

TRANSPORTS CANADA

RAPPORT **2001** DE PERFORMANCE EN MATIÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

La deuxième Stratégie de développement durable de Transports Canada présentée au Parlement le 14 février 2001, en même temps que les stratégies de 27 autres ministères et organismes fédéraux, présente 29 nouveaux engagements pris pour s'assurer que le Canada aura, à l'avenir, un réseau de transport sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

TCPME 2001

Transports
CanadaTransport
Canada

Canada



Cat. no. T1-12/2001
ISBN 0-662-66756-5

■ TABLE DES MATIÈRES

■ 1.0 INTRODUCTION

■ 2.0 PROGRAMME DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

2.1 Système de gestion de l'environnement

2.2 Protection de l'environnement

■ 3.0 PROGRAMME DE SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE

■ 4.0 PROGRAMME DE GESTION DES LIEUX CONTAMINÉS

4.1 Lieux contaminés

4.2 Réservoirs de stockage

■ 5.0 PROGRAMME DE SENSIBILISATION EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

5.1 Émissions externes

5.2 Déplacements éconavette

5.3 Activités de sensibilisation

■ 6.0 PROGRAMME D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE (ÉE)

6.1 Projet d'évaluation environnementale

6.2 L'évaluation environnementale stratégique (ÉES) à Transports Canada: Énoncé de politique

6.3 Formation et sensibilisation en matière d'évaluation environnementale

■ 7.0 PROCHAINES ÉTAPES

1.0 INTRODUCTION

La deuxième Stratégie de développement durable de Transports Canada – présentée devant le Parlement le 14 février 2001, en même temps que les stratégies de 27 autres ministères et agences fédérales – énonce 29 nouveaux engagements pris dans le but d'assurer que le Canada ait à l'avenir un réseau de transport sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

Les 29 engagements qui y sont énumérés comprennent des objectifs concrets et des indicateurs de rendement pour évaluer la réussite de la stratégie. Les nouvelles initiatives portent sur les problèmes liés à la pollution de l'air et de l'eau, le transport urbain, les véhicules équipés de dispositifs de haute technologie, le changement climatique, la recherche et le développement de systèmes de transport intelligents, les indicateurs de mesure du transport durable, l'amélioration des données et l'intégration des modes.

« L'amélioration de la gestion environnementale des activités et des terres de Transports Canada » constitue un défi critique de la nouvelle stratégie. Le gouvernement du Canada, à titre d'une des plus grosses organisations au pays, peut faire preuve de leadership en donnant l'exemple en matière de gestion environnementale. Transports Canada a élaboré un système de gestion de l'environnement (SGE) qui permet aux organisations de mieux comprendre l'incidence qu'elles ont sur l'environnement et d'agir en conséquence. En faisant preuve de leadership, Transports Canada peut réduire sa propre incidence sur l'environnement tout en inspirant d'autres dans le secteur des transports à suivre son exemple. De plus, en raison de sa taille, le gouvernement du Canada est bien placé pour stimuler le marché émergent des technologies écologiques, en achetant par exemple des véhicules à carburant de remplacement pour son parc automobile.

Transports Canada est responsable d'un vaste éventail d'opérations ainsi que de 1 110 terrains, à la fois comme propriétaire et, de moins en moins, à titre d'exploitant. Le Ministère compte parmi ses opérations et ses propriétés un parc automobile et une flotte d'aéronefs, ainsi que des magasins, des entrepôts et des bureaux à l'échelle du pays, situés à des endroits tant centraux qu'éloignés.

Quoique le Ministère se défait progressivement de ses responsabilités opérationnelles directes dans le réseau de transport, il continue à jouer un rôle de propriétaire et de surveillant dans bien des cas, notamment celui des aéroports du Réseau national des aéroports (RNA). En tant que tel, Transports Canada est tenu d'assurer une gestion convenable de ses terrains et de ses installations.

Ce rapport annuel explique les progrès réalisés en relevant ce défi à travers l'élaboration et la prestation de programmes environnementaux qui visent à la fois les opérations ministérielles et celles exploitées sur ses terres.

2.0 PROGRAMME DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

2.1 SYSTÈME DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

Élaboré en 1997, le Système de gestion de l'environnement de Transports Canada a tout d'abord découlé d'une volonté de développer un cadre général pour aborder les répercussions des opérations du Ministère sur l'environnement. Depuis ce temps, le SGE a évolué selon les besoins du nouveau rôle de Transports Canada. C'est-à-dire que le Ministère conserve ses responsabilités en tant que décideur et responsable de la réglementation, mais s'éloigne de son rôle d'exploitation. Lors de l'élaboration d'une nouvelle stratégie de développement durable en 2000, plusieurs nouveaux objectifs précis ont été développés après avoir consulté la gestion et le personnel de Transports Canada. Ces objectifs sont liés aux domaines qui demeurent sous le contrôle ou l'influence directe du Ministère.

Dans sa nouvelle Stratégie de développement durable, le Ministère s'engage envers l'atteinte de six objectifs liés aux opérations internes, en respectant des échéanciers énoncés. Les progrès réalisés jusqu'ici sont résumés dans le Tableau 1 qui suit.

OBJECTIF	BUT	SITUATION		
		1998/1999	1999/2000	2000/2001
1. ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES	Établir une base définitive des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2001-2002. Rendre compte des émissions de gaz à effet de serre du Ministère chaque année à compter de 2001.	70 300	63 500*	48 600*
		<i>(kilogrammes d'équivalents de CO₂)</i>		
	Adopter un objectif officiel de réduction des gaz à effet de serre, d'après sa part de l'objectif de réduction fédérale, d'ici 2001-2002.	Objectif fédéral : -12 % par rapport à 1998 d'ici 2008-2012 Objectif de TC : - 4 % par rapport à 1998 d'ici 2008-2012		
2. LIEUX CONTAMINÉS	Assurer que 50 pour cent des véhicules achetés entre 2001 et 2003 sont des véhicules produisant moins d'émissions.	E N C O U R S Des 60 véhicules achetés en 2001, 23 sont alimentés au carburant de remplacement (soit 40 %)		
	Établir un cadre de gestion des lieux contaminés d'ici 2001-2002.	E N C O U R S pour 2002		
	Dresser l'inventaire des sites et les assainir ou les gérer d'ici 2003-2004.	E N C O U R S 532 sites d'identifiés 478 de vérifiés 54 de soupçonnés		
3. DÉCHETS NON-DANGEREUX	Mettre en oeuvre ou augmenter le recyclage des déchets non-dangereux à des centres choisis par Transports Canada (CTC).	E N C O U R S - des programmes de recyclage sont en place aux installations des bureaux régionaux de TC et à certains centres de TC.		
4. RÉSERVOIRS DE STOCKAGE	Assurer la conformité aux lignes directrices techniques de la LCPE sur les réservoirs.	E N C O U R S 110 réservoirs (26 souterrains et 84 hors sol)		
5. URGENCES ENVIRONNEMENTALES	Réviser ou élaborer des plans d'urgence pour toutes les installations appartenant à TC et exploitées par ce dernier d'ici 2003-2004	E N C O U R S - les 17 autres aéroports de TC ont élaboré des plans - ports et havres de l'Atlantique		
6. SENSIBILISATION À L'ENVIRONNEMENT	Mesurer le niveau de sensibilisation de base des employés de TC d'ici 2001-2002.	E N C O U R S pour 2002		
	Offrir des programmes ciblés de sensibilisation en matière de gestion de l'environnement et au développement durable d'ici 2003-2004.	Programme de développement initié		

*Ces réductions des émissions de gaz à effet de serre réalisées par Transports Canada sont surtout attribuables à la cession.

■ 2.2 PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Le programme de protection de l'environnement vise à assurer la conformité du Ministère aux lois, aux règlements et aux politiques environnementales pertinentes. Tout cela exige la participation active de plusieurs groupes de travail interministériels ainsi que la coordination de l'information en réponse aux initiatives entreprises à l'échelle du gouvernement, telles que l'initiative De l'ordre dans la « grande maison fédérale », qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des activités fédérales.

De l'ordre dans la « grande maison fédérale »

Dans le cadre de son engagement visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des activités fédérales, Transports Canada a établi une base de ses propres émissions durant l'exercice 1998-1999. Depuis ce temps, le Ministère mesure ses émissions tous les ans. Les émissions équivalentes de dioxyde de carbone (CO²E) sont calculées en convertissant les données sur la consommation énergétique (carburants et électricité) recueillies sur les activités ministérielles. Le tableau suivant résume cette information.

