



Transports  
Canada

Transport  
Canada

TP 13123B  
(02/2004)

# Stratégie de développement durable 2004-2006



[www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm)

Canada 

## **Stratégie de développement durable 2004–2006**

Pour plus de renseignements, s'il-vous-plait visitez le site Web de Transports Canada au :  
**[http: www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca)**

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

TP 13123 B



ISBN : 0-662-75556-1

Catalogue n° T22-104/2004F-PDF

Imprimé au Canada sur papier recyclé





## MESSAGE DU MINISTRE

---

Pour préserver et raffermir le réseau de transport du Canada et améliorer la qualité de vie de tous les Canadiens, la politique des transports doit offrir un cadre qui vise les trois éléments des transports durables – le social, l'économique et l'environnemental.

Les transports sont au cœur de la prospérité économique du Canada et de la qualité de vie dont jouissent les Canadiens. Pour préserver et rehausser notre compétitivité, nous devons veiller à ce que notre réseau de transport soit efficace et réceptif aux nouveaux défis. Pour améliorer notre qualité de vie, nous devons également veiller à ce que notre réseau soit sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement. Tels sont les objectifs qui se cachent derrière notre vision des transports au Canada.

Pour concrétiser cette vision, je suis heureux de présenter la *Stratégie de développement durable 2004-2006*. C'est la troisième fois que nous adoptons une telle stratégie. La première avait pour but de poser des fondations solides pour intégrer les préoccupations environnementales dans les décisions, les politiques et les programmes du Ministère. En vertu des réalisations et des leçons tirées de la première stratégie, grâce à la seconde, Transports Canada a adopté un ensemble de principes du développement durable et cerné des défis stratégiques et des engagements précis. Cette nouvelle stratégie s'inspire des succès enregistrés. Elle précise la notion de durabilité et établit un ensemble de sept défis et de 32 engagements pour les trois prochaines années.

Cette nouvelle stratégie se veut une autre étape dans la réalisation de notre objectif qui est d'offrir un réseau de transport plus durable à tous les Canadiens. Mais Transports Canada ne peut y arriver seul. Pour élaborer cette stratégie, le Ministère a fait appel à l'expertise d'un groupe consultatif national et d'autres ministères fédéraux, il a consulté les provinces, les territoires et les

municipalités, et il a tenu compte des commentaires formulés par les Canadiens d'un océan à l'autre. Cette stratégie symbolise le plan de Transports Canada de prendre des décisions plus avisées de concert avec les intervenants du secteur des transports.

Nous savons bien que la durabilité des transports est une vision à long terme. Cela exige l'établissement de partenariats entre tous les ordres de gouvernement et tous les segments de la société canadienne. En collaborant ensemble, nous pourrons réaliser cette vision.

