



Transports Canada

Rapport 2002 de performance en matière de l'environnement

TP 13970B
(04/2004)



Autres publications connexes :

TP 13123B - - - - - Stratégie de développement durable 2004-2006

Historique des impressions:

TP 13970E/F - - - - - Rapport 2001 de performance en matière de l'environnement

Veillez acheminer vos commentaires, vos commandes ou vos questions à :

Transports Canada
Programmes Environnementaux (AHEB)
Place de Ville
Tour C ,18^e étage
330, rue Sparks
Ottawa, (Ontario) K1A 0N8

Fax: **(613) 957-4260**

Courriel : **env@tc.gc.ca**

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports 2004.

Le ministère des Transports, Canada autorise la reproduction du contenu de cette publication, en tout ou en partie, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée au ministère des Transports, Canada et que la reproduction du matériel soit exacte. Bien que l'utilisation du matériel soit autorisée, le ministère des Transports, Canada se dégage de toute responsabilité quant à la façon dont l'information est présentée et à l'interprétation de celle-ci.

Il est possible que cette publication ne tienne pas compte des dernières. suivantes modifications apportées au contenu original. Pour obtenir l'information la plus récente, veuillez communiquer avec le ministère des Transports, Canada.

ISBN : 0-662-76534-6

N° de Catalogue : T1-14/2002F-PDF

TP 13970B

Imprimé sur papier recyclé 

Repère de dossier SGDDI :

Anglais : 743003

Français : 771346

<http://tcinfo/programmes/environnement/sge/menu.htm>



TABLE DE MATIÈRES

Introduction	i
Programme de gestion de l'environnement	1
Programme de protection de l'environnement	5
Programme d'évaluation environnementale et d'atténuation des impacts	19
Programme d'évaluation environnementale	26
Prochaines Étapes	31



En 2002, Transports Canada a poursuivi activement ses activités dans le but de respecter les engagements pris dans la Stratégie de développement durable (SDD) du Ministère—engagements pris dans le but de garantir pour le Canada un réseau de transport sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement pour les années à venir.

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 fonctionnant aux carburants de remplacement, le changement climatique, l'évaluation environnementale stratégique, 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 terrains de Transports Canada » constitue un défi critique de la stratégie. Le Ministère relève ce défi grâce à son Système de gestion de l'environnement (SGE). Le SGE aide le Ministère à mieux comprendre l'incidence qu'il a sur l'environnement tout en incitant d'autres organisations dans le secteur des transports à suivre son exemple. Transports Canada est également bien placé pour stimuler le marché émergent des technologies écologiques, en achetant par exemple des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement pour son parc de véhicules automobiles.

Transports Canada est responsable d'un vaste éventail d'opérations ainsi que de 1 110 propriétés, y compris des parcs de véhicules automobiles et 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 cède progressivement 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 par l'élaboration et la prestation de programmes environnementaux qui visent à la fois les opérations ministérielles et celles exploitées sur ses terres.

Le rapport présente d'abord un ensemble de données sur le rendement ministériel qui permettront de mieux atteindre les résultats escomptés à l'aide du Système de gestion de l'environnement de Transports Canada. Le rapport renferme également une description détaillée, soit une énumération des activités des trois principaux programmes relatifs à l'environnement : le Programme de protection de l'environnement, le Programme de l'évaluation environnementale et de l'atténuation des impacts, et le Programme d'évaluation environnementale.

PROGRAMME DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

La mission de Transports Canada est d'établir et d'administrer des politiques, règlements et programmes actualisés pour assurer un réseau de transport national sécuritaire, efficace et durable.

L'un des objectifs stratégiques du Ministère est de protéger l'environnement. Transports Canada atteint cet objectif en tenant compte des aspects environnementaux, non seulement dans son rôle d'établissement de politiques et de réglementation, mais également dans le déroulement de ses activités quotidiennes.

La *Stratégie de développement durable (SDD) 2001-2003* de Transports Canada précise ce que le Ministère peut faire pour mieux intégrer dans son mandat les paramètres d'ordre environnemental. La stratégie établit les principes du développement durable qui définissent la façon dont le Ministère interprète la notion de développement durable dans le secteur des transports. Elle comporte également sept défis prioritaires et 29 engagements. Dans le cadre de son effort visant à atteindre l'engagement intitulé « L'amélioration de la gestion environnementale des activités et des terres de Transports Canada », le Ministère a élaboré le Système de gestion de l'environnement (SGE).

Système de gestion de l'environnement

Le SGE, qui est aligné sur la norme ISO 14001 relative aux systèmes de gestion de l'environnement, fournit à Transports Canada un cadre permettant d'élaborer des pratiques environnementales et d'atténuer les impacts des opérations du Ministère. Transports Canada s'engage à atteindre six objectifs et buts liés au système.

1. Émissions atmosphériques

Objectif: Établir une base exacte des émissions de GES d'ici 2001-2002. Rendre compte des émissions de GES du Ministère chaque année à compter de 2001.

Statut: Une base de référence sur les émissions de GES a été établie en 1998-1999; toutefois, au cours de l'exercice 2001-2002, le Ministère a réalisé qu'il n'avait pas tenu compte antérieurement des émissions de GES provenant de trois bâtiments maritimes dans la classification des navires de plus de 30 mètres. Par conséquent, l'année de référence a été modifiée de manière à tenir compte de cet écart.

Objectif: Adopter un objectif officiel de réduction des GES d'après une part de l'objectif de réduction fédérale, d'ici 2001-2002.

Statut: En 2001, le gouvernement du Canada a annoncé son intention d'atteindre une réduction des émissions de GES dans ses propres opérations de 31 % par rapport aux niveaux de 1990 et ce, entre 2008 et 2012. Afin d'être en mesure d'atteindre cet objectif, Transports Canada doit réduire ses émissions de 4 % par rapport à sa base de référence de 1998-1999. Lorsque les données sur les bâtiments maritimes ont été intégrées dans le répertoire révisé, et que la base a été rajustée, les émissions de Transports Canada ont augmenté de 2 %.

Objectif: 50 % des véhicules achetés entre 2001 et 2003 seront des véhicules produisant moins d'émissions (par véhicules produisant moins d'émissions, nous faisons référence aux véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement et aux véhicules hybrides).

Statut: En voie de réalisation. Au cours de l'année 2002, 15 des 50 (soit 30 %) des véhicules achetés par Transports Canada étaient des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement ou hybrides (véhicules gazéo-électriques).

2. Terres contaminées (voir page 19)

Objectif: Établir un cadre de gestion des lieux contaminés d'ici 2001-2002.

Statut: En voie de réalisation (le document provisoire doit être présenté au Secrétariat du Conseil du Trésor d'ici le 1^{er} juillet 2003).

Objectif: Dresser l'inventaire de tous les sites et les assainir ou les gérer d'ici 2003-2004

Statut: En voie de réalisation (475 sites ont été identifiés, 447 ont fait l'objet d'une évaluation, 28 sont soupçonnés d'être contaminés).

3. Réservoirs de stockage (voir page 22)

Objectif: Assurer la pleine conformité avec les lignes directrices techniques de la LCPE sur les réservoirs.

Statut: En cours.

4. Déchets non dangereux

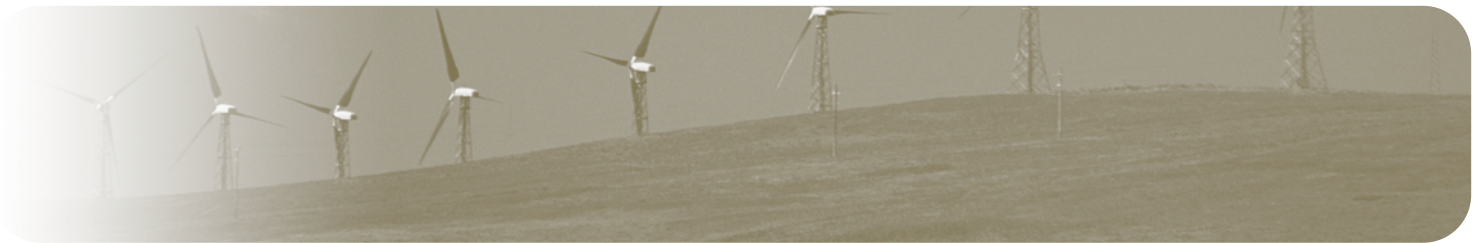
Objectif: Mettre en œuvre ou augmenter le recyclage des déchets non dangereux à des centres choisis de Transports Canada.

Statut: En voie de réalisation. Des programmes de recyclage sont en place aux bureaux régionaux et aux installations de Transports Canada ainsi qu'à certains centres choisis (voir page 8, Programme de surveillance environnementale)

5. Urgences environnementales

Objectif: Améliorer ou réviser les plans d'urgence environnementale des installations qui appartiennent à Transports Canada et qu'il exploite d'ici 2003-2004.