Catégorie	1998-1999	1999-2000	2000-2001
	CO ² E (t)	CO ² E (t)	CO ² E (t)
Transport routier	2 476	3 107	2 048
Aéronefs	14 334	13 207	13 207
Maritime	13 656	15 216	15 216
Sur le terrain	16 287	10 706	6 605
Total pour les transports	46 754	42 236	37 076
Immeubles	23 600	21 400	11 700
Total	70 354	63 636	48 776

En 2001, le gouvernement du Canada a annoncé son intention de réduire ses propres émissions de gaz à effet de serre de 31 pour cent par rapport aux niveaux de 1990, d'ici 2008-2012. En tant que ministère de services, Transports Canada a accepté sa part de l'objectif, soit une réduction de 4 pour cent par rapport à notre base de 1998 d'ici 2008-2012. Le tableau sommaire ci-haut démontre une baisse considérable des émissions de gaz à effet de serre attribuables à Transports Canada depuis 1998. Il faut cependant noter que ces réductions sont surtout attribuables à la cession des installations et des opérations telles que les aéroports.

Notre stratégie de réduction s'articulait principalement autour de notre parc automobile et de notre flotte. En achetant des véhicules et de l'équipement moins énergivores, nous anticipons que le Ministère réussira à réduire l'incidence de ses émissions liées au transport.

En 2001, 40 pour cent (soit 23 sur 60) des nouveaux véhicules achetés par Transports Canada étaient alimentés aux carburants de remplacement. Cela comprend 12 véhicules hybrides (électrique-essence), sept convertis au gaz naturel et quatre alimentés à l'éthanol.

HISTOIRE DE RÉUSSITE DANS LA RÉGION DU PACIFIQUE

Aéroport Sandspit, Île Moresby

Les îles de la Reine-Charlotte, C.-B.

Le mode de vie en collectivité côtière isolée offre à la fois avantages et défis. D'un côté, on peut jouir d'un milieu naturel sauvage, de la riche culture Haida Gwaii et d'un train de vie plus modéré – mais il faut aussi confronter la réalité incontournable de la capacité de transport limitée de cette communauté insulaire éloignée, située à 128 km de la côte nord-ouest de la Colombie-Britannique et à 720 km au nord de Vancouver.

Lorsqu'il a fallu remplacer deux des réservoirs de mazout souterrains, Transports Canada s'est aperçu qu'il pouvait profiter de l'occasion pour réduire ses coûts opérationnels, bloquer une source potentielle de contamination future et réduire ses émissions de gaz à effet de serre en ajoutant le chauffage au propane à son ensemble de technologies de chauffage propres.

En 1995, une installation terminale a été construite, équipée d'un système de pompes de chauffage géothermiques capables de chauffer et de refroidir le nouvel édifice de façon plus efficace que l'ancien système de chauffage (des chaudières alimentées au mazout). La technologie géothermique extrait de la chaleur qui s'accumule dans la terre (ou dans l'édifice durant l'été) et la pompe, à travers un échangeur, dans un milieu liquide. En 1991, des unités résidentielles ont été modernisées et sont maintenant chauffées au propane provenant des réservoirs d'entreposage souterrains. En 2001, un grand édifice commercial loué par Parcs Canada a été modernisé. Il est maintenant chauffé au propane, ce qui réduit considérablement le besoin de transporter, d'entreposer et d'éliminer le mazout sur l'île. Bien entendu, les coûts associés à ces activités sont réduits du même coup.

Grâce aux modernisations, Sandspit a considérablement réduit ses coûts opérationnels et son potentiel de risque de déversements et de fuites d'hydrocarbures. Il a aussi réduit ses émissions globales de gaz à effet de serre, qui contribuent au changement climatique, de plus de 65 pour cent.

L'air pur

Selon des études récemment effectuées, la pollution de l'air a des répercussions néfastes sur la santé des personnes souffrant de troubles respiratoires et cardiaques. Elle nuit aussi à notre milieu naturel. Les scientifiques ont associé la pollution de l'air aux décès prématurés, aux maladies et aux hospitalisations dans les grandes villes canadiennes. Des coûts sont rattachés à tous ces problèmes, qui menacent aussi les économies locales. Même une légère exacerbation de la pollution de l'air touche la santé des gens, particulièrement au sein des populations vulnérables.

L'ozone des basses couches de l'atmosphère (ou troposphérique) est l'ingrédient principal du smog. La formation de l'ozone provient en partie de la radiation solaire et de la chaleur ambiante. Le climat mondial risque de provoquer des concentrations plus élevées d'ozone troposphérique dans la région du Grand Toronto, à mesure que les étés deviennent plus chauds. La combustion des carburants fossiles, surtout par les véhicules à moteur, est la source locale principale de la pollution de l'air. Le monoxyde de carbone, les oxydes nitreux et les oxydes sulphureux sont parmi les substances émises.

Le rôle de Transports Canada dans l'assainissement de l'air est surtout lié à l'établissement de partenariats et à la sensibilisation du secteur des transports et d'autres paliers de gouvernement.

HISTOIRE DE RÉUSSITE DANS LA RÉGION DE L'ONTARIO

En 2001, Transports Canada, région de l'Ontario, a initié un Plan d'action ministériel de lutte contre le smog, une approche visant à réduire les émissions de polluants générateurs de smog. La Région reçoit directement d'Environnement Canada un service des avis de smog, avec l'appui de la haute gestion. Le service avise les employés qu'un avis de smog a été émis pour le lendemain. On rappelle aux employés que le smog peut nuire à la santé, et on leur conseille d'éviter de faire de l'exercice trop ardu à l'extérieur, surtout l'après-midi et en début de soirée. Les employés reçoivent des conseils visant à réduire le smog :

- Réduire l'utilisation de la voiture en organisant des téléconférences, en reportant les réunions, en faisant du covoiturage, ou en empruntant le réseau de transport en commun
- Éviter d'utiliser de l'équipement alimenté à l'essence ou au diesel, ex. les tondeuses, les émondeuses, les souffleuses à feuilles (au travail et chez soi)
- Éviter de faire le plein d'essence entre 8 h et 20 h (puisque durant cette période le soleil crée de l'ozone à partir des vapeurs qui s'échappent)
- Éviter d'utiliser des pesticides ou des solvants
- Éviter de laisser les voitures tourner au ralenti
- De plus, la possibilité du télétravail vient s'ajouter pour bien des employés. Il faudrait cependant en discuter à l'avance avec son gestionnaire.

Succès !!

Une enquête a été menée pour identifier la portée de la réponse des employés à ce programme. Les résultats du sondage sont forts encourageants !

Plus d'une personne sur trois a pris le temps de répondre à l'enquête, ce qui renforce la validité statistique des résultats. Selon les réponses obtenues, les employés de Transports Canada sont conscients et motivés, tel qu'indiqué par les résultats suivants :

- **99 pour cent** sont conscients du fait que le transport joue un rôle important dans la génération du smog
- **85 pour cent** sont d'avis que les fonctionnaires devraient être appelés à modifier certaines de leurs habitudes au travail afin d'atténuer la génération du smog, et **79 pour cent** croient qu'ils devraient aussi le faire ailleurs qu'au travail
- **Plus de 50 pour cent** des répondants savaient que le Ministère s'était engagé envers la mise en place d'un système de notification l'été dernier

La réponse de employés a aussi été fort encourageante. Le nombre époustouflant de 89 pour cent des répondants ont indiqué qu'ils comptaient modifier leurs actions les jours de smog. Les actions suivantes étaient le plus souvent identifiées :

- Éviter de faire le plein d'essence entre 8 h et 20 h (72 pour cent)
- Éviter d'utiliser de l'équipement alimenté à l'essence ou au diesel (70 pour cent)
- Emprunter le réseau de transports en commun (46 pour cent)

Trente pour cent des répondants ont pris le temps de visiter des sites web pour se renseigner davantage. Bon nombre de renseignements ont ainsi été récupérés, ainsi que des suggestions pour élargir et améliorer le programme. Une révision est en cours dans l'optique d'une mise en oeuvre au cours de la prochaine saison.

