettant un dépistage efficace et l’inspection des véhicules ayant une plus forte probabilité de non-conformité. La sécurité des employés a été améliorée dans les bâtiments et les voies d’inspection, notamment par un espace de travail plus fonctionnel et efficace pour les agents en fonction et un éclairage amélioré, notamment un éclairage supplémentaire visant à assurer la sécurité des agents et à accroître la visibilité pendant les inspections de nuit.

PRÉSENTATION DE RAPPORTS D’ÉTAPE

Rendement énergétique

La consommation d’énergie totale dans les installations assujetties aux objectifs énergétiques a augmenté de 1 % en 2017 par rapport à 2016. L’augmentation est essentiellement attribuable à la consommation de propane plus élevée, étant donné que la source de chauffage d’un des PIC (Cnetre nord d’Oakville) est passée de l’électricité au propane.

Rendement énergétique (ekWh)	2016	2017	2017 par rapport à 2016

Électricité	1 871 151	1 863 903	0%
Gaz naturel	88 910	92 112	4%
Propane	23 981	51 459	-115%
Total	1 984 041	2 007 474	1%

Un « sommaire de la consommation d’énergie sur cinq années consécutives » et un « rapport annuel sur la consommation d’énergie par emplacement » sont fournis dans l’annexe.

Rendement en matière d’émissions de GES

À la fin de 2017, le MTO a observé une réduction de 74 % des émissions de gaz à effet de serre des installations assujetties aux objectifs énergétiques par rapport aux émissions de gaz à effet de serre de 2006, et une réduction de 11 % par rapport à 2016. La réduction s’explique principalement par la fermeture progressive des centrales électriques alimentées au charbon et un facteur d’émission d’électricité plus faible qui en résulte. Dans les prochaines années de déclaration, il n’est pas prévu que le facteur d’émission augmente ou diminue proportionnellement à l’ampleur de l’élimination progressive du charbon.

Rendement en matière d’émissions (tonnes d’équivalent CO2)	2006	2016	2017	2016 par rapport à 2006	2017 par rapport à 2006	2017 par rapport à 2016
Électricité	292,4	67,4	50,9	-77%	-83%	-24%
Gaz naturel	9,5	16,0	16,6	69%	75%	4%
Propane	0,0	5,0	10,8	INTERVENTION	INTERVENTION	115%
Total	301,8	88,4	78,2	-71%	-74%	-11%

Un « sommaire des émissions de GES sur cinq années consécutives » et un « rapport annuel sur les émissions de GES par emplacement » sont fournis dans l’annexe.

DÉFIS, RISQUES ET POSSIBILITÉS

Exigences du programme

Le MTO est confronté au défi de réduire les émissions tout en améliorant le rendement du portefeuille géré. La sécurité routière est une préoccupation primordiale, donc il y a tout lieu de croire que le plan stratégique prévoyant la croissance du réseau d’installations d’inspection des véhicules utilitaires (partie du réseau de PIC) se déroulera comme prévu. Cette croissance, qui comprend des installations de taille beaucoup plus importantes et des heures d’ouverture prolongées, constituera un défi pour tout objectif de réduction considérable de la consommation d’énergie. Toutefois, le ministère a démontré maintes fois qu’il faisait appel à une démarche proactive pour atteindre cet objectif.

Nouvelles installations

Les nouvelles installations en construction seront ajoutées à la déclaration en matière d’émissions et de consommation d’énergie puisqu’elles contribueront à l’augmentation des émissions de GES. Bien que les nouvelles installations aient recours aux pratiques de gestion énergétique les plus modernes, l’objectif de réduction de la consommation d’énergie est pénalisé, car chaque nouvelle installation représente l’ajout d’une nouvelle consommation d’énergie nette.

STRATÉGIES DE CONSERVATION DE L’ÉNERGIE

Planification de longue durée

Le ministère s’est engagé à examiner l’initiative de production d’énergie renouvelable existante et d’envisager son éventuel élargissement.

Afin d’améliorer l’efficacité et le rendement des installations du MTO, le ministère continuera de promouvoir la conservation de l’énergie.

Le ministère continuera d’élaborer et de gérer des méthodes de collecte de données et de production de rapports de manière à cerner des possibilités de conservation.