Statut: En voie de réalisation. En vertu des nouvelles dispositions de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, les installations qui manipulent des substances dangereuses doivent améliorer et mettre en œuvre des plans d'urgence environnementale. Au cours de 2002, Transports Canada a mis en place un processus visant à assurer la conformité de toutes les installations qui lui appartiennent et qu'il exploite et qui manipulent des substances dangereuses. Le Ministère s'est engagé à achever ce processus et à s'assurer que, lorsque c'est justifié, des plans d'urgence environnementale soient révisés et mis en œuvre à toutes les installations d'ici décembre 2003.



6. Sensibilisation à l'environnement

Objectif: Mesurer le niveau de sensibilisation de base des employés de Transports Canada d'ici 2001-2002.

Statut: En voie de réalisation.

Objectif: Offrir des programmes ciblés de sensibilisation à la gestion de l'environnement et au développement durable d'ici 2003-2004.

Statut: En voie de réalisation (élaboration de programmes entreprise).

Approche à plusieurs comités pour l'élaboration d'un SGE

A Multi-committee Approach to EMS Development

La mise sur pied d'un comité efficace constitue souvent un élément précurseur important dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un Système de gestion de l'environnement (SGE). Toutefois, la Région du Pacifique (RP) de Transports Canada a adopté une approche différente, et procède actuellement à l'élaboration et à la mise en œuvre de son SGE par l'entremise de comités déjà en place en milieu de travail. Cette nouvelle approche permet de s'assurer que les idées valables ainsi que les talents du personnel très considérable de la RP soient pleinement utilisés.

Cette approche s'est avérée efficace pour diverses raisons et elle a permis :

- d'épargner temps et argent qui autrement auraient servi à la mise sur pied et au fonctionnement d'un nouveau comité;
- de référer aux procédures et aux liens de communication déjà établis dans les comités existants;
- d'ajouter facilement les composantes environnementales aux responsabilités des divers comités;
- d'appliquer les connaissances spécifiques et valables que possèdent les comités existants en vue d'atteindre les objectifs du SGE.

Par exemple, le Comité sur les véhicules légers de la Région du Pacifique est sans aucun doute le plus qualifié pour évaluer les impacts environnementaux potentiels des parcs de véhicules automobiles et pour définir des mesures réalistes de réduction des émissions de GES.

Les comités déjà en place jouent un rôle central dans l'établissement du SGE en identifiant—et en déterminant—l'importance des facteurs opérationnels de la RP qui peuvent avoir un impact sur l'environnement. Avec l'aide de la Division des services environnementaux, les comités fixent des buts et des objectifs, mettent en œuvre des programmes de gestion et décident des moyens à utiliser pour mesurer le rendement. Les comités suivants sont

impliqués à l'heure actuelle dans l'élaboration et la mise en œuvre du SGE de la Région du Pacifique :

Comité administratif régional (CAR)

Le CAR fournit un forum pour la mise en commun de l'information sur les questions relatives à l'administration au sein de la Région. Durant les réunions, les membres du CAR partagent des pratiques exemplaires et font part de leurs préoccupations en ce qui a trait aux différents aspects des activités quotidiennes du bureau. Tout en reconnaissant que les administrateurs de Transports Canada jouent un rôle clé dans « l'écologisation » des opérations gouvernementales, le CAR a ajouté récemment l'environnement parmi ses domaines de responsabilité. Le CAR a commencé à entreprendre des activités liées au SGE dans le cadre de ses réunions régulières. L'une des premières initiatives a été le Programme de récupération des piles au bureau, ce qui aide à réduire la quantité de déchets dangereux envoyés aux sites d'enfouissement locaux. Le Comité procède actuellement à l'examen des pratiques et politiques régissant l'achat de produits de papier et de cartouches d'imprimantes.

Comité sur les véhicules légers (CVL) de la Région du Pacifique

Le Comité sur les véhicules légers de la Région du Pacifique coordonne la gestion du parc de véhicules automobiles de la RP. Faisant partie du programme régional concernant le SGE, le CVL travaille actuellement à l'adoption d'un compte rendu de décision sur les véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement pour le renouvellement du parc de véhicules automobiles, ce qui permettra au Comité de satisfaire aux exigences de la Loi sur les carburants de remplacement tout en réduisant les émissions provenant du parc de véhicules automobiles. Le Comité étudie également des moyens d'améliorer les pratiques de conduite des personnes qui utilisent les véhicules du parc de véhicules automobiles et de réduire la consommation de carburant ainsi que les émissions de GES.

Groupe VERTE Commute (Very Environmentally Responsible Transport Employees – Employés de Transports Canada très respectueux de l'environnement)

Le lien entre le groupe VERTE Commute et le SGE est clair : créé en 2001, VERTE Commute encourage les employés à faire des choix en matière de transport durable dans leur vie professionnelle et personnelle. Les activités permanentes gérées par VERTE Commute comprennent :

- la gestion du programme de laissez-passer de transport en commun à prix réduit pour les employés;
- l'aide aux employés à trouver des partenaires de covoiturage par le biais des programmes existants;
- l'organisation annuelle de Défi Transport et d'autres événements de sensibilisation.

De plus, le Comité a récemment terminé une étude sur les banlieusards qui fournira une base de données précieuse à partir de laquelle le groupe VERTE Commute pourra mesurer le rendement de ses programmes.

PROGRAMME DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Le Programme de protection de l'environnement (PPE) de Transports Canada vise à assurer le respect des lois, règlements et politiques en matière d'environnement par le Ministère.

Le PPE vise un autre objectif important : réduire les impacts environnementaux d'activités des employés du Ministère, telles que leurs migrations alternantes et leurs voyages d'affaires. En 2000, le Ministère a lancé le programme Éconavette pour changer les habitudes de transport de ces employés dans la région de la capitale nationale. Depuis, la portée de ce programme a été élargie pour aider d'autres employeurs à offrir un plus grand choix de possibilités de transport à leurs employés.

Transports Canada travaille aussi avec les autres intervenants des transports à élaborer des méthodes et des normes de protection de l'environnement pour le secteur des transports. Par exemple :

- il travaille avec les aéroports et les compagnies aériennes à réduire au minimum les impacts environnementaux des liquides de dégivrage;
- il collabore avec Environnement Canada et les intervenants de l'industrie pour trouver des moyens de gérer les sels de voirie afin de réduire les dommages causés à l'environnement;
- il participe aux travaux que le Comité de protection de l'environnement en aviation (CPEA) de l'OACI accomplit sur les émissions des moteurs d'aéronef, le bruit des aéronefs et la planification de l'utilisation des terrains aéroportuaires.

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

Qualité de l'air

Laboratoire mobile de surveillance de l'air

Aux termes de la LCPE, il existe un grand nombre d'objectifs de la qualité de l'air concernant les polluants atmosphériques trouvés à proximité des aéroports. Afin d'être en mesure d'échantillonner et d'analyser ces polluants—et de déterminer si la qualité de l'air aux aéroports se situe dans des limites fédérales et provinciales acceptables—Transports Canada a créé un laboratoire mobile de surveillance de l'air. Le laboratoire mène des tests pour une variété de polluants principaux, y compris :

- *le monoxyde de carbone*, qui résulte de la combustion incomplète des hydrocarbures de la marche au ralenti des moteurs d'aéronefs, des véhicules au sol et des installations de chauffage;

- les oxydes d'azote, qui sont les produits de la combustion à haute température des oxydes d'azote et de l'oxygène des moteurs d'aéronefs et des moteurs traditionnels à combustion interne.
- *les particules en suspension totale*, qui comprennent à la fois les particules liquides et solides trouvées dans la cendre, la suie, la fumée, les émanations et la poussière générées par la combustion et l'érosion;
- *les hydrocarbures*, qui sont produites durant les opérations d'avitaillement en carburant et les procédés de combustion incomplets;
- *l'ozone*, qui est un produit secondaire pouvant s'être formé de dégradations photochimiques.

Le laboratoire mobile s'installe durant environ 12 mois à un aéroport pour recueillir une vaste base de données et pour enquêter sur les variations saisonnières qui peuvent avoir une incidence sur la qualité de l'air. Entre novembre 2001 et octobre 2002, le laboratoire mobile de Transports Canada a surveillé la qualité de l'air à l'aéroport international de Victoria. Le Ministère s'attend à ce que les résultats soient publiés en 2003.

Qualité de l'eau

Glycol

Pour assurer la sécurité du transport aérien durant les conditions climatiques hivernales difficiles, les compagnies aériennes vaporisent les avions d'un liquide chauffé à base de glycol avant le décollage. 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.