Programme de surveillance de l'air


Le laboratoire mobile de surveillance de l'air de Transports Canada a été très actif en 2001. En juin, une étude d'un an a été menée à l'Aéroport de Dorval qui utilisait des données fournies par le laboratoire mobile. Les résultats de cette étude ont été compilés et présentés dans un document intitulé *Étude de la qualité de l'air aux environs de l'Aéroport international de Montréal/Dorval : Comparaison régionale et mesures de contrôle*. Le laboratoire mobile est ensuite allé à l'Aéroport international de Halifax, où une étude de trois mois a été menée pour analyser les émissions provenant des opérations de cet aéroport. En novembre, le laboratoire mobile s'est rendu à l'autre bout du pays, jusqu'à l'Aéroport international de Victoria, où une étude approfondie a été menée en vue de documenter les niveaux actuels de pollution de l'air à l'Aéroport international de Victoria et pour mesurer les polluants atmosphériques gazeux et les particules en suspension (monoxyde de carbone [CO, oxydes d'azote (Nox), les hydrocarbures totaux (THC), les particules (PM10) et le total des particules en suspension (TPS).]

Deuxième Sommet sur le smog

Du 11 au 21 juin 2001, des dirigeants des secteurs privé et public de par le monde se sont réunis à Toronto, à la recherche de solutions possibles pour lutter contre le smog. Une déclaration internationale a été signée par 16 villes de l'Europe, des Amériques et de l'Afrique, faisant appel aux gouvernements du monde de réduire de 50 pour cent leurs émissions de gaz à effet de serre. En même temps, les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux ont signé une déclaration intergouvernementale les engageant à établir un Conseil de l'air pur, chargé de s'attaquer aux problèmes liés au smog et à réduire les émissions associées aux changements climatiques. En outre, une conférence communautaire a eu lieu à Metro Hall, réunissant 400 dirigeants pour partager leurs meilleures pratiques et pour mener à l'action.

Parmi les initiatives spécifiquement liées aux transports annoncées lors du Sommet sur le smog étaient les suivantes :

- un Programme de démonstrations de transport urbain de 40 millions \$, qui fait partie du Plan d'action 2000 sur le changement climatique du gouvernement du Canada, fournira un financement réparti sur cinq ans, permettant aux collectivités canadiennes de mettre au point des démonstrations visant à illustrer et à évaluer des méthodes de réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports.
- Le ministre des Transports a demandé à VIA Rail de préparer une stratégie de services de trains de banlieue pour les régions du Grand Toronto et du Grand Montréal, qui viendraient s'ajouter aux services offerts par GO Transit et l'Agence métropolitaine de transport.
- Près de 30 millions \$ avaient été prévus sur cinq ans pour financer le développement, l'intégration et le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI) au Canada. Les STI comprennent des applications telles que des systèmes perfectionnés de renseignements aux voyageurs, de gestion de la circulation, de transports en commun, d'exploitation de véhicules commerciaux, de gestion d'intervention d'urgence et de sécurité des véhicules.
- De récentes modifications apportées au Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles établissent une norme de sécurité pour la protection des occupants de véhicules électriques et



harmonisent les exigences canadiennes à celles des États-Unis. Un véhicule électrique signifie tout véhicule qui utilise des batteries pour générer de l'électricité afin d'alimenter un moteur électrique. Comme tous les véhicules à moteur au Canada, les véhicules électriques doivent être certifiés par le fabricant et être conformes aux normes de sécurité en vertu de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles. Cette modification met en place une série d'essais de collision pour protéger les occupants des dangers uniques aux véhicules électriques, tels que les chocs électriques, les fuites d'électrolyte des batteries et les blessures pouvant être causées par des composantes de batteries qui pénètrent dans le compartiment des passagers. La nouvelle norme s'applique aux voitures électriques particulières, aux véhicules travail et loisirs, aux camions et aux autobus.

Questions liées à la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (LCPE)

L'ÉTHYLÈNE GLYCOL

Pour assurer la sécurité du transport aérien durant les périodes de tempêtes d'hiver, les lignes aériennes arrosent les avions avec un liquide chauffé à base de glycol avant le décollage. Jusqu'à 50 pour cent du liquide de dégivrage ainsi appliqué aux aéronefs tombe sur la surface de l'aire de trafic et finit par contaminer les effluents ou par percoler dans les sols souterrains.

Quoique du glycol ait été décelé dans l'air et dans la nappe phréatique, la préoccupation

principale est liée au déversement des eaux pluviales dans les eaux de surface. Puisque le glycol affiche une demande biochimique en oxygène élevée, l'évacuation des effluents non-traités qui contiennent des liquides de dégivrage créent un problème de pollution inacceptable et menacent de nuire à la vie aquatique.

Afin de protéger l'environnement contre ces effluents, les aéroports de Transports Canada ont mis en oeuvre un programme d'échantillonnage et d'analyse des eaux de pluie aux aéroports à l'échelle du pays. Des programmes de qualité de l'eau ont aussi été établis par les autorités aéroportuaires locales et les autorités aéroportuaires canadiennes. Même si les lois environnementales en vigueur n'exigent pas spécifiquement le contrôle des eaux, les lois fédérales, provinciales et municipales, elles, stipulent que le secteur est tenu de respecter certaines normes et lignes directrices relatives à la qualité de l'eau.

Pour assurer une gestion responsable et écologique du glycol, les aéroports de Transports Canada et les autorités aéroportuaires locales ont ensemble mis en oeuvre, de concert avec les transporteurs aériens, des plans et des procédures détaillés visant à réduire l'incidence du glycol sur l'environnement.

La *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (LCPE) prescrit une concentration maximale de 100 mg par litre de glycol, soit le niveau acceptable de glycol au point de rejet vers le plan d'eau récepteur. Les lignes directrices s'appliquent à tous les aéroports possédés ou exploités par le gouvernement du Canada, ou situés sur une terre que possède le gouvernement canadien.

Parmi les 17 aéroports que possède et exploite toujours Transports Canada, un seul a signalé avoir dépassé la limite de 100 mg par litre de glycol.

LES SELS DE VOIRIE

Une évaluation scientifique exhaustive de cinq années effectuée par Environnement Canada a déterminé que les sels de voirie, en concentrations suffisantes, constituent un danger pour les plantes, les animaux et l'environnement aquatique. La recommandation d'ajouter les sels de voirie à l'annexe de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement) (LCPE) a donc été formulée. Le gouvernement prendra une décision finale sur cette importante mesure juridique après une étude approfondie des commentaires reçus.

Transports Canada est conscient de l'importance des sels de voirie dans la protection de la sécurité des routes. Les sels de voirie jouent un grand rôle dans la sécurité et l'efficacité du système routier canadien pendant l'hiver. Les activités relatives à l'entretien pendant l'hiver, y compris l'utilisation des sels de voirie, permet aux véhicules de circuler et de réduire les blessures ainsi que les pertes de vie. Les consultations seront entamées l'an prochain pour améliorer notre façon de gérer les sels de voirie de sorte qu'ils nuisent le moins possible à l'environnement.

En vertu de la LCPE, le gouvernement dispose de deux ans pour élaborer des mesures de gestion afin de réduire l'incidence des sels de voirie sur l'environnement. Diverses pratiques de gestion seront étudiées, y compris l'amélioration des techniques d'épandage, des techniques d'entreposage et de traitement. Ces mesures seront choisies et élaborées par le gouvernement du Canada en tenant compte des commentaires des territoires et provinces, des autres intervenants, dont les municipalités, les autorités chargées du transport et de l'entretien des routes, l'industrie des sels de voirie et les groupes environnementaux. Elles s'appuieront également fondées sur les activités déjà entreprises. Le régime de gestion des risques proposé sera présenté au gouvernement et fera l'objet d'une autre période de consultation de 60 jours. Après approbation, le gouvernement dispose d'une autre période de 18 mois pour terminer les mesures. On estime que ces mesures permettront de réduire les effets nocifs des sels de voirie sur l'environnement sans compromettre la sécurité routière.

Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

Transports Canada est membre de plusieurs groupes de travail de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur l'aviation et l'environnement.

Transports Canada est co-président d'un tel groupe de travail, soit « Les aéroports et les opérations », qui a produit un document d'orientation international sur la protection de l'environnement et l'utilisation du terrain aux aéroports. Ce document, intitulé *Le guide de planification des aéroports de l'OACI - Partie 2 - Utilisation du terrain et protection de l'environnement*, décrit les pratiques exemplaires utilisées par les aéroports pour atténuer l'incidence sur l'air, sur l'eau et sur le sol.