Nouvelle technologie

Pour atténuer l’incidence de l’augmentation de l’intensité de l’éclairage et diminuer les besoins d’entretien des PIVU, des ampoules DEL plus efficaces sont installées sur les bornes de protection et les luminaires montés sur des poteaux.

Des systèmes géothermiques de chauffage et de refroidissement ont été fournis pour assurer le chauffage et la climatisation des nouveaux PIVU. Des halls d’entrée ont été conçus dans le plan d’intérieur pour minimiser l’écoulement d’air par les portes extérieures.

Les bâtiments sont précanalisés dans le sous-sol extérieur (petits regards électriques) de la salle électrique pour faciliter la future installation de panneaux solaires, permettant une grandeur maximale de panneaux solaires pour des unités de montage au sol.

Communication et sensibilisation

Le ministère des Transports a proactivement mis en œuvre diverses initiatives de communication afin de sensibiliser davantage ses employés aux initiatives écologiques qui ont cours au sein de ses installations.

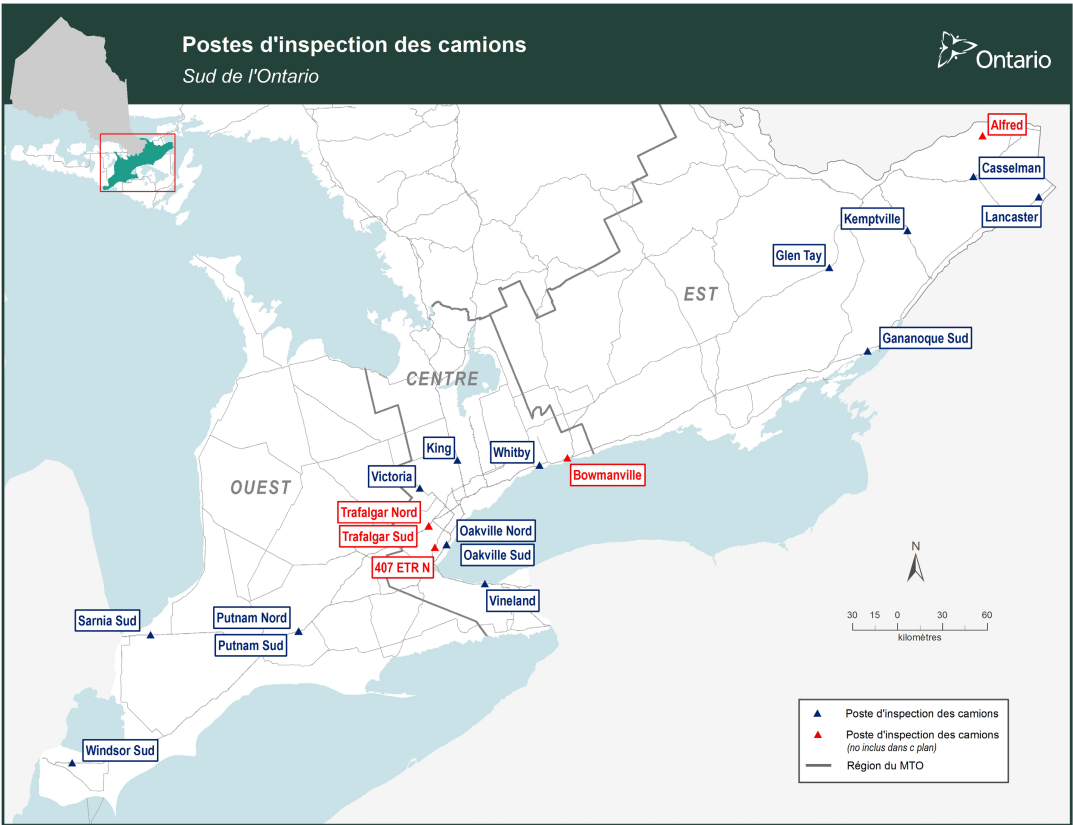
De plus, il a formé un certain nombre « d'équipes vertes » dans l'ensemble du ministère afin d'encourager la mise en œuvre de stratégies et d'initiatives écologiques.