Même si les lois environnementales en vigueur n'exigent pas spécifiquement le contrôle des eaux, les lois fédérales, provinciales et municipales, elles, stipulent que l'industrie doit respecter certaines normes et lignes directrices relatives à la qualité de l'eau. Par exemple, la Loi canadienne sur la protection de l'environnement prescrit une concentration maximale de 100 mg par litre de glycol, soit le niveau acceptable de glycol au point de rejet vers les masses d'eau réceptrices. Afin de protéger l'environnement contre ces effluents, les aéroports de Transports Canada ont mis en œuvre 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 administrations aéroportuaires locales et les administrations aéroportuaires canadiennes.

Pour assurer une gestion responsable et écologique du glycol, les aéroports de Transports Canada et les administrations aéroportuaires locales ont ensemble mis en œuvre, de concert avec les transporteurs aériens, des plans et des procédures détaillés visant à réduire l'incidence du glycol sur l'environnement. Ces plans et procédures sont expliqués en détail dans le Rapport annuel 2001-2002 sur le Programme de surveillance du glycol, qui a été rédigé et diffusé par Environnement Canada en 2002.



Protection de l'environnement

Sels de voirie

Environnement Canada a entamé des consultations auprès de divers intervenants en avril 2002, dans le but de trouver des moyens d'améliorer la façon de gérer les sels de voirie de sorte qu'ils nuisent le moins possible à l'environnement. Les consultations doivent se poursuivre jusqu'en décembre 2003.

Puisque le rôle principal de Transports Canada est d'assurer la sécurité du réseau de transport au Canada—et qu'il n'existe à l'heure actuelle aucune alternative pratique au déglacage des routes—le gouvernement du Canada n'interdira pas l'utilisation des sels de voirie. Actuellement, le gouvernement se propose de rédiger un Code de pratique pour la gestion des sels de voirie, poursuivant les travaux antérieurs de l'Association des transports du Canada. Le Code fera partie intégrante d'une stratégie globale de la gestion du risque en matière d'environnement qui consiste principalement à développer des pratiques exemplaires pour les techniques d'entreposage, d'épandage et de traitement des sels de voirie sans compromettre la sécurité routière.

Néanmoins, Transports Canada appuie tous les efforts, par exemple ceux d'Environnement Canada, qui visent à protéger l'environnement et à réduire l'incidence des sels de voirie.

Transports Canada s'attend à ce qu'Environnement Canada continue à collaborer avec les intervenants dans le but d'atteindre un objectif ministériel commun : une protection environnementale améliorée qui ne compromet pas la sécurité.

Initiative fédérale Prêcher par l'exemple

Aux termes de l'initiative fédérale Prêcher par l'exemple, Transports Canada est tenu de rendre compte des émissions de GES liées à quatre catégories du domaine des transports (aérien, maritime, routier et équipement sur le terrain), ainsi que des émissions provenant de la consommation énergétique dans les édifices.

Secteur des transports

Catégorie	1998-1999 CO ₂ E (t)	1999-2000 CO ₂ E (t)	2000-2001 CO ₂ E (t)	2001-2002 CO ₂ E (t)	Pourcentage de changement par rapport à 1998-1999
Transport routier	2,583	3,107	2,048	1,942	-25%
Transport aérien	14,768	13,207	13,207	12,302	-17%
Transport maritime	43,552	43,194	44,400	45,235	4%
Équipement sur le terrain	7,677	10,706	6,605	4,490	-42%
Total	68,580	70,214	66,260	63,968	-7%

Émissions de CO₂E établies sur la consommation de carburant pour les exercices 1998-1999 à 2001-2002.

Une base exacte sur les émissions de GES a été établie en 1998-1999; toutefois, au cours de l'exercice 2001-2002, le Ministère a réalisé qu'il n'avait pas tenu compte antérieurement des émissions de GES provenant de trois bâtiments maritimes dans la classification des navires de plus de 30 mètres. L'ajout de ces bâtiments maritimes a augmenté les émissions de GES d'environ 30 000 tonnes de CO₂E, indiquant une augmentation de 197 % par rapport à l'année de référence. Selon la base corrigée (voir tableau ci-après) qui inclut les navires additionnels pour chaque année, une analyse des tendances démontre que le secteur maritime a connu une augmentation de 4 % des émissions depuis 1998-1999.

Édifices

Année	Changement de pourcentage (mesuré en tonnes de CO ₂ équivalent) par rapport à 1998-1999
1998/1999	0%
1999/2000	-09%
2000/2001	-50%
2001/2002	-52%



Depuis l'année de référence 1998-1999, les émissions de GES causées par les édifices qui appartiennent au Ministère ont diminué de 52 %. Toutefois, cette réduction ne sera pas intégrée dans les objectifs de Transports Canada, puisqu'elle est en grande partie attribuée aux cessions.

Édifices et transports combinés

Catégorie	1998-1999 CO ₂ E (t)	1999-2000 CO ₂ E (t)	2000-2001 CO ₂ E (t)	2001-2002 CO ₂ E (t)
Transports	68 580	70 214	66 260	63 969
Édifices	23 600	21 400	11 700	11 399
Sous-total	92 180	91 614	77 960	75 368

Programme de surveillance environnementale

La Stratégie de développement durable 2001-2003 de Transports Canada exige l'élaboration et la mise en œuvre d'un Programme de surveillance environnementale (PSE) pour toutes les propriétés qui appartiennent au Ministère, y compris celles exploitées par des tiers, d'ici 2003-2004. Transports Canada a donc mis en place un vaste PSE, dans le but d'atteindre les objectifs suivants :

- assurer la conformité avec la législation environnementale et les règlements d'application;
- encourager la conformité avec les politiques et pratiques du gouvernement du Canada et de Transports Canada;
- assurer le respect des clauses environnementales dans les baux fonciers;
- assurer la conformité des opérations avec les bonnes pratiques environnementales et principes du développement durable.

À l'heure actuelle, Transports Canada assume la responsabilité de la surveillance environnementale de cinq protocoles de vérification élaborés dans le but d'évaluer les différentes opérations ministérielles et les terres qui lui appartiennent :

- vérification du Système de gestion de l'environnement;
- évaluation de la conformité environnementale;
- évaluation du respect de l'environnement (écologisation des opérations);
- évaluation environnementale des propriétés;
- évaluation environnementale – programme d'assurance de la qualité.

Activités de surveillance de l'environnement en 2002

En 2002, le Ministère a procédé à des activités de surveillance environnementale à 21 aéroports exploités par les administrations aéroportuaires en vertu de contrats de location conclus avec Transports Canada. Les activités comprenaient entre autres des visites sur le terrain et des installations, l'examen de documents, ainsi que des entrevues avec le personnel responsable de la gestion des questions d'ordre environnemental.

En général, les activités de surveillance ont révélé que les administrations aéroportuaires avaient satisfait à leurs obligations en matière d'environnement définies dans les baux fonciers. Des plans de gestion environnementale avaient été élaborés ou étaient sur le point d'être complétés, et des programmes de protection de l'environnement étaient bien en place. La plupart des administrations aéroportuaires avaient excédé les exigences précisées dans le bail en élaborant des systèmes complets de gestion environnementale, ce qui démontre de bonnes pratiques de gestion et une diligence raisonnable.

En conséquence, Transports Canada est confiant qu'une partie importante de ses propriétés est gérée d'une manière respectueuse de l'environnement.

En plus des activités de surveillance des aéroports, en 2002, le Ministère a également procédé à des évaluations environnementales à plusieurs autres sites partout au pays, entre autres à :

- la vérification des déchets à différents sites de Transports Canada (détaillée à la section sur la gestion des déchets);
- des études de base environnementales et relevés complets des lieux contaminés, des puits d'eau potable et des réservoirs de stockage sur les biens-fonds de Pickering;
- une vérification de la conformité des opérations d'avitaillement à l'aéroport Sandspit.

Le Ministère a également préparé un manuel d'assurance de la qualité pour le programme d'évaluation environnementale, qui introduit des protocoles d'évaluation qui doivent être respectés lorsqu'il s'agit d'établir l'examen de la conformité de Transports Canada avec la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.



Initiative Non aux déchets

En 1995, le gouvernement du Canada a annoncé la politique sur l'écologisation des opérations gouvernementales (EOG), qui stipule que tous les ministères et organismes fédéraux doivent élaborer des stratégies de développement durable (des SDD) ainsi que des systèmes de gestion environnementale (des SGE). Plus précisément, la politique sur l'EOG énonce que chaque ministère du gouvernement fédéral doit mettre en œuvre des initiatives environnementales dans sept secteurs d'opérations, soit l'approvisionnement, la gestion des déchets, l'utilisation de l'eau, la consommation de l'énergie, les parcs de véhicules automobiles, la gestion de l'utilisation des terres et la gestion des ressources humaines. Les ministères sont également tenus de mesurer les résultats de ces initiatives et d'en faire rapport.