Transports Canada est aussi membre d'un groupe de travail qui vise à réduire les émissions sol-air des aéroports provenant des activités d'aviation et des aéroports. Du matériel d'orientation a été produit, sous forme d'une circulaire de l'OACI. Cette dernière sera promue lors d'ateliers internationaux offerts dans plusieurs régions du monde. Le document en question est intitulé *Occasions opérationnelles de minimiser la consommation en carburant et de réduire les émissions*. Il offre des précisions aux aéroports et aux lignes aériennes.

INVENTAIRE DES RESSOURCES NATURELLES À L'AÉROPORT CHURCHILL – RÉGION DES PRAIRIES ET DU NORD

L'inventaire des ressources naturelles de Churchill a été identifié comme engagement dans la Stratégie de développement durable de Transports Canada. La région de Churchill est délicate sur le plan écologique. L'aéroport de Churchill est situé dans cette région, au sud de la Baie d'Hudson dans une zone de transition entre les écozones de la forêt boréale et du sud de l'Arctique.

Puisque la région est délicate et vu les activités aéroportuaires de Transports Canada, le fait de compléter l'Inventaire des ressources naturelles (IRN) de l'Aéroport Churchill était une étape importante à suivre pour protéger les ressources naturelles qui s'y trouvent.

L'IRN doit décrire les ressources naturelles, identifier les impacts possibles et développer des plans de gestion efficaces qui permettent d'équilibrer les activités opérationnelles et les principes de la protection et la gérance de l'environnement.

Les questions telles que l'identification et le contrôle des espèces rares, l'établissement de zones protégées, l'intégration aux plans de gestion des exigences d'habitat des espèces rares et l'élaboration de plans de récupération sont tous en cours.

S'inspirant de ces travaux, Transports Canada projette de développer un vidéo et un guide que pourront utiliser d'autres aéroports possédés et exploités par le Ministère.

3.0 PROGRAMME DE SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE

En tant que propriétaire et responsable de plus de 1 100 propriétés à l'échelle du pays, le Ministère a la responsabilité considérable d'assurer la bonne gestion environnementale de ses propres opérations ainsi que de celles exploitées sur ses terrains. Tandis que le système de gestion de l'environnement vise les opérations que contrôle directement le Ministère, il exclut actuellement les opérations des locataires sur les terrains loués à bail. Pour examiner l'état des terrains et des opérations de Transports Canada, un programme complet de surveillance environnementale a été lancé en 2000, dont les objectifs sont les suivants :

- Assurer la conformité aux lois et aux règlements applicables;
- Assurer la conformité aux politiques et aux pratiques du gouvernement du Canada et de Transports Canada;
- Assurer le respect des clauses environnementales des ententes de location à bail;
- Assurer que les opérations soient conformes aux bonnes pratiques environnementales et aux principes de développement durable.

Pour atteindre ces objectifs, cinq différents protocoles de surveillance environnementale ont été développés comme outils à l'intention des employés de Transports Canada. Ces derniers pourront les utiliser pour évaluer les opérations et les terrains possédés par le Ministère.

Protocoles de surveillance environnementale

Le Programme de surveillance environnementale de Transports Canada comporte cinq protocoles d'évaluation. Ces protocoles doivent être utilisés dans certaines circonstances précises. Même si elles sont liées, on doit les utiliser et les appliquer de différentes façons.

1) VÉRIFICATION DU SYSTÈME DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENTS (SGE)

Élaboré par la Direction générale de la Protection de l'environnement d'Environnement Canada, ce protocole est très détaillé et s'applique à tous les ministères fédéraux ayant développé et mis en oeuvre des SGE. Le protocole sert à évaluer les SGE de l'administration centrale et des régions par rapport à leur respect et leur mise en oeuvre des lignes directrices et des procédures d'ISO 14001.

2) ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ ENVIRONNEMENTALE

Le Ministère utilise ce protocole pour évaluer les installations que possède et exploite Transports Canada, ou lorsque nous souhaitons évaluer une installation louée par le Ministère d'un tiers. Par exemple, le protocole peut servir à évaluer une propriété ou une installation que nous avons loué de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. Le protocole sert à évaluer le rendement du Ministère par rapport aux pratiques environnementales régies par le gouvernement du Canada. (Comme règle générale, les règlements provinciaux et municipaux ne s'appliquent pas aux installations ni aux opérations fédérales.)



3) ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ ENVIRONNEMENTALE

Le Ministère utilise ce protocole lorsqu'il évalue les installations que possède et exploite Transports Canada, ou lorsque nous souhaitons évaluer une installation que loue le Ministère d'un tiers. Le protocole sert à évaluer le rendement du Ministère par rapport aux pratiques environnementales qui ne sont pas actuellement réglementées. Par exemple, le protocole sert à évaluer la conformité d'une installation aux politiques fédérales ou ministérielles relatives à la réduction des déchets, à la conservation de l'eau ou à la consommation de l'énergie.

4) ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE D'UNE PROPRIÉTÉ

Ce protocole sert à évaluer les propriétés que le Ministère a confié à des tiers. Il sert à évaluer si les exploitants d'une installation ou d'une propriété louée ont respecté les modalités de l'entente conclue avec le Ministère. Jusqu'ici, le protocole a servi exclusivement à évaluer le rendement des Autorités aéroportuaires par rapport aux baux fonciers signés avec Transports Canada. Il a été appliqué par la suite à 17 des 26 installations du Réseau national des aéroports (RNA) au pays.

5) L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE – LE PROGRAMME D'ASSURANCE DE LA QUALITÉ (PAQ)

Ce protocole sert à évaluer notre degré de conformité et la mesure dans laquelle nous réussissons à appliquer la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

Depuis le lancement du programme, plusieurs évaluations ont été complétées.

ÉVALUATIONS EFFECTUÉES JUSQU'À DATE :

- Dix-sept évaluations de propriétés ont été effectuées à l'aide du Protocole sur l'évaluation environnementale des propriétés.
- Deux examens d'évaluation environnementale ont été finalisés dans le cadre du Programme d'assurance de la qualité (PAQ).
- Deux vérifications du système de gestion ont été menées.
- Deux évaluations de la conformité (programme de réduction des déchets et étude de la ligne de base nationale sur la consommation énergétique).

4.0 PROGRAMME DE GESTION DES LIEUX CONTAMINÉS

■ 4.1 LIEUX CONTAMINÉS

Transports Canada, à titre d'exploitant, de propriétaire et de locateur, continue à gérer les propriétés telles que les aéroports et les ports. À la suite d'activités commerciales et industrielles, certaines de ces installations se situent maintenant sur des lieux contaminés.

Transports Canada a fixé les échéanciers suivants dans le cadre de son SGE pour la gestion des lieux contaminés et prévoit l'atteinte des deux cibles dans les délais prévus.

La cible de Transports Canada pour la gestion des terrains en vertu du SGE

- Dresser l'inventaire des sites et les assainir ou les gérer d'ici 2003-2004.
- Établir un cadre de gestion des lieux contaminés d'ici 2001-2002.

Transports Canada s'est engagé à gérer ses lieux contaminés de façon responsable sur le plan écologique. Afin d'assurer la réalisation de cet engagement, Transports Canada a créé un programme permanent de gestion des lieux contaminés ainsi qu'une politique de gestion qui stipule l'identification, la classification, la gestion et la documentation uniformes de tous les lieux contaminés de Transports Canada.

Pour aider au contrôle de l'inventaire, à l'établissement de rapport et à la comptabilisation des coûts liés à la responsabilité, le Ministère maintient une base de données électronique, qui contient des paramètres de base pour chacun des lieux, notamment l'emplacement, la classification et l'état de chaque site.

Le Ministère poursuit ses efforts d'identification des lieux pouvant être contaminés. Actuellement, Transports Canada contrôle 564 lieux en tout, dont 510 ont été évalués et 54 sont soupçonnés d'être contaminés. Parmi ces lieux sont des installations qui constituent une responsabilité ou une éventualité pour le Ministère, ainsi que des installations transférées. Les lieux ont été classés conformément au Système national de classification (SNC) du Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME).

TERRAINS OCCUPÉS PAR NAV CANADA

En 2001, 25 sites de navigation aérienne ont été assainis au coût de 419 000 \$. Ces lieux sont occupés par Nav Canada et lui ont été loués à bail dans le cadre de la privatisation du Système de navigation aérienne qui s'est produite en 1996. En vertu d'une convention de cession, Transports Canada est responsable de la contamination qui s'est produite avant le transfert. Ce projet doit durer jusqu'en 2002 et nous projetons assainir 28 autres sites, ce qui coûtera environ 1 900 000 \$.