De plus, le MTO participe activement au Jour de la Terre et a mis en place un programme interministériel officiel documenté appelé « Priorité Durabilité »³ qui appuie et encourage la participation de ses employés à la gestion de l'énergie.

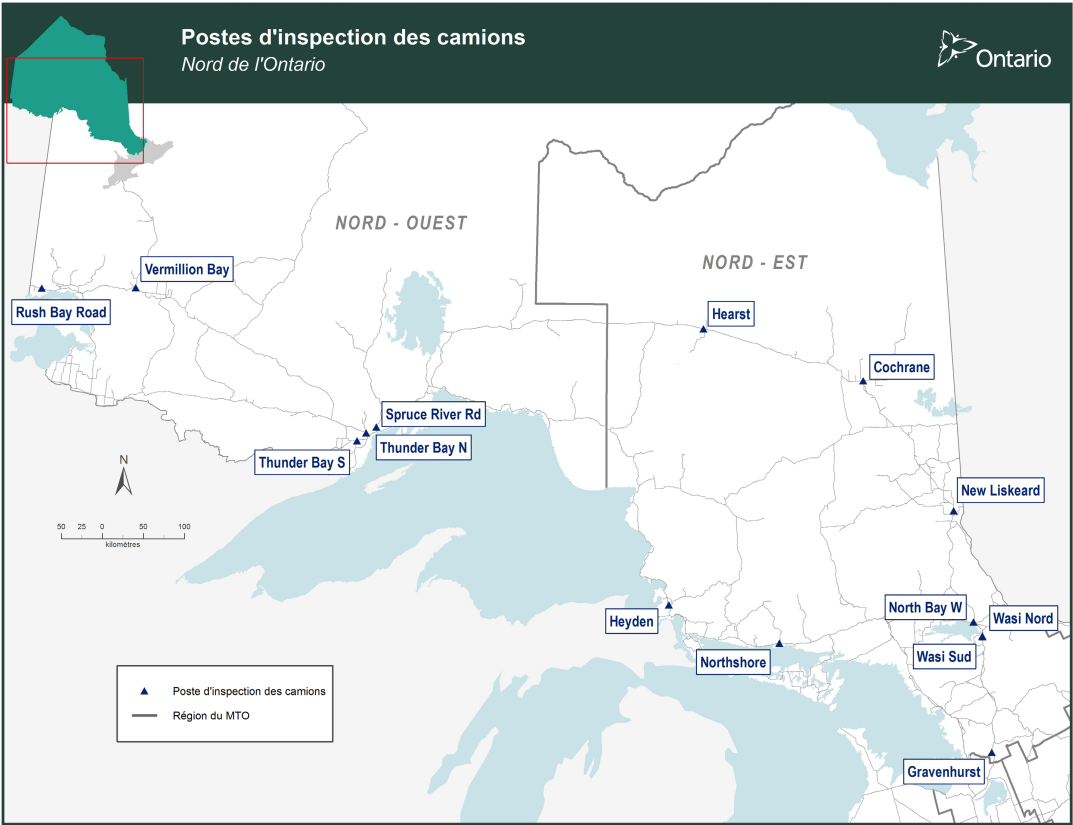
ANNEXES

- 1. **EMPLACEMENT DES PIC – SUD DE L'ONTARIO**
- 2. **EMPLACEMENT DES PIC – NORD DE L'ONTARIO**
- 3. **SOMMAIRE DE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE SUR CINQ ANS**
- 4. **SOMMAIRE DES ÉMISSIONS DE GES SUR CINQ ANS**
- 5. **RAPPORT ANNUEL DE CONSOMMATION D'ÉNERGIE ET DES ÉMISSIONS DE GES PAR EEMPLACEMENT**

Emplacement des PIC – Sud de l'Ontario



Emplacement des PIC – Nord de Ontario



Sommaire de la consommation d'énergie sur cinq ans

Rendement énergétique (ekWh)	2013	2014	2015	2016	2017
Électricité	2 321 771	2 142 196	2 192 034	1 871 151	1 863 903
Gaz naturel	109 520	122 106	100 088	88 910	92 112
Propane	70 338	42 825	25 599	23 981	51 459
Total	2 501 629	2 307 127	2 317 721	1 984 041	2 007 474