Un exemple de l'engagement de Transports Canada par rapport aux exigences de la politique de l'EOG est l'initiative Non aux déchets, lancée en 1997 à l'Administration centrale du Ministère, située à la Tour C de l'ensemble d'immeubles de Place de Ville au centre-ville d'Ottawa. Cette importante initiative de gestion des déchets vise à accroître de façon significative le recyclage des déchets non dangereux dans les bureaux du Ministère.

Depuis le lancement de cette initiative, le Ministère a effectué régulièrement la vérification des déchets afin de mesurer le rendement et de faire rapport à ce sujet, et d'identifier des moyens d'y apporter des améliorations. Les résultats de la vérification menée en mars 2002 démontrent que les employés de Transports Canada à la Tour C ont :

- permis qu'environ 80 % (soit 148 018 kg) des matières pouvant être recyclées soient dérivées des sites d'enfouissement, sur une période d'un an;
- atteint d'excellents taux de dérivation des flux de déchets en ce qui concerne le papier et le carton recyclables (mais il y a réellement place pour une amélioration du taux de dérivation en ce qui concerne le plastique rigide, le métal et le polystyrène);
- utilisé plus de 13 millions de feuilles de papier par année;
- permis des économies d'environ 4 046 \$ par année au niveau des coûts d'approvisionnement en papier en utilisant les deux côtés des feuilles dans 4 % des cas.

Les résultats de la vérification des déchets révèlent que les employés de Transports Canada ont continué d'excéder l'objectif de réduction des déchets de 75 %. Toutefois, les résultats indiquent qu'il serait également possible d'atteindre un taux de dérivation des déchets de 85 %. Au nombre des recommandations, la vérification propose que le Ministère :

- mette en œuvre des initiatives de communication axées sur une plus grande sensibilisation des employés aux activités spécifiques de l'initiative Non aux déchets;
- élabore plus de techniques visant à réduire l'utilisation du papier, comme la diffusion de documents en particulier aux fins d'examen plutôt que d'en imprimer plusieurs copies;
- collabore avec le gestionnaire immobilier pour résoudre les problèmes concernant les flux de recyclage.

Activités de sensibilisation à l'environnement

Initiatives de réduction des émissions externes

Le terme 'émissions externes' s'applique aux émissions de GES qui ne sont pas directement attribuables aux activités du gouvernement du Canada. Elles sont plutôt générées par les activités quotidiennes 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. Quelque 300 000 employés du gouvernement canadien se déplacent quotidiennement pour se rendre au travail. 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 leur travail s'élèvent à environ 1,5 million de tonnes par année—cela correspond à peu près aux émissions annuelles de gaz à effet de serre provenant de 350 000 automobiles.

Par l'entremise d'un grand nombre d'initiatives de réduction des émissions externes, Transports Canada fait preuve de leadership en fournissant aux employés des occasions de participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. 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 obtenir de plus amples renseignements sur les initiatives de réduction des émissions externes à <http://www.fhio.gc.ca>.

Programme Éconavette

Les émissions dues au transport représentent environ 25 % des émissions totales de GES produites au Canada. Trois quarts de ces émissions proviennent du transport routier—surtout des déplacements effectués en voiture privée. Le programme Éconavette de Transports Canada encourage de façon générale les déplacements écologiques entre la maison et le travail ainsi que le transport durable. Le projet vise à sensibiliser les employés à leurs habitudes relatives aux déplacements de sorte qu'ils les modifient de manière à en réduire le nombre ainsi que la distance parcourue et deviennent des leaders du changement en matière de transport durable au sein de la collectivité.

Tel qu'énoncé dans le Rapport 2001 de performance en matière de l'environnement de Transports Canada, le Ministère a respecté son engagement à élargir le programme Éconavette en élaborant et en distribuant *Les options pour les navetteurs : Guide complet à l'intention des employeurs*.

Les options pour les navetteurs : Guide complet à l'intention des employeurs

Ce guide complet est conçu pour les employeurs canadiens de tous les secteurs visant à leur permettre d'améliorer les options pour les navetteurs à l'intention de leurs employés. Ce guide,



qui intègre les meilleures expériences internationales tout en se consacrant sur les exemples et les ressources canadiennes, couvre toute la gamme de moyens novateurs et pratiques visant à rendre le transport quotidien plus facile, plus sain et moins coûteux.

Les options pour les navetteurs : Guide complet à l'intention des employeurs comprend des outils pouvant servir aux groupes d'entreprises, aux organismes gouvernementaux et aux organismes sans but lucratif qui désirent diriger des ateliers de formation sur les autres moyens de transport. Le guide identifie également de nombreuses ressources du projet de transport vert, y compris d'autres organismes canadiens qui offrent des services de soutien connexes aux employeurs.

Projet pilote de laissez-passer pour le transport en commun

Un exemple concret qui démontre le leadership du gouvernement fédéral en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de transport durable est le projet de laissez-passer pour le transport en commun, une initiative de Transports Canada. Ce projet novateur offre aux employés de quatre ministères fédéraux dans la région de la capitale nationale (RCN) la possibilité d'acheter un laissez-passer annuel de transport en commun à prix réduit au moyen de retenues salariales mensuelles.

Le projet pilote de laissez-passer pour le transport en commun est fondé sur un partenariat entre le gouvernement du Canada et les commissions de transport locales, soit OC Transpo, à Ottawa, et la Société de transport de l'Outaouais, à Gatineau. Les ministères participants ont signé des ententes avec les entreprises de transport, qui viennent appuyer les engagements pris à l'égard du projet pour une période d'un an – du 1er novembre 2002 au 31 octobre 2003.

Le projet offre plusieurs avantages, notamment la réduction des émissions de GES, d'autres modes de transport afin de réduire les coûts, et un plus grand choix de pratiques de déplacements respectueuses de l'environnement. Si la réalisation de ce projet s'avère une réussite, il sera élargi de manière à impliquer d'autres ministères et villes dans l'ensemble du Canada.

Activités de sensibilisation en matière d'environnement 2002

Semaine de l'environnement

Les employés de Transports Canada dans la RCN ont participé au Défi transport national durant la Semaine de l'environnement du 3 au 7 juin 2002. Cet événement de cinq jours est un concours annuel dont le but est de déterminer la ville canadienne qui arrive le mieux à réduire son niveau de pollution en empruntant des moyens de transport durables. Puisque le carburant fossile est l'une des causes de pollution atmosphérique et d'émissions de GES, les participants ont emprunté tout au long de la semaine des moyens de transport « verts » comme la marche, la bicyclette, le patin à roues alignées, le transport en commun, le covoiturage et le télétravail.

Transports Canada a apporté une précieuse contribution à ce Défi en se classant au deuxième rang parmi les entreprises comptant plus de 1 000 employés. Au total, près de 60 % des employés de Transports Canada dans la RCN ont permis de réduire les émissions des véhicules de 38,2 tonnes (38 208 kg) en ayant « pris congé » de leur voiture pour se rendre au travail durant la semaine.

La Journée de l'air pur

Le 5 juin 2002, Transports Canada a participé à la célébration de la Journée de l'air pur en co-parrainant une campagne de sensibilisation en partenariat avec l'Association canadienne du transport en commun. La campagne comprenait une gamme de messages portant sur l'air pur et les changements climatiques, qui ont été affichés à bord des autobus dans 61 villes au Canada, afin d'encourager l'utilisation des modes de transport plus durable.

Transports Canada Express (TC Express)


Le TC Express est le bulletin électronique national des employés de Transports Canada. Des articles y sont publiés dans le but d'aider à sensibiliser davantage les employés du Ministère aux questions d'ordre environnemental.

Histoire de réussite dans la Région du Québec

Choix d'un photocopieur respectueux de l'environnement Transports Canada, Région du Québec

Depuis 2002, les employés du groupe Surface de Transports Canada de la Région du Québec se servent d'un photocopieur numérique qui peut servir à la fois comme photocopieur et comme imprimante. Fait encore plus intéressant, l'utilisation du photocopieur numérique s'est avérée beaucoup plus écologique que celle d'un photocopieur conventionnel et ce, pour plusieurs raisons :

- les cartouches du photocopieur numérique sont rechargeables jusqu'à usure et ensuite recyclables;
- le niveau de pollution sonore est beaucoup plus faible : le photocopieur numérique produit environ 30 décibels de moins que le photocopieur conventionnel;
- l'économie d'électricité avec la mise en veille programmable et adaptable aux besoins spécifiques des utilisateurs;

- 
- la certification Blue Angel : c'est une certification européenne écologique qui indique que la majorité des pièces de l'appareil sont entièrement recyclables;
 - la durée de vie d'une cartouche d'imprimante est d'environ 10 000 copies, celle d'une cartouche de photocopieur numérique est d'environ 40 000 copies

Les avantages d'un tel photocopieur numérique ont incité les employés à envisager d'autres options écologiques pour le bureau, établissant que même de petits changements peuvent susciter une plus grande sensibilisation en matière d'environnement.