CLASSIFICATIONS DU SNC DU CCME

1. MESURES REQUISES

Selon l'information disponible, des mesures (p.ex. description plus détaillée du site, gestion des risques, assainissement, etc.) sont requises pour donner suite à certaines préoccupations. Généralement, les sites de classe 1 ont tendance à entraîner des préoccupations de haut niveau pour plusieurs facteurs et des impacts mesurés ou observés ont été documentés.

2. MESURES PROBABLEMENT REQUISES

Selon l'information disponible, il y a un potentiel élevé d'effets défavorables hors site, mais la menace à la santé et à l'environnement n'est généralement pas imminente. Il n'y a probablement pas d'indication de contamination hors site. Cependant, le potentiel de contamination a été jugé élevé et, donc, des mesures sont probablement requises.

3. MESURES PEUT-ÊTRE REQUISES

Selon l'information disponible, ce site n'est pas actuellement une préoccupation de haut niveau. Cependant, des enquêtes supplémentaires pourraient être effectuées pour confirmer la classification du site et certaines mesures seront peut-être nécessaires.

4. MESURES PROBABLEMENT NON REQUISES

Selon l'information disponible, il n'y a probablement pas d'impact environnemental important ou de menaces à la santé. Il n'est probablement pas nécessaire de prendre des mesures à moins que d'autres renseignements fassent surgir plus de préoccupations et dans ce cas le site devrait être examiné à nouveau.

5. DONNÉES INSUFFISANTES

Il n'y a pas assez de données pour classer le site. Dans ce cas, des renseignements supplémentaires sont nécessaires pour combler le manque de données.

Lieux de Transports Canada selon le SNC du CCME *

Classe 1 =	49
Classe 2 =	151
Classe 3 =	104
Classe N =	72
Classe I =	196
	572

**Source : Base de données de Transports Canada, 04-30-02*

Lieux contaminés par classement

Soupçonnés d'être contaminés	39
Sujets à l'évaluation	177
En cours d'assainissement	76
Assainis et sujets à la gestion du risque	10
Sujets à la gestion du risque	117
Entièrement assainis	17
Assainis par un tiers	13
Évalués - aucun mesure de requeise	123
	572

**Source : Base de données de Transports Canada Fév. 8-02*

Transports Canada est tenu de soumettre des données d'inventaire au Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT) chaque année, à la fin de chaque exercice, afin qu'elles soient intégrées à l'Inventaire du SCT des lieux contaminés fédéraux et des décharges de déchets solides.

Afin de rencontrer la cible ministérielle du SGE relative à l'inventaire et l'assainissement ou la gestion du risque pour tous les lieux contaminés d'ici 2003-2004, l'administration centrale a initié un projet en vue d'assurer que toutes les propriétés soient évaluées pour identifier toute contamination possible. La première tâche (continue) serait d'assurer l'identification de tous les lieux que possède le Ministère.

Transports Canada est membre actif et co-commanditaire du Groupe de travail interministériel de gestion des lieux contaminés (GTIGLC). Le Ministère travaille en collaboration avec le GTIGLC pour planifier la mise en oeuvre de la Norme pancanadienne relative aux hydrocarbures présents dans le sol pour les ministères fédéraux. De plus, Transports Canada en tant que membre du GTIGLC, a participé à l'élaboration d'une ébauche de cadre pour la gestion des lieux contaminés fédéraux, entreprise par le Secrétariat du Conseil du Trésor. Le cadre doit comprendre une série de politiques et d'avis visant à promouvoir une approche fédérale uniforme envers la gestion des lieux contaminés.

Pendant la deuxième moitié de l'an 2001, le Bureau du vérificateur général a initié une revérification de la gestion des lieux fédéraux contaminés. Cette revérification se base sur des rapports antérieurs (le Rapport 1995 du Vérificateur général et le Rapport 1996 du Vérificateur général), dont certains chapitres se penchent sur la question des lieux contaminés fédéraux. Des rapports de suivi portant sur ces deux vérifications ont été produits en décembre 1997 et en décembre 1998. En collaboration avec les régions, l'administration centrale a préparé une réponse détaillée, adressée au Bureau du vérificateur général.



AVANT



APRÈS

LES LIEUX CONTAMINÉS : UNE RÉUSSITE POUR LA RÉGION DE L'ATLANTIQUE

Lors d'une étude de base sur l'environnement menée à l'Aéroport international de Gander, un dépotoir à barils a été découvert dans un espace boisé. Plus de 1000 barils de 205 litres s'y trouvaient. La plupart d'entre eux étaient remplis d'un matériel bitumineux, qui datait de la construction de l'aéroport vers la fin des années 1930. L'état de certains barils était douteux, et du matériel avait fui.

Transports Canada, grâce à l'ingéniosité d'un entrepreneur local, a conçu un système permettant de recycler les barils et le matériel bitumineux. Les barils ont été placés dans un four spécial, où leur contenu était liquéfié. Une fois liquide, le matériel coulait aisément dans un système de collecte. Une usine locale de fabrication d'asphalte s'est servie du matériel bitumineux comme carburant de chauffage, puis l'a recyclé. Les barils ont été nettoyés et envoyés au recyclage. En tout, 1 010 barils, ainsi que leur contenu, ont été recyclés.

Ce projet prouve que l'ingéniosité et la créativité peuvent transformer une situation susceptible de présenter un danger et d'engendrer des coûts en une histoire de réussite. Cette réussite était axée sur la récupération, le recyclage et la réutilisation des matériaux, qui ont permis non seulement d'économiser de l'argent mais aussi de faire une contribution importante envers l'amélioration de notre milieu naturel.

ACTIVITÉS DE L'ADMINISTRATION CENTRALE DANS LA RÉGION

L'Administration centrale de Transports Canada continue un projet pilote de bio-restauration à Cambridge Bay (Nunavut). Ce projet a été initié en 1999 afin de démontrer que la bio-restauration peut se faire même en climat froid, contrairement à ce que pensent bien des gens. S'il réussit, il serait possible d'éviter de transporter les sols contaminés vers le sud à des prix exorbitants. Les résultats initiaux étant prometteurs, ils ont été présentés lors d'une conférence prestigieuse à Cambridge (Angleterre), soit la Conférence on Contaminants in Freezing Ground. Le projet a continué tout au long de 2001 et des échantillons de sol prélevés en octobre 2001 ont démontré une réduction importante en hydrocarbures, indiquant que le processus a réussi. Nous prévoyons qu'en 2002, le sol contaminé sera restauré à tel point qu'il pourra être éliminé dans une décharge locale, ce qui représente une économie considérable comparativement aux autres solutions d'élimination. Suite à notre réussite à l'égard de ce projet, nous avons été invités à présenter les résultats à la Third Conference on Contaminants in Freezing Ground à Hobart (Tasmanie), organisée par la Australian Antarctic Division.

■ 4.2 RÉSERVOIRS DE STOCKAGE

Pendant que le nombre de réservoirs de stockage situés sur nos propriétés continue à baisser, le Ministère continue à entretenir son inventaire de réservoirs. Une mauvaise gestion des réservoirs peut provoquer la contamination des lieux, engendrer des préoccupations relatives à la santé et la sécurité et mener à des problèmes juridiques. La plupart de ces réservoirs contiennent des produits pétroliers et des produits apparentés, dont le carburant aviation et le glycol. Ces produits menacent de contaminer les environs.

En vertu du SGE, Transports Canada s'est fixé l'objectif suivant par rapport à la gestion de ses réservoirs souterrains et hors sol.

La cible ministérielle en vertu de son SGE, par rapport aux réservoirs

- **des vérifications régionales des réservoirs.**

Transports Canada a déjà respecté son échéancier pour gestion des réservoirs hors sol et souterrains en enregistrant et en remettant en état tous ses réservoirs, conformément au Règlement de la LCPE sur l'enregistrement des systèmes de stockage de produits pétroliers et de produits apparentés sur le territoire domaniale.

Dans la Région de l'Atlantique, aucune vérification des réservoirs n'a été faite en 2001. Cependant, des mesures ont été prises suite aux vérifications de 2000. Un expert-conseil a été embauché pour inspection et identifier les réservoirs non conformes aux codes ou aux directives techniques fédérales. Suite à ce rapport, neuf réservoirs ont été enlevés, six remis en état et cinq nouveaux installés.