Sommaire des émissions de gaz à effet de serre sur cinq ans

Rendement en matière d'émissions (tonnes d'équivalent CO2)	2013	2014	2015	2016	2017
Électricité	153,2	87,8	87,7	67,4	50,9
Gaz naturel	19,7	22,0	18,0	16,0	16,6
Propane	14,7	9,0	5,4	5,0	10,8
Total	187,7	118,8	111,1	88,4	78,2

Rapport annuel de la consommation d'énergie et des émissions de GES par emplacement

Emplacement ⁴	Électricité (kWh)		Gaz naturel (m³)		Propane (litres)		Émissions de GES Équivalent CO2 (tonnes)	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Windsor	231 298	188 090			2 551	1 850	12,3	8,0
Centre sud de Sarnia	187 440	195 660			694		7,8	5,3
Centre nord de Putnam	159 397	170 880					5,7	4,7
Centre sud de Putnam	193 320	230 361					7,0	6,3
Vineland	73 757	48 615	1 270	1 497			5,1	4,2
Centre nord d'Oakville	84 585	57 232				5 113	3,0	9,5
Centre sud d'Oakville	44 489	40 996	981	841			3,5	2,7
Victoria	43 732	42 216					1,6	1,2
Whitby	39 330	38 919	2 109	1651			5,4	4,2
King City	60 047	73 287					2,2	2,0
Bowmanville*								
Gananoque	58 377	59 204					2,1	1,6
Glen Tay	28 210	27 315					1,0	0,7

Kemptville	7 247	7 626				0,3	0,2
Alfred*							
Casselman	66 736	63 822				2,4	1,7
Lancaster	10 994	10 509	4 068	4 742		8,1	9,3
Heyden	65 812	91 763				2,4	2,5
Cochrane	37 015	37 894				1,3	1,0
New Liskeard	37 383	38 628				1,3	1,1
Centre de Northshore	40 935	36 600				1,5	1,1
Hearst	17 726	15 641				0,6	0,4
Red Rock*							
Centre de la Spruce River Road	42 000	36 964				1,5	1,0
Centre nord de Thunder Bay Nord	23 232	22 910				0,8	0,6
Centre sud de Thunder Bay	17 980	18 084				0,6	0,5
Vermillion Bay	26 602	25 900				1,0	0,7
Gravenhurst	28 417	32 559				1,0	0,9
Centre de la Rush Bay Road	33 720	33 645				1,2	0,9
Centre ouest de North Bay	37 846	35 064				1,4	1,0
Centre nord de Wasi	60 672	50 678				2,2	1,4
Centre sud de Wasi	112 854	129 841				4,1	3,5
Trafalgar Nord*							
Trafalgar Sud*							
407 ETR - Est*							
	1 871	1 863			3		
TOTAL	151	903	8 428	8 731	245	6 963	88,4
Variation (%)		0%		4%		115%	-11%

¹ Les inspections effectuées hors site ou à des points d'arrêt (emplacements temporaires le long de la chaussée) sont hors de la portée de ce rapport puisqu'elles n'ont pas lieu dans des installations ayant un potentiel d'économie d'énergie.

² Le réseau des postes d'inspection des camions est constitué de 34 sites permanents. Le rapport porte sur la consommation d'énergie de 29 des 34 postes d'inspection des camions. Deux des cinq postes (Alfred et Aut.407 - Est) ne sont pas administrés par le MTO et sont donc hors de la portée du rapport. Les trois autres postes (Bowmanville et Trafalgar Nord et Trafalgar Sud) ne sont pas dotés de compteurs séparés de l'autoroute; les renseignements sur la véritable énergie consommée à ces postes ne sont donc pas disponibles.

³ Priorité Durabilité, une stratégie innovatrice du ministère des Transports de l'Ontario, se concentrait sur la durabilité sociale, environnementale et économique.

⁴ Les emplacements les lieux marqués d'un astérisque ne font pas partie de l'étude (Alfred & 407 ETR - Est) ou sont déclassés (Red Rock) ou ne sont pas munis du compteur électrique distinct de l'autoroute (Bowmanville, Trafalgar Nord et Trafalgar Sud).