Travail avec d'autres organismes

Sommet sur le smog 2002

Le 21 juin 2002, le Troisième sommet annuel sur le smog présenté à Toronto a réuni les membres du Conseil de l'air pur de la Région du Grand Toronto (CAP – RGT) afin d'étudier d'autres moyens d'améliorer la qualité de l'air dans la Région du Grand Toronto. Le CAP – RGT est un groupe de travail intergouvernemental dont le mandat consiste à élaborer des initiatives conjointes sur la qualité de l'air et à établir des liaisons avec les municipalités partout au pays afin de définir des pratiques exemplaires visant à réduire le smog.

Ce Sommet sur le smog a abouti à la signature de la Déclaration intergouvernementale de 2002 sur l'assainissement de l'air à Toronto, qui renferme la liste des nouveaux engagements pris par tous les niveaux de gouvernement, ainsi que les mesures prises en commun. Ces nouveaux engagements comprennent deux projets dans lesquels Transports Canada est profondément impliqué : le projet pilote de laissez-passer pour le transport en commun du gouvernement fédéral ainsi que les études sur le transport en commun.

Transports Canada a également participé à l'initiative *Actions fédérales relatives à l'air pur dans la Région du Grand Toronto*—un répertoire complet des activités des administrations municipales et régionales et des gouvernements provinciaux et fédéral dans les cinq secteurs clés :

- le transport;
- l'énergie;
- les entreprises, l'industrie et les administrations publiques;
- le milieu physique, naturel aussi bien que bâti;
- les projets de sensibilisation du public

Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

Atelier international sur les mesures d'exploitation en aéronautique relatives à la réduction de la consommation de carburant et des émissions.

Voici quels étaient les objectifs de cet atelier technique :

- mettre au premier plan des renseignements sur la réduction de la consommation de carburant et des émissions, tel qu'il était indiqué dans une circulaire publiée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI);
- partager l'expérience pratique et les méthodes permettant de réduire les émissions dans tous les aspects de l'industrie aéronautique.

L'atelier a eu lieu dans le cadre d'une stratégie globale visant à réduire les émissions dans le secteur aéronautique en réponse à la Convention-cadre sur les changements climatiques des Nations Unies.

Quatre-vingt-dix participants du Canada et de partout dans le monde, y compris des représentants gouvernementaux et de l'industrie ainsi qu'une délégation de la Commission de la navigation aérienne de l'OACI, ont assisté à l'atelier. Les sujets abordés ont été la gestion du trafic aérien, la planification des compagnies aériennes, les opérations aériennes et aéroportuaires.

Pour Transports Canada, cet événement a été aussi l'occasion de montrer qu'il respectait ses engagements envers l'OACI en vertu de l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises. Cette Initiative est l'une des cinq mesures relatives au transport élaborées dans le Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur le changement climatique, il s'agit d'une initiative de cinq ans visant à réduire les émissions de GES attribuables au transport des marchandises. Elle comporte trois volets :

- le Programme de démonstration du transport durable des marchandises qui encourage l'utilisation des nouvelles technologies et des pratiques exemplaires efficaces dans le secteur du transport des marchandises;
- les ententes volontaires sur le rendement qui sollicitent la participation du secteur du transport des marchandises dans le cadre d'initiatives visant à réduire les émissions;
- la formation et la sensibilisation des exploitants d'entreprises de transport des marchandises ainsi que des expéditeurs à l'environnement et à l'amélioration de l'efficacité énergétique.

L'initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises est une initiative de 14 millions \$ dont l'objectif est de réduire l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'environ 2 mégatonnes d'ici 2010. Transports Canada est le ministère responsable de cette Initiative de 14 millions \$ en collaboration avec Ressources naturelles Canada.



Histoire de réussite dans la Région de l'Ontario

Stratégie des espaces verts Moraine d'Oak Ridges Pickering, Markham et Uxbridge, en Ontario

La Stratégie des espaces verts a été mise sur pied après que le ministre des Transports ait annoncé, le 23 mars 2001, que « le gouvernement fédéral prendrait des mesures immédiates pour protéger davantage la partie de la moraine d'Oak Ridges et les zones entourant le parc de la vallée de la Rouge, en tant qu'espaces verts ». La moraine d'Oak Ridges, zone vulnérable sur le plan environnemental, située dans la partie nord des biens-fonds de Pickering, englobe 7 530 hectares (18 600 acres) et plus de 700 propriétés qui appartiennent au gouvernement du Canada à Pickering, Markham et Uxbridge.

Dans le cadre de la Stratégie des espaces verts, en collaboration avec la collectivité, les groupes environnementaux et des organismes fédéraux et provinciaux prennent ensemble des mesures pour préserver 2 251 hectares (5 562 acres) de la moraine. En outre, le corridor de recharge du parc de la vallée de la Rouge situé le long de la limite ouest permettra de préserver 800 hectares (2 000 acres) de plus.

La Stratégie des espaces verts du gouvernement comprend les trois volets suivants :

Le maintien du droit de propriété

Après douze mois de consultations avec des groupes d'intervenants et un examen détaillé de toutes les interventions, il a été décidé que tous les espaces verts demeureraient la propriété du gouvernement fédéral. En conservant le contrôle de la zone, le gouvernement fédéral sera en mesure de répondre aux besoins de tous les intervenants des biens-fonds de Pickering et d'assurer la mise en œuvre de la Stratégie des espaces verts.

L'établissement de principes directeurs pour la planification future des espaces verts

La Stratégie comprend 15 principes directeurs qui stipulent que les zones vulnérables sur le plan environnemental seront protégées, que les terres qui sont présentement utilisées pourront continuer de l'être (comme celles utilisées pour l'agriculture et les développements résidentiels), que le patrimoine culturel des sites sera maintenu, et qu'aucun nouveau développement résidentiel ne sera permis.

La création d'un comité consultatif sur la gestion

Le Comité consultatif sur la gestion des espaces verts a pour mandat de développer une vision en ce qui a trait aux espaces verts qui appartiennent au fédéral. Le Comité collaborera également à dresser un plan directeur sur les espaces verts, ce qui assurera la préservation à long terme des parties de terres appartenant au gouvernement fédéral dans la moraine d'Oak Ridges et dans les zones situées à proximité du parc de la Rouge.

La création d'un comité consultatif sur la gestion ouvre un nouveau chapitre dans la gestion des biens-fonds de Pickering par le gouvernement fédéral en faisant participer ceux qui sont engagés depuis longtemps dans la préservation du parc de la Rouge et de la moraine d'Oak Ridges. Le gouvernement garantira la transparence du processus tout au long de l'élaboration d'un plan directeur.

PROGRAMME D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET D'ATTÉNUATION DES IMPACTS

Le Programme d'évaluation environnementale et d'atténuation des impacts veille à ce que Transports Canada assure la gestion de ses sites contaminés et réservoirs de stockage de façon responsable.

Programme des sites contaminés

Transports Canada, à titre d'exploitant, de propriétaire et de locateur, continue à gérer ses propriétés qui ont été contaminées à la suite d'activités commerciales et industrielles. Le Ministère s'est engagé à gérer ses sites 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 sites contaminés ainsi qu'une politique de gestion qui stipule l'identification, la classification, la gestion et la documentation uniformes de tous les lieux contaminés qui se trouvent sur des terres appartenant à Transports Canada.

De plus, grâce à son Système de gestion de l'environnement (SGE), le Ministère prévoit l'atteinte de deux objectifs précis pour la gestion de ces sites contaminés :

Objectif: Dresser l'inventaire des sites et les assainir ou les gérer d'ici 2003-2004.

Statut: En voie de réalisation

Objectif: Établir un cadre de gestion des lieux contaminés d'ici 2001-2002.

Statut: Le Ministère a élaboré un Plan de gestion des sites contaminés qui a été présenté au Conseil du Trésor le 1er juillet 2003.

Sites contaminés par classement

Soupçonnés d'être contaminés	28
Sujets à l'évaluation	124
En cours d'assainissement	56
Assainis et sujets à la gestion du risque	14
Sujets à la gestion du risque	115
Entièrement assainis	69
Assainis par un tiers	11
Évalués – aucune mesure requise	58

Total 475

(Base de données sur les sites contaminés de Transports Canada, 2002)

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 (<http://publiservice.tbs-sct.gc.ca/dfrp-rbif/cs-sc/home-accueil.asp?Language=FR>).