Dans la Région de l'Ontario, Transports Canada ne possède ni n'exploite aucun réservoir.

La Région du Québec n'a pas vérifié de réservoir en 2001-2002, puisque tous les réservoirs situés aux aéroports ont été inspectés en 2000-2001. Selon les résultats de 2000-2001, la Région a remis en état neuf réservoirs situés aux aéroports de Sept-Îles et des Îles-de-la-Madeleine. Ces réservoirs sont maintenant conformes aux directives fédérales sur les réservoirs de stockage souterrains. En 2002-2003, sous réserve de financement, la Région prévoit remplacer 12 réservoirs et en remettre trois en état. La Région du Québec prévoit inspecter tous les réservoirs situés dans les havres en 2002-2003.

Dans la Région des Prairies et du Nord (RPN), Transports Canada possède et exploite des réservoirs de stockage à l'aéroport de Churchill qui sont conformes aux directives techniques de la LCPE. Au cours de l'exercice suivant, la RPN a l'intention d'embaucher un entrepreneur pour vérifier les réservoirs sont conformes aux directives.

La Région du Pacifique a mené plusieurs tâches reliées aux réservoirs de stockage. Dans le cadre de l'étude de base sur l'environnement (EBE) de Prince George, six réservoirs de Transports Canada ont été inspectés; quatre étaient conformes et deux ne l'étaient pas. Les deux réservoirs hors sol non-conformes ont été enlevés et remplacés.

Proposition de la DGSA

La Direction générale des services des aéronefs (DGSA) possède et gère 2 réservoirs de stockage souterrains et 5 réservoirs à la surface. Une inspection du réservoir souterrain à l'Administration centrale de la DGSA a été faite en 2001. Au cours du prochain exercice, la DGSA a l'intention de vérifier chacun des 5 réservoirs de stockage à la surface, ainsi que le réservoir de stockage souterrain à Moncton

En 2001-2002, Transports Canada a participé au développement et à l'essai d'un projet de modélisation pour la responsabilité liée aux réservoirs de carburant. Le projet visait à développer un modèle permettant d'estimer la responsabilité liée à la contamination des lieux par les réservoirs de stockage. Ce modèle a été développé par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, en collaboration avec les ministères membres du Groupe de travail interministériel de gestion des lieux contaminés (GTIGLC).

À l'heure actuelle, Transports Canada a 110 réservoirs en tout (26 réservoirs souterrains et 84 réservoirs hors sol) dans la base de données du projet de modélisation. L'inventaire de réservoirs comprend 23 propriétés où se trouvent en tout 82 systèmes de réservoirs.

5.0 PROGRAMME DE SENSIBILISATION EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

■ 5.1 ÉMISSIONS EXTERNES


Le terme émissions externes s'applique à une catégorie bien précise d'émissions atmosphériques. Ces dernières ne sont pas directement attribuables aux activités du gouvernement du Canada. Elles sont plutôt générées par les activités des fonctionnaires fédéraux telles que le transport quotidien pour se rendre au travail et les déplacements effectués pour des raisons professionnelles. Lorsque nos employés se déplacent, que ce soit pour faire la navette ou pour un voyage d'affaires, des gaz à effet de serre sont générés.

Quelques 300 000 employés du gouvernement canadien se déplacent quotidiennement pour se rendre au travail. Dans le cadre de leurs fonctions, bon nombre d'entre eux voyagent aussi pour assister à des réunions et à des conférences, qu'il s'agisse d'un déplacement à l'intérieur d'une ville ou de faire le tour du monde. Ces voyages génèrent considérablement de gaz à effet de serre et d'autres émissions qui portent atteinte à la qualité de l'air. Selon une analyse récente de Transports Canada, on estime que les émissions de gaz à effet de serre provenant des déplacements de fonctionnaires fédéraux dans le cadre de leurs fonctions s'élèvent à environ 1,5 millions de tonnes par année (dont 40 pour cent est attribuable à la navette et 60 pour cent aux voyages d'affaires.) Cela correspond à peu près aux émissions annuelles de gaz à effet de serre provenant de 350 000 voitures canadiennes – soit le nombre total de voitures en Terre-Neuve et au Labrador.

Le Programme de réduction des émissions externes, dirigé par Transports Canada, démontre du leadership en réduisant les gaz à effet de serre et les autres émissions qui ne sont pas directement attribuables aux activités du gouvernement du Canada, mais qui découlent d'activités associées au gouvernement, telles que les voyages d'affaires entrepris par les fonctionnaires et le transport quotidien de ses employés. Nous estimons que ces émissions représentent à peu près la même quantité que les émissions provenant directement des immeubles fédéraux. Le Programme de réduction des émissions externes fournit aux employés du gouvernement du Canada l'occasion de participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le programme vise à réduire les gaz à effet de serre et les autres émissions résultant de l'opération des véhicules privés en favorisant parmi les fonctionnaires fédéraux une utilisation accrue des transports en commun, du covoiturage, et du transport actif (la marche, la course, le vélo). À travers un éventail d'instruments de politique et de communication, ce programme vise également à réduire les gaz à effet de serre et les autres émissions en explorant les façons possibles de remplacer les voyages d'affaires, par exemple par le télétravail et les vidéoconférences. Vous pouvez vous renseigner sur le programme des émissions externes en visitant le <http://www.fhio.gc.ca>.

■ 5.2 DÉPLACEMENTS ÉCONAVETTE

Les émissions dues au transport représentent environ 25 pour cent des émissions de GES produites au total au Canada. Trois quarts de ces émissions proviennent du transport routier, surtout des déplacements effectués en voiture privée. La réduction du nombre de tels voyages et de la distance parcourue, au moyen de la Gestion de la demande en transport (GDT), est l'un des aspects essentiels du programme Éconavette de Transports Canada. Le projet vise non seulement à encourager les employés à « écologiser » leurs pratiques de transport quotidien, mais aussi à les sensibiliser à leurs tendances relatives aux déplacements de sorte qu'ils les modifient pour réduire leur utilisation du véhicule.



Le projet vise surtout à promouvoir de façon générale les déplacements écologiques entre la maison et le travail. Un gros effort sera fourni pour générer de l'enthousiasme ainsi qu'un engagement soutenu chez les employés de sorte qu'ils deviennent des leaders du changement en matière de transport durable au sein de la collectivité.

Transports Canada est le premier ministère fédéral à lancer un tel programme généralisé auprès de ses employés dans la région de la capitale nationale. Transports Canada, à travers la Stratégie de développement durable, s'est aussi engagé à élargir le programme Éconavette en élaborant et distribuant une boîte à outils et en offrant des ateliers d'une journée. Au cours de l'année à venir, Transports Canada offrira une formation à divers employés, y compris ceux d'autres ministères. Pour en savoir plus long, veuillez visiter le site web du Ministère (www.tc.gc.ca).

■ 5.3 ACTIVITÉS DE SENSIBILISATION

Transports Canada demeure très engagé envers la promotion de l'action environnementale auprès du public, des autres ministères fédéraux et du secteur privé. Au cours de la dernière année, bon nombre d'initiatives ont été lancées pour encourager de telles actions.

Durant la Semaine de l'environnement, soit la semaine du 6 juin 2001, la région de la capitale nationale (RCN) a participé au Défi transport, un événement de cinq jours destiné à encourager les gens à trouver des moyens plus écologiques de se rendre au travail. L'utilisation des carburants fossiles (ex. l'essence) pour alimenter nos véhicules est l'une des principales causes de la pollution atmosphérique de nos jours. Afin de réduire les niveaux de pollution, les participants ont emprunté des modes de transports plus écologiques tout au long de la semaine. Ils se sont déplacés à pied, en vélo, en patins à roues alignées, en faisant du covoiturage ou en empruntant les réseaux de transport en commun, ou même en télétravaillant. Transports Canada a fait une contribution importante envers le Défi, se classant au deuxième rang parmi les entreprises ayant plus de 1000 employés. En tout, 46 pour cent des employés de la RCN y ont participé. En évitant de prendre leur voiture cette semaine-là, ils ont réussi à réduire leurs émissions de 25,7 tonnes (25708,34 kg).

La Direction générale des affaires environnementales de Transports Canada a monté un kiosque lors de la Conférence canadienne de l'Association du Transport à Halifax. L'information qu'on y offrait portait sur le travail qui se fait sur la Stratégie de développement durable et le Système de gestion de l'environnement du Ministère.