L'honorable Tony Valeri, C.P., député  
Ministre des Transports



# TABLE DE MATIÈRES :

---

<b>MESSAGE DU MINISTRE</b> .....	i
<b>SOMMAIRE</b> .....	v
<b>PARTIE 1 : INTRODUCTION</b> .....	1
<b>PARTIE 2 : LE RÔLE DE TRANSPORTS CANADA</b> .....	3
<b>PARTIE 3 : LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET TRANSPORTS CANADA</b> .....	7
<b>PARTIE 4 : LES GRANDS ENJEUX DES TRANSPORTS</b> .....	11
<b>PARTIE 5 : SEPT DÉFIS STRATÉGIQUES</b> .....	17
DÉFI 1 : ENCOURAGER LES CANADIENS À CHOISIR LES MODES DE TRANSPORT PLUS DURABLES .....	19
DÉFI 2 : RENFORCER L'INNOVATION ET LE PERFECTIONNEMENT DES COMPÉTENCES .....	22
DÉFI 3 : ACCROÎTRE L'EFFICACITÉ DU SYSTÈME ET OPTIMISER LES CHOIX MODAUX .....	24
DÉFI 4 : AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES VÉHICULES, DES CARBURANTS ET DES INFRASTRUCTURES DE RAVITAILLEMENT .....	29
DÉFI 5 : AMÉLIORER LE RENDEMENT DES TRANSPORTEURS ET DES EXPLOITANTS . . .	34
DÉFI 6 : AMÉLIORER LES DÉCISIONS PRISES PAR LES GOUVERNEMENTS ET LE SECTEUR DES TRANSPORTS .....	36
DÉFI 7 : AMÉLIORER LA GESTION DES OPÉRATIONS ET DES TERRES DE TRANSPORTS CANADA .....	39
<b>PARTIE 6 : MESURE DU RENDEMENT</b> .....	45
<b>PARTIE 7 : PASSER À L'ACTION</b> .....	47
<b>ANNEXE A : CONSULTATIONS DES INTERVENANTS</b> .....	49
<b>ANNEXE B : CADRE DU SYSTÈME DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT</b> .....	54
<b>ANNEXE C : RÉSULTATS DE L'EXAMEN DE LA STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT         DURABLE DE TRANSPORTS CANADA</b> .....	67
<b>ANNEXE D : PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE POUR TRANSPORTS CANADA</b> . . . . .	71
<b>LEXIQUE</b> .....	73





## SOMMAIRE

### Le développement durable et Transports Canada

Les transports ont pour toile de fond un réseau complexe d'interactions et de conditions humaines et matérielles. La dynamique de l'environnement, de l'économie et de la société touche la nature et l'ampleur des activités de transport, les conséquences de ces activités et notre façon d'y réagir. La nature et le volume des échanges commerciaux déterminent la demande de transport des marchandises. De même, le volume de la population, ses habitudes, ses niveaux de revenu et ses modes d'affectation des terres dictent les déplacements des passagers.

Les transports sont au cœur de la prospérité économique du Canada et de la qualité de vie dont jouissent les Canadiens. Pour préserver et rehausser même notre compétitivité, nous devons veiller à ce que notre réseau de transport soit efficace et réceptif aux nouveaux défis. Pour améliorer notre qualité de vie, nous devons également veiller à ce que notre réseau soit sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement.

Pour préserver et renforcer le réseau de transport du Canada et rehausser la qualité de vie de tous les Canadiens, la politique des transports doit représenter un cadre qui cible les trois éléments des transports durables (les paramètres sociaux, économiques et environnementaux). Elle doit également donner aux transporteurs et aux fournisseurs d'infrastructures la possibilité de s'adapter, d'innover, d'être compétitifs et de servir les expéditeurs et les voyageurs d'une manière qui tienne compte de chacun de ces éléments. La difficulté stratégique fondamentale consiste à concilier les trois éléments.

Transports Canada et d'autres ministères fédéraux ont présenté leurs deux premières stratégies de développement durable au Parlement en décembre 1997 et février 2001. Dans cette troisième stratégie, Transports Canada s'inspire des réalisations et des leçons tirées des deux premières. La stratégie précise le concept de durabilité et fixe de nouvelles cibles et mesures du rendement au sujet des principales questions des transports durables.

### Le défi des transports durables

En raison de la taille et de la profonde dépendance du Canada à l'égard des échanges commerciaux internationaux, les transports y revêtent une grande importance pour tous les Canadiens. Les transports (de surface, par bateau et par avion) relient les Canadiens les uns aux autres et le Canada au reste du monde. Les transports acheminent les biens jusqu'aux marchés d'écoulement et les passagers jusqu'à leur destination (peu importe qu'ils voyagent pour affaires ou par agrément), ils procurent des emplois et alimentent la croissance économique. Le Canada est doté d'un réseau de transport très développé, avec d'importants investissements dans les infrastructures, les véhicules et les réseaux de distribution du carburant.

Beaucoup des incidences sociales des transports sont positives (p. ex. la mobilité et les contacts humains), même s'il y a des problèmes sociaux qui se rattachent au manque d'accès, à la disponibilité et aux effets imprévisibles de l'exploitation du réseau de transport. Par exemple, des études sur la santé estiment que la pollution atmosphérique est responsable de plus de 5 000 décès prématurés au Canada chaque année et de nombreux autres problèmes de santé.