Pour contribuer à cet égard—et dans le but d'assurer les activités de suivi, de rapports et de comptabilité analytique—Transports Canada maintient une base de données des sites contaminés en fonction de chaque lieu, classement et statut.

Afin d'atteindre la cible du SGE relative à l'inventaire et à l'assainissement ou à la gestion du risque pour tous les lieux contaminés d'ici 2003-2004, le Ministère a initié un projet en vue d'assurer que toutes les propriétés de Transports Canada soient évaluées pour identifier toute contamination possible. Transports Canada fournit des efforts constants pour s'assurer que tous les sites ont été identifiés; le personnel concilie les dossiers des propriétés ministérielles avec ceux des lieux contaminés identifiés et entrés dans la base de données des lieux contaminés.

À l'heure actuelle, Transports Canada effectue le suivi des sites pour lesquels le Ministère a un passif et un passif éventuel liés à la gestion ou à la remise en état de ces sites. Ces sites comprennent les installations cédées, et sont classés selon le Système national de classification (SNC) du Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME). Du nombre total de 475 sites, 447 ont fait l'objet d'une évaluation et 28 sont soupçonnés d'être contaminés.

Classification 2002 du SNC du CCME

Classe 1 (mesures requises) : 52 sites de Transports Canada.

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.

Classe 2 (mesures probablement requises) : 142 sites de Transports Canada.

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.

Classe 3 (mesures peut-être requises) : 93 sites de Transports Canada.

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.

Classe N (mesures probablement non requises) : 56 sites de Transports Canada.

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.

Classe I (données insuffisantes) : 132 sites de Transports Canada

Il n'y a pas assez de données pour classer le site.

Total des sites de Transports Canada : 475



Groupe de travail interministériel sur la gestion des lieux contaminés

Transports Canada est membre actif et co-commanditaire du Groupe de travail interministériel sur la gestion des lieux contaminés (GTIGLC). En 2001, le Ministère 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 (SCT). En 2002, le SCT a élaboré et peaufiné une série de politiques et d'avis visant à promouvoir une approche fédérale uniforme envers la gestion des lieux contaminés (http://www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/dcgpubs/RealProperty/fcsmp-gscf_f.asp), par exemple, stipule que les ministères sont tenus de préparer et de présenter des plans de gestion des sites contaminés au SCT d'ici le 1^{er} juillet 2003

Terrains occupés par NAV CANADA

En 2002, 35 sites de navigation aérienne ont été assainis au coût de 698 000 \$. 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 en 1996. En vertu d'une convention de cession, Transports Canada est responsable de la contamination qui s'est produite avant 1996.

Histoire de réussite de la Région des Prairies et du Nord

Assainissement de l'environnement et démolition à l'aéroport de Churchill Churchill, au Manitoba

À l'été 2002, l'unité des Affaires environnementales, Région des Prairies et du Nord, a mené à terme le projet d'assainissement de l'environnement et de démolition de deux édifices abandonnés à l'aéroport de Churchill. Situé sur la rive sud de la Baie d'Hudson, Churchill est le seul aéroport de la Région qui appartient toujours à Transports Canada, qui en est également l'exploitant.

La principale préoccupation environnementale était la présence d'amiante, de plomb et de BPC dans l'ancien édifice du commandement aérien stratégique, laissé à l'abandon depuis 22 ans, et l'aérogare et le hangar désuets, qui n'ont pas été utilisés depuis 4 ans. D'autres préoccupations portaient principalement sur les questions liées à la santé et sécurité au travail, à la sécurité publique et à l'esthétique.

Le projet d'assainissement de l'environnement et de démolition a été géré conjointement par Transports Canada et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada; les travaux ont été effectués par un entrepreneur de Winnipeg et par des sous-contractants locaux. Avant la démolition, tous les matériaux renfermant de l'amiante, du plomb ainsi que des BPC ont été enlevés et évacués selon les exigences réglementaires.

Grâce à ce projet—réalisé avec succès dans les limites budgétaires—toutes les préoccupations d'ordre environnemental, sécuritaire et esthétique concernant le site ont été résolues. En outre, l'aéroport de Churchill possède maintenant plus de terres sur lesquelles il lui est possible d'envisager de nouveaux développements.

Histoire de réussite dans la Région de l'Atlantique

Aire d'entraînement à la lutte contre les incendies à l'aéroport de Fredericton Fredericton, au Nouveau-Brunswick

L'ancienne aire d'entraînement à la lutte contre les incendies à l'aéroport de Fredericton a été exploitée de 1962 à 1987, pour être ensuite déclassée et remplacée par une installation moderne. En raison des passifs résiduels associés, la pratique de procéder à des exercices d'entraînement à la lutte contre les incendies à l'aire d'entraînement à l'aéroport de Fredericton a cessé en 2000.

Depuis le début des années 1990, des programmes d'évaluation et de surveillance—y compris une étude de base sur l'environnement menée en 1998—ont permis d'identifier les effets des hydrocarbures sur le sol et la nappe phréatique à l'aire d'entraînement à l'aéroport de Fredericton. Dans le cadre d'une entente visant le transfert des opérations et de la gestion de l'aéroport de Fredericton à l'Administration aéroportuaire du Grand Fredericton en mai 2001, Transports Canada s'est engagé à procéder à une phase trois d'évaluation environnementale du site de l'aire d'entraînement à l'aéroport de Fredericton et à mettre en œuvre les mesures correctives, au besoin. Le but général de l'entente consistait à enrayer le risque lié à l'environnement et à assainir le site, permettant ainsi à l'administration aéroportuaire de planifier le développement futur du terrain.

L'assainissement du sol et de la nappe phréatique a été achevé en décembre 2002, soit 13 mois après que la phase trois de l'évaluation ait été complétée. On a procédé à l'excavation d'environ 20 000 tonnes de sol contaminé qui ont été transférées à un centre de traitement de sol contaminé. Avant d'être évacuées dans le système de drainage souterrain, les eaux souterraines ont été traitées à un centre de traitement sur place, à des niveaux inférieurs aux lignes directrices fédérales établies par le Conseil canadien des ministres de l'Environnement.

Transports Canada poursuit la surveillance de la qualité de l'eau et procède au traitement d'assainissement sur place de la nappe phréatique.

Programme de réservoirs de stockage

Bien que le nombre de réservoirs de stockage souterrains et hors sol situés sur les propriétés de Transports Canada soit à la baisse étant donné la poursuite de la cession de biens, le Ministère



continue à entretenir son inventaire de réservoirs. 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.

Environnement Canada (EC) propose d'abroger le *Règlement fédéral sur l'enregistrement des systèmes de stockage de produits pétroliers et de produits apparentés sur le territoire domanial et les terres autochtones*. Ce Règlement encourage une approche volontaire à la conformité. Ce qui n'a pas permis d'obtenir les résultats escomptés en matière d'environnement puisque les fuites et les déversements se produisent toujours à partir des systèmes de réservoirs de stockage souterrains et hors sol.

La portée du nouveau règlement sera élargie et plus efficace en ce qui a trait à la prévention de la pollution et à la préservation de l'environnement contre la contamination du sol et de la nappe phréatique.

Transports Canada évaluera quelles seront les implications de ce nouveau règlement pour le Ministère.

Vérifications régionales des réservoirs

Par l'entremise du SGE, Transports Canada procède à des vérifications régionales des réservoirs afin d'assurer la pleine conformité avec les directives techniques sur les réservoirs de la *LCPE*

Région de l'Atlantique

Aucune vérification n'a été faite en 2002 des réservoirs aux ports de Souris et de Summerside suite à la vérification de conformité de 2001. Des mises à jour sont prévues en 2003 dans le cas de deux petits réservoirs situés à Wabush, où une enceinte de confinement secondaire a été jugée inadéquate.

Région de l'Ontario

Transports Canada ne possède ni n'exploite de réservoirs de stockage dans cette Région.

Région du Québec

Le Ministère a inspecté les réservoirs dans quatre ports différents en 2002, soit ceux de Cap-aux-Meules, de Harrington Harbour, de Havre Saint-Pierre et de La Tabatière. En 2003-2004, la Région du Québec prévoit améliorer ou remplacer les réservoirs à quatre aéroports, soit ceux de Kuujuaq, de Waskaganish, de Wemindji et de Eastmain. En tout, huit réservoirs seront remplacés et un sera mis à niveau.

Région des Prairies et du Nord

Au cours du prochain exercice, Transports Canada se propose de faire appel aux services d'un entrepreneur pour lui confier les tâches d'inspection et de vérification des réservoirs de stockage de pétrole à l'aéroport de Churchill afin de s'assurer qu'ils sont conformes aux lignes directrices techniques de la LCPE.

Région du Pacifique

Une vérification a permis d'examiner deux réservoirs situés aux installations de Duncan Bay Barge. Un réservoir d'huile de chauffage a été identifié comme étant non conforme et, par conséquent, enlevé et remplacé. Le personnel de la Région prévoit inspecter tous les réservoirs de Transports Canada au cours de l'exercice 2003-2004.