Depuis quatre ans, Transports Canada fournit à Environnement Canada un appui financier pour les cliniques d'inspection des véhicules qui se donnent dans différentes villes canadiennes. Les cliniques sont gratuites et visent à sensibiliser le public à la pollution atmosphérique et aux changements climatiques ainsi qu'à aux façons possibles de provoquer le changement à travers leur comportement.

La Direction générale des affaires environnementales a aussi fourni des articles pour TC Express, un bulletin de nouvelles national destiné aux employés. Les articles aident à sensibiliser les employés du Ministère aux questions d'ordre environnemental.

Lors de la Journée de l'air pur, le 6 juin 2001, Transports Canada a co-commandité une campagne de sensibilisation en partenariat avec l'Association canadienne du transport urbain. La campagne offrait des messages sur l'air pur et le changement climatique à bord des autobus de 61 villes à l'échelle du pays. Cette campagne a été commanditée dans le but de convaincre les Canadiens d'adopter un mode de transport plus durable.

L'initiative Non aux déchets

L'administration centrale de Transports Canada a introduit l'initiative Non aux déchets durant l'été 1997. Depuis ce temps, le programme Non aux déchets a permis aux employés de réacheminer 86 pour cent de leurs déchets vers divers flux de recyclage. Transports Canada s'est engagé envers l'amélioration du programme Non aux déchets et reconnaît que sa réussite continue dépend d'un entretien assidu et de la mise en oeuvre périodique de nouvelles initiatives. Transports Canada a donc décidé de mettre en oeuvre les initiatives suivantes afin d'assurer l'efficacité du Programme :

- L'expansion du programme de recyclage pour y rajouter un plus grand nombre de produits ;
- L'installation de centres de recyclage multi-matériel dans chacune des cinq salles de conférence ministérielles et dans la salle du conseil au 15^{ième} étage;
- L'installation de duplexeurs sur toutes les imprimantes du réseau local;
- Des « Conseil verts », affichés chaque mois aux centres de recyclage pour rappeler aux employés les différentes façons dont ils peuvent réduire leur impact sur l'environnement; et
- Des initiatives de communication pour mieux sensibiliser les employés aux différents matériaux pouvant être recyclés. Les affiches placées à tous les centres de recyclage en sont un exemple.

HISTOIRE DE RÉUSSITE DANS LA RÉGION DU QUÉBEC

Au cours de l'année 2001-02, la région du Québec a accru considérablement la portée de ses activités de sensibilisation, tel qu'elle s'était engagée à le faire dans la Stratégie de développement durable 2001-2003 du ministère.

Un kiosque sur la thématique du transport durable fut conçu, ainsi qu'une série de quatre dépliants : deux sur le transport durable, un qui décrit toutes les activités quotidiennes touchant l'environnement dans la région du Québec et un dernier sur le Système de Gestion de l'Environnement de la région du Québec. Le kiosque fut visible dans des événements destinés à une clientèle interne (Conférence de la haute direction de Transport Canada) aux partenaires fédéraux (Congrès du Conseil fédéral du Québec) et à une clientèle externe (Colloque de la maîtrise en environnement de Sherbrooke, Colloque de l'Association québécoise du transport et des routes – direction maritime). La participation à ces événements a permis d'accroître la visibilité de l'équipe tout en sensibilisant le public au transport durable.

Pendant la semaine de l'environnement, la Direction générale des affaires environnementales et l'équipe de Cession et gestion immobilière firent équipe pour organiser l'activité « Rapportez-les », qui permit aux employés du bureau régional de Dorval de se départir de leurs déchets dangereux domestiques. Pendant une journée, les employés pouvaient amener leurs DDD au travail et les confier à une firme spécialisée qui les récupéraient et les éliminaient selon les lois et règlements applicables. Près de 1 400 litres de peinture, huile, solvants et produits chimiques ont été récupérés, sans compter les pneus, les batteries et les bonbonnes de propane.



Systèmes de gestion de l'environnement dans le secteur du transport aérien

Le 7 septembre 2001, à Montréal, Transports Canada et le Conseil International des Aéroports - Amérique du Nord (ACI-AN) ont organisé de concert un atelier portant sur le développement et la mise en oeuvre des systèmes de gestion de l'environnement (SGE) pour les aéroports et les lignes aériennes. L'atelier a précédé la Conférence mondiale et nord-américaine de l'ACI, à laquelle ont assisté 2000 professionnels des aéroports en provenance de plus de 20 pays.

Quelques 70 délégués ont assisté à l'atelier. On y a présenté les tendances actuelles et les nouveautés manifestées chez les SGE du secteur du transport aérien. Huit experts du secteur privé y ont fait des présentations et ont partagé leurs expériences avec les délégués. Chaque participant a reçu un exemplaire des présentations et un sondage a été mené auprès des délégués pour solliciter leur rétroaction. Les résultats du sondage se sont avérés utiles et ont aidé à définir la portée du travail additionnel qu'envisage entreprendre le Ministère dans ce secteur.

L'organisation et la prestation de cet atelier ont été identifiées en tant qu'engagement dans la Stratégie de développement durable 2001-2003 de Transports Canada, et font partie des efforts du Ministère visant à mieux sensibiliser les gens au transport durable. Selon les commentaires formulés par les délégués, l'événement a respecté cet engagement et s'est avéré une grande réussite.

MINIMISER LES DÉCHETS – UNE RÉUSSITE DE LA RÉGION DES PRAIRIES ET DU NORD

Lorsque le Programme de réduction des déchets a été mis en oeuvre au printemps 2001 à l'édifice MacDonald à Winnipeg, il présentait certains défis uniques. Or, il s'est avéré une réussite considérable. Il contribue aux objectifs du Système de gestion de l'environnement de Transports Canada, soit d'améliorer le taux de réacheminement des déchets non-dangereux de la décharge.

En septembre 2001, seulement six mois après la mise en oeuvre du programme, une nouvelle vérification des déchets a démontré que 76 pour cent des déchets produits à l'immeuble MacDonald avaient été réacheminés de la décharge, soit assez pour remplir un wagon à céréales.

D'autres faits divers...

- La quantité de fibre réacheminé est équivalente à celle produite par 220 arbres arrivés à maturité
- L'immeuble a réussi à récupérer 93 pour cent du matériel admissible à la collecte
- Taux de réacheminement des déchets : 1999 - 24 pour cent 2000 - 58 pour cent 2001 - 76 pour cent

Vu la réussite du Programme de réduction des déchets à Winnipeg, Affaires environnementales compte poursuivre ses efforts à travers la mise en oeuvre du programme à d'autres centres de Transports Canada de la Région. La Place Canada à Edmonton doit le mettre en oeuvre en 2002.

6.0 PROGRAMME D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE (ÉE)

Le programme d'évaluation environnementale de Transports Canada appuie directement deux des sept défis stratégiques énoncés dans la Stratégie de développement durable. À l'appui du Défi no. 2, Élaborer des outils pour permettre des décisions éclairées, le Ministère s'est engagé à mettre en oeuvre une politique et des outils associés pour mener les évaluations environnementales stratégiques (ÉES). À l'appui du défi no. 4, qui a trait à l'amélioration de la gestion environnementale des opérations et des propriétés de Transports Canada, le Ministère s'est engagé à veiller à ce que les entités qui exploitent des activités sur les terrains ministériels, particulièrement les autorités portuaires et aéroportuaires, respectent les exigences de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. De plus, Transports Canada continue à améliorer son programme d'ÉE, bien établi dans les régions et à l'administration centrale par rapport aux projets de Transports Canada.

■ 6.1 PROJET D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE


La *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) stipule qu'une ÉE est requise lorsque Transports Canada :

- est le promoteur d'un projet (par ex., lors d'une construction dans un des aéroports exploités par Transports Canada);
- accorde une subvention ou d'autre aide financière à un projet (par ex. le financement accordé en vertu d'un programme d'aide);
- accorde un intérêt dans une propriété afin de permettre l'exécution d'un projet (ex. Transports Canada vend, loue ou transfère d'une autre façon le contrôle d'une propriété à une municipalité, à un autre groupe ou à un individu); ou
- exerce une fonction réglementaire dans le cadre d'un projet, tel que l'octroi d'un permis ou d'une licence, en vertu du *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées (Loi sur les chemins de fer)*.

Ces mesures sont appelées des « déclencheurs ».

En 2001, Transports Canada a mené 101 évaluations environnementales en tout, dont la plupart ont été menées dans les régions. Le tableau suivant démontre les totaux nationaux, par déclencheur cité dans la LCEE.