Les transports ont tout un éventail de conséquences sur l'environnement, notamment l'utilisation des ressources (matérielles et énergétiques), les matières résiduelles indésirables (émissions, déversements et fuites) et l'affectation des terres. Toute une gamme d'activités de transport contribuent à ces impacts : entre autres, la construction des infrastructures, l'exploitation et l'entretien du réseau routier, la production, la conduite, l'entretien et l'élimination des véhicules, et la consommation d'énergie.

### **Travailler ensemble**

Compte tenu de la nature des problèmes posés par les transports durables et des compétences partagées qui s'y rattachent, il faut établir de solides partenariats fructueux avec d'autres ministères fédéraux, d'autres ordres de gouvernement et des intervenants et citoyens canadiens. Un certain nombre des engagements énoncés dans la partie 5 de ce document, seront réalisés conjointement.

### **Consultations**

Les consultations au sujet de cette stratégie ont eu lieu en juin 2003 dans huit villes du Canada. Des membres de l'industrie, d'associations de transport et de protection de l'environnement, du grand public, du milieu universitaire, de groupes de santé et de travail, et d'autres ordres de gouvernement y ont participé. Transports Canada a également fait appel à un groupe consultatif national, composé d'experts en transports et en environnement qui ont prodigué des conseils au Ministère sur l'élaboration de la stratégie. Les opinions dont tous les participants ont fait part au Ministère ont contribué à façonner la *Stratégie de développement durable 2004-2006*. L'annexe A contient les résultats des consultations et la liste complètes des participants.

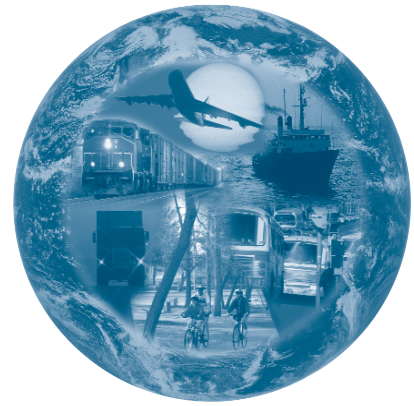
### **Défis stratégiques pour Transports Canada**

Transports Canada a articulé sa stratégie 2004-2006 autour de sept défis stratégiques, qui sont :

1. encourager les Canadiens à choisir les modes de transport plus durables;
2. renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences;
3. accroître l'efficacité du réseau et optimiser les choix modaux;
4. améliorer l'efficacité des véhicules, des carburants et des infrastructures de ravitaillement;
5. améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants;
6. améliorer les décisions prises par les gouvernements et le secteur des transports;
7. améliorer la gestion des opérations et des terres de Transports Canada.

La partie 5 et l'annexe B contiennent des précisions supplémentaires sur ce que le Ministère fera au cours des trois prochaines années et sur la façon dont il évaluera les progrès réalisés.





# PARTIE 1:

---

## INTRODUCTION

Les transports sont au cœur de la prospérité économique du Canada et de la qualité de vie dont jouissent les Canadiens. Pour préserver et rehausser même notre compétitivité, nous devons veiller à ce que notre réseau de transport soit efficace et réceptif aux nouveaux défis. Pour améliorer notre qualité de vie, nous devons également veiller à ce que notre réseau soit sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement.

En termes pratiques, cela veut dire que les Canadiens comptent de plus en plus sur le réseau de transport pour qu'il joue le rôle vital qui lui est attribué de manière à ne pas nuire à la santé humaine ou à l'environnement. Le développement durable est une notion qui cherche à favoriser un équilibre entre les aspects économiques, sociaux et environnementaux des transports.

Dans son rapport de 1987, *Notre avenir à tous*, la Commission mondiale sur l'environnement et le développement a défini en ces termes le développement durable : « développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la possibilité pour les générations futures de satisfaire les leurs ». Le gouvernement du Canada a adopté cette définition. En 1995, il a modifié la