Projet de modélisation pour la responsabilité liée aux réservoirs de carburant

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 possède un inventaire de 90 réservoirs 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

Histoire de réussite dans la Région des Prairies et du Nord

Projet pilote de bio-restauration à Cambridge Bay Île Victoria, aux Territoires du Nord-Ouest

Cambridge Bay, dont la population est de 1 300 habitants, est une collectivité éloignée de l'Arctique située sur la rive sud de l'Île Victoria, à 280 km au nord du cercle polaire arctique. Dans ce village se trouvent trois sites de navigation aérienne, chacun d'eux est contaminé par diverses quantités de carburant diesel déversé des réservoirs servant à alimenter des générateurs de secours. En raison de l'éloignement de la collectivité, des étés de courte durée et des hivers extrêmement froids, il est impossible d'appliquer les techniques d'assainissement habituelles. De plus, le coût élevé du transport en direction et en provenance de la collectivité a rendu impossible le traitement de nettoyage à l'extérieur du site. Par conséquent, Transports Canada a opté pour l'utilisation du processus de bio-restauration afin d'en déterminer le degré d'efficacité dans les régions éloignées du Nord.



Grâce à cette technique simple et peu coûteuse, le sol contaminé a été placé dans des conteneurs, ou cellules de stockage, spécialement conçus pour utilisation sur le pergélisol. Des systèmes de chauffage passifs ont été installés et des substances nutritives ajoutées aux cellules de stockage, afin d'accélérer la désintégration biologique des contaminants nocifs, comme les hydrocarbures.

Un site a été nettoyé sans délai à l'été 1999 en enlevant le sol contaminé et en le transportant au site d'enfouissement, où l'on a implanté une petite cellule d'assainissement biologique. La contamination sévère se trouvait au site de chargement, où une autre cellule a été implantée.

Avant l'été 2002, suite à un entretien de routine durant trois étés, le niveau de contamination par hydrocarbures au site d'enfouissement se maintenait bien en deçà des limites acceptables. Le sol contaminé a été transféré à un lieu d'enfouissement local et utilisé comme matériel de couverture. Il a fallu un peu plus de temps pour assainir le site de chargement; toutefois, à la fin de 2002, les niveaux de contamination se maintenaient en deçà des limites acceptables. Le sol sera transporté à un lieu d'enfouissement local au cours de l'été 2003.

Un traitement sur place d'assainissement biologique à ce site éloigné a permis d'économiser une somme considérable et de conserver un sol riche.

PROGRAMME D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Par l'entremise de son Programme d'évaluation environnementale, Transports Canada évalue les répercussions environnementales des projets et propositions, et intègre les préoccupations d'ordre environnemental dans les processus décisionnels sous-jacents à la planification et à l'élaboration des politiques.

Évaluation environnementale des projets

La *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE)* constitue le principal cadre législatif pour l'évaluation environnementale des projets auxquels participe le gouvernement fédéral. Transports Canada assume également des responsabilités d'évaluation environnementale (EE) en vertu des régimes du Nord établis à la suite d'ententes sur les revendications territoriales. Les activités d'EE de Transports Canada sont décrites ci-après.

Projet d'EE en vertu de la LCEE

La *LCEE* met en place un cadre de responsabilités et de procédures pour le déroulement de l'évaluation environnementale de tout projet nécessitant une décision du gouvernement fédéral ou une approbation de sa part, et vise à l'aider à garantir que l'on tient compte des répercussions environnementales des projets dès le début des processus de planification

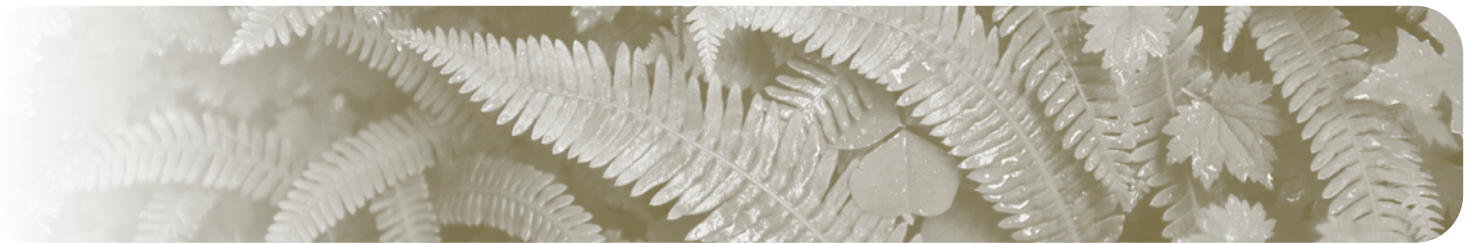
En vertu de la *LCEE*, Transports Canada doit veiller à ce qu'une évaluation environnementale soit effectuée avant d'entreprendre ou d'appuyer certains projets auxquels participe le Ministère. Grâce à l'amélioration constante qu'apporte le Ministère à son Programme d'EE, et en vertu de la *LCEE*, des évaluations environnementales sont menées lorsque Transports Canada :

- est le **promoteur** du projet;
- **octroie un financement**, une subvention ou toute autre aide financière pour la mise en œuvre du projet;
- autorise l'aliénation d'un intérêt dans un **terrain** en vue de la mise en œuvre du projet,
- exerce certaines fonctions réglementaires relativement au projet, comme la délivrance d'un permis ou d'une licence aux termes du *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées*.

On fait référence à ces quatre éléments comme « éléments déclencheurs », et ils sont détaillés dans les sections qui suivent.

Promoteur

À titre d'autorité fédérale, Transports Canada est chargé de veiller à ce que des évaluations environnementales soient menées pour les projets proposés par le Ministère. En 2002, cela comprenait les évaluations environnementales des projets d'assainissement aux sites contaminés, y compris les traitements d'assainissement aux sites des services de navigation aérienne (SNA) qui



ont été transférés à NAV CANADA, ainsi que les projets de maintenance et de mise à niveau aux installations portuaires publiques qui appartiennent à Transports Canada et qu'il exploite.

Financement

Les évaluations environnementales peuvent être déclenchées par un certain nombre de programmes de financement administrés par Transports Canada, notamment le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, le Fonds de dessaisissement portuaire, le Programme d'amélioration des passages à niveau, et divers programmes d'infrastructure des réseaux routiers.

En outre, le Ministère a été activement impliqué dans les évaluations environnementales liées au projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto. L'engagement du gouvernement fédéral à verser 500 millions \$ pour financer ce projet est administré par Transports Canada. Par exemple, en 2002, le Ministère a activement participé à l'évaluation environnementale du projet du prolongement de la rue Front, en collaboration avec la province d'Ontario, la Ville de Toronto et la Société de revitalisation du secteur riverain de Toronto.

Aliénation d'un intérêt dans un terrain

Transports Canada possède environ 1 100 parcelles de terrains au Canada, faisant du Ministère un important propriétaire foncier parmi les ministères fédéraux. Une évaluation environnementale est entreprise lorsque Transports Canada vend, loue ou autorise l'aliénation d'un intérêt dans un terrain fédéral dans le but de permettre la réalisation d'un projet. Cela se produit aux installations aéroportuaires et portuaires publiques qui appartiennent toujours à Transports Canada et qu'il exploite. Par exemple, si Transports Canada autorise un bail à un tiers à une installation portuaire publique, et que le bail a pour but de l'aider à mettre en œuvre un projet, Transports Canada doit alors s'assurer qu'une EE est entreprise.

Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées

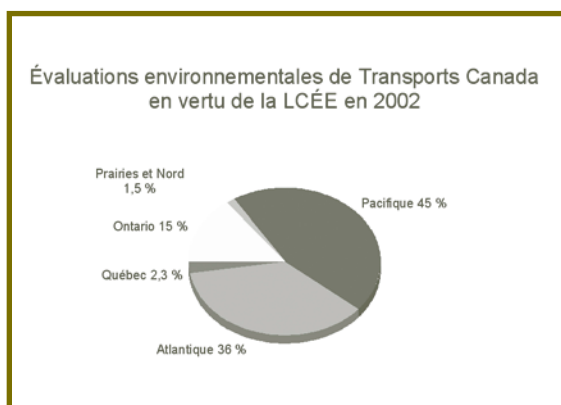
En tant qu'organisme de réglementation fédéral, Transports Canada doit également effectuer une évaluation environnementale lorsqu'il s'agit d'approbations et d'autorisations liées aux installations d'emmagasinage en vrac et de sécurité ferroviaire tel que stipulé dans le *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées, y compris la Loi sur la sécurité ferroviaire*.