Trigger - déclencheur	total
Proponent - Promoteur (Pro)	33
Funding - Financement (F)	23
Land - Territoire (L-T)	44
Law List - Liste des lois (LL)	1
Total	101



En vue d'assurer une fondation uniforme à la base de tous les projets d'ÉE entrepris par ses employés, le Ministère a récemment préparé un guide qui porte sur les projets typiques de Transports Canada et les exigences en matière d'évaluation environnementale.

Suite à un examen quinquennal de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, le gouvernement a proposé d'apporter plusieurs modifications au processus fédéral d'ÉE. Ces modifications visent à fournir aux participants plus de certitude, de prévisibilité et d'opportunité, à améliorer la qualité des évaluations et à favoriser une participation publique plus concrète. Une des modifications proposées permettrait l'élaboration de règlements sur l'ÉE qui toucheraient les autorités aéroportuaires, et de combler les lacunes dans les règlements existants sur l'ÉE touchant les autorités portuaires canadiennes. Transports Canada travaille en collaboration avec l'Agence canadienne de l'évaluation environnementale pour assurer des résultats convenables.

■ 6.2 L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATÉGIQUE (ÉES) À TRANSPORTS CANADA : ÉNONCÉ DE POLITIQUE

Introduction :

En mars 2001, Transports Canada a mis en oeuvre son énoncé de politique d'ÉES, qui affirme de nouveau l'engagement du Ministère envers l'évaluation environnementale stratégique (ÉE stratégique ou ÉES). L'énoncé précise ce qui suit :

- le genre de mesure assujettie à l'ÉES,
- les éléments principaux du processus d'ÉES, et
- les responsabilités relatives à l'ÉES au sein du Ministère.

Contexte :

En vertu d'une directive du Cabinet de 1990, les ministères et organismes doivent entreprendre une procédure d'évaluation environnementale, non prévue dans la loi, relativement à tous les projets de politiques, plans et programmes fédéraux soumis à l'examen du Cabinet. En 1995, le sous-ministre de Transports Canada a publié une note de service définissant les responsabilités du Ministère relativement à la directive.

Dans sa *Stratégie de développement durable de 1997*, Transports Canada s'est engagé en particulier à procéder à une évaluation environnementale stratégique pour tout nouveau projet de programme faisant appel à des transferts budgétaires directs (subventions, contributions, et autres paiements liés à des subventions).

En 1999, une mise à jour de la directive du Cabinet visait à préciser les obligations des ministères et des organismes. La directive du Cabinet de 1999 sur *l'évaluation environnementale des projets de politiques, plans et programmes stipule que, conformément à l'objectif du développement durable*, les ministres s'attendent qu'une évaluation environnementale soit effectuée en fonction des deux conditions suivantes:

- le projet est soumis à l'approbation d'un ministre précis ou du Cabinet; ou
- la mise en oeuvre du projet risque d'avoir d'importantes conséquences, tant positives que négatives, pour l'environnement.

Objectif de l'ÉE stratégique :

L'ÉE stratégique est un processus systématique d'évaluation des conséquences sur l'environnement d'un projet de politique, de plan, de programme ou de toute autre initiative d'ordre stratégique. L'ÉES améliore le processus décisionnel en informant les gestionnaires, les ministres et le Cabinet sur les questions suivantes :

- les conséquences positives et négatives d'un projet sur l'environnement; et
- les moyens d'améliorer l'incidence positive et de diminuer ou d'éviter les conséquences négatives.

Activités ministérielles liées à l'ÉE stratégique :

D'autres activités ont suivi la mise en oeuvre de l'énoncé de politique de l'ÉE stratégique en mars 2001. La Direction générale des affaires environnementales a produit en 2002 un guide pour la préparation et la documentation des évaluations environnementales stratégiques afin d'aider le personnel du Ministère à mener des ÉE stratégiques de leurs initiatives proposées. En même temps, un document d'accompagnement sous forme d'un module de formation en matière d'ÉE stratégique a été complété pour former le personnel ministériel. Le module de formation est basé sur le guide d'ÉES.

Jusqu'à date, Affaires environnementales a fait la prestation d'une session pilote de formation en matière d'ÉES auprès de certains membres du personnel ministériel provenant de plusieurs directions, tant des régions que de l'administration centrale. Le Ministère a tenu trois autres sessions au printemps 2002 pour former d'autres s du personnel de Transports Canada. Après avoir suivi la formation en matière d'ÉES, les employés responsables de mettre en oeuvre la directive du Cabinet et l'énoncé de politique seront bien en mesure de remplir ces fonctions.

En outre, la Direction générale des affaires environnementales a développé et mis en oeuvre une procédure permettant d'identifier différentes initiatives ministérielles liées aux politiques, programmes et règlements, et de les contrôler pour assurer que toutes les propositions fassent l'objet d'une évaluation environnementale stratégique (ÉES), conformément à la directive du Cabinet et à l'énoncé de politique du Ministère.

En menant des évaluations stratégiques des effets possibles de ses initiatives sur l'environnement, Transports Canada promouvoit aussi le programme de développement durable du gouvernement canadien.

■ 6.3 FORMATION ET SENSIBILISATION EN MATIÈRE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Transports Canada a développé un site web sur l'ÉE, qui fait partie du site web ministériel sur l'environnement. Les intervenants du secteur et le public pourront s'y renseigner sur l'ÉE ministérielle. À mesure que seront mis en oeuvre les nouveaux outils, tels que l'Énoncé de politique sur l'ÉES, le Guide pour l'ÉE de Transports Canada, et le Manuel de l'ÉES, ils seront affichés sur le site intranet du Ministère.

En Septembre 2001, un atelier a été organisé à Montréal (Québec) à l'intention des spécialistes du secteur des transports. Ces experts se sont réunis pour discuter de questions telles que l'examen quinquennal de la LCEE, le Registre public de la LCEE, les initiatives régionales d'ÉE et les outils de formation et de sensibilisation nécessaires pour mener une ÉE efficace.

7.0 PROCHAINES ÉTAPES

Les programmes environnementaux de Transports Canada vont continuer à se pencher sur les répercussions directes et indirectes des activités ministérielles sur l'environnement. En 2002, la politique ministérielle en matière de l'environnement sera révisée en vue de l'aligner davantage avec la norme ISO 14001 (Organisation internationale de normalisation) relative aux systèmes de gestion de l'environnement. Nous tenterons en outre d'élargir sa portée au-delà des opérations matérielles. Nous espérons que les leçons apprises suite à la mise en oeuvre du SGE mèneront à des améliorations continues et à un système qui régit de façon plus efficace tous les aspects environnementaux des activités du Ministère.

la Direction générale des programmes environnementaux se penchera sur les questions environnementales suivantes en 2002, tant à l'administration centrale que dans les régions:

La gestion de l'environnement

- Continuer à rencontrer les cibles et les objectifs identifiés dans la *Stratégie de développement durable* (SDD) de Transports Canada.
- L'élaboration et la mise en oeuvre du Système de gestion de l'environnement révisé.

La protection de l'environnement

- Une participation continue, et le développement de nouveaux règlements en matière de déchets dangereux de la Loi sur la protection de l'environnement (LCPE).
- Une collaboration continue avec les industries gouvernementales pour assurer la mise en oeuvre de stratégies de gestion pour les sels de voirie.
- Travailler de concert avec le secteur de l'aviation pour rencontrer les *Lignes directrices de la LCPE sur le glycol*.
- Travailler de concert avec d'autres ministères et promouvoir les avantages du Programme Éconavette.

Évaluation environnementale

- Contrôler le Programme d'évaluation environnementale stratégique (ÉES).
- Mettre en oeuvre des initiatives réglementaires de la LCEE révisée suite à la promulgation de la Loi.

Lieux contaminés

- Faire l'inventaire et assainir tous les lieux de Transports Canada, ou en gérer le risque, d'ici 2003/2004. Cela se fera en rapprochant les dossiers des propriétés ministérielles avec ceux des lieux contaminés identifiés et entrés dans la Base de données des lieux contaminés de Transports Canada, puis en vérifiant les autres propriétés pour y identifier toute contamination possible.
- Travailler avec le Groupe de travail interministériel pour la gestion des lieux contaminés (GTIGLC) pour mettre en oeuvre les Normes pancanadiennes relatives aux hydrocarbures pétroliers présents dans le sol visant les ministères fédéraux.