Évaluations environnementales en vertu de la LCEE en 2002

En 2002, Transports Canada a procédé à 164 évaluations environnementales. Le tableau et le schéma qui suivent énumèrent le total par élément déclencheur en vertu de la *LCEE*, et par répartition régionale.

Évaluations environnementales par élément déclencheur en vertu de la LCEE en 2002

Élément déclencheur	Total	Pourcentage
Promoteur	26	16
Financement	41	25
Aliénation d'un intérêt dans un terrain	88	54
Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées	9	5
Total	164	100



Examen quinquennal de la LCEE

La *LCEE* stipule que, cinq ans après qu'elle soit entrée en vigueur, le ministre de l'Environnement doit procéder à un examen des dispositions et de l'application de la Loi. L'examen a été entrepris en 1999, et des modifications apportées à la Loi ont été déposées au Parlement en mars 2001. Dans un document définissant la portée de l'examen, le Ministre a identifié trois défis principaux à relever, soit :



- rendre le processus de l'EE plus prévisible, cohérent et ponctuel;
- améliorer la qualité des évaluations environnementales;
- multiplier les occasions de participation du public.

Certaines questions ont été soulevées par Transports Canada lors de sa participation à l'examen. Entre autres, le Ministère s'est dit préoccupé par la nécessité d'élargir la portée de la *LCEE*, à tous les projets entrepris sur les terrains fédéraux par des entités qui les administrent au nom du gouvernement, notamment les administrations portuaires canadiennes, les administrations aéroportuaires du Réseau national d'aéroports et leurs locataires.

En décembre 2002, le *projet de loi C-9*, soit la *Loi modifiant la loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, a été examiné par le Comité permanent de l'environnement et du développement durable. En conséquence, plusieurs modifications ont été proposées au processus fédéral de l'EE. L'une de ces modifications permet d'offrir la possibilité d'élaborer un règlement sur le processus d'EE spécifiquement à l'intention des administrations aéroportuaires, et de combler les lacunes du *Règlement sur le processus d'EE* en vigueur qui s'applique aux administrations portuaires canadiennes. D'autres modifications clés permettront d'assujettir à la Loi les sociétés d'État concernées. Transports Canada collabore avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale afin de s'assurer que les résultats sont satisfaisants en ce qui a trait à ces modifications.

Projet d'EE en vertu des régimes du Nord

Transports Canada assume également des responsabilités d'évaluation environnementale en vertu des régimes d'EE établis à la suite d'ententes sur les revendications territoriales, notamment la *Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie*, l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut, la Convention définitive des Inuvialuit, la Convention de la Baie James et du Nord Québécois, la Convention du Nord-Est Québécois, et la *Loi sur l'évaluation environnementale au Yukon*.

Guide sur l'évaluation environnementale de Transports Canada

En 2002, Transports Canada a préparé un guide à l'intention des intervenants afin d'assurer l'uniformité dans l'ensemble du Ministère lorsque des évaluations environnementales sont effectuées. Le guide aide les gestionnaires ainsi que les intervenants en évaluation environnementale de Transports Canada à remplir leurs responsabilités aux termes de la *LCEE* en mettant l'accent sur les projets types de Transports Canada et sur les exigences relatives à l'évaluation environnementale, et en expliquant en détail les procédures à suivre pour réaliser des évaluations environnementales.

Évaluation environnementale stratégique (EES)

L'évaluation environnementale 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'EES permet aux décideurs d'optimiser les effets positifs des propositions sur l'environnement et d'en minimiser les effets négatifs.

En vertu de la récente Directive du Cabinet sur le processus d'évaluation environnementale des propositions de politique, de plan et de programme, Transports Canada a approuvé, en 2001, un énoncé de politique de l'évaluation environnementale stratégique du Ministère. La politique précise quels sont les projets assujettis à l'EES, les éléments principaux du processus d'EES ainsi que les responsabilités relatives à l'EES au sein du Ministère.

Formation à l'EES

Suite à la mise en œuvre de l'énoncé de politique de l'EES, la Direction des affaires environnementales a élaboré un manuel de formation intitulé « Évaluation environnementale stratégique – Comment procéder à une évaluation environnementale stratégique d'une proposition de politique, de plan et de programme », au début de 2002, à l'intention du personnel des groupes des politiques et des programmes responsables des évaluations environnementales stratégiques des propositions de projets. Un module de formation en EES d'appui a également été préparé.

Avant la fin de 2002, près de 100 gestionnaires et agents responsables des politiques à Transports Canada, y compris le personnel des Régions et de l'Administration centrale, avaient suivi avec succès la formation en EES offerte par la Direction des affaires environnementales. Cette formation a permis de s'assurer que le personnel est bien informé de ses responsabilités lorsqu'il s'agit de se conformer à la Directive du Cabinet et à l'énoncé de politique d'EES du Ministère.

En outre, le groupe responsable de l'Évaluation environnementale a élaboré et mis en œuvre une procédure dans laquelle les différents projets de politique, de programme et de réglementation de Transports Canada sont identifiés et font l'objet d'un suivi afin de s'assurer que les EES sont effectuées conformément à la Directive du Cabinet et à l'énoncé de politique d'EES du Ministère.

Vérification de l'EES

À l'automne 2002, Transports Canada a répondu à une demande de renseignements reçue du Bureau du vérificateur général ayant trait à une prochaine étude à l'échelle du gouvernement concernant la mise en œuvre de la Directive du Cabinet. Transports Canada a profité de cet exercice de collecte de renseignements pour identifier et mettre en place de nouvelles mesures qui permettront d'accroître la conformité avec la Directive du Cabinet.

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. Le Ministère espère que les leçons tirées suite à la mise en œuvre 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 s'est penchée sur les questions environnementales suivantes au cours de 2003, tant à l'Administration centrale que dans les Régions :

Programme de 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 œuvre d'un manuel sur le Système de gestion de l'environnement révisé.

Programme de protection environnementale

- La participation continue et le développement du nouveau *Règlement sur les déchets dangereux de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (LCPE)*.
- Une collaboration continue, et une participation, aux activités d'Environnement Canada pour produire un code de pratique pour la gestion environnementale des sels de voirie.
- Effectuer un examen afin de déterminer si des installations qui appartiennent à Transports Canada ou qu'il exploite utilisent ou entreposent régulièrement des substances toxiques telles qu'énumérées à l'annexe 1 de la *LCPE 1999*, et si les plans d'urgence environnementale existants sont à jour. (Le Ministère s'est engagé à effectuer cet examen pour s'assurer que les plans d'urgence environnementale sont révisés et mis en œuvre, au besoin.)
- Travailler de concert avec le secteur de l'aviation pour satisfaire aux *Lignes directrices de la LCPE sur le glycol*.
- Travailler de concert avec d'autres ministères à promouvoir les avantages du Programme Éconavette.

Programme d'évaluation environnementale et d'atténuation des impacts

- Élaborer un plan de gestion des sites contaminés de Transports Canada et le présenter au Conseil du Trésor d'ici juillet 2003. Le plan établira un cadre qui permettra au Ministère d'identifier, de classer, de gérer et d'enregistrer ses sites contaminés, et comprendra un plan d'action quinquennal pour l'assainissement des sites contaminés hautement prioritaires.

- Continuer de participer au Groupe de travail interministériel sur la gestion des lieux contaminés et aider à l'élaboration de politiques fédérales et pratiques exemplaires cohérentes se rapportant aux sites contaminés.
- Continuer de faire concorder le registre des biens du Ministère avec les sites contaminés connus figurant dans la base de données sur les sites contaminés de Transports Canada.
- Continuer de surveiller les impacts sur le Ministère en fonction de la réglementation fédérale sur les réservoirs de stockage.

Programme d'évaluation environnementale

- Travailler avec les intervenants en vue de préparer Transports Canada aux modifications devant être apportées à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.
- Élaborer un nouveau document de référence afin de tenir compte des prochaines modifications prévues à la Loi.
- Travailler avec l'Agence canadienne de l'évaluation environnementale à l'élaboration d'un règlement destiné aux administrations aéroportuaires et aux sociétés d'État, et apporter des modifications au Règlement sur l'évaluation environnementale concernant les administrations portuaires canadiennes.
- Effectuer une évaluation de la surveillance de l'EE dans le cadre du Programme d'assurance de la qualité.
- Promouvoir les exigences concernant la prise de conscience de l'évaluation environnementale stratégique (EES), et poursuivre le suivi du programme d'EES.
- Offrir des conseils et du soutien aux gestionnaires responsables des politiques et des programmes relativement aux exigences concernant l'EES.
- Examiner l'énoncé de politique de l'EES de Transports Canada et prendre de nouvelles mesures, au besoin, afin d'assurer la mise en œuvre de la Directive du Cabinet et de l'énoncé de politique du Ministère.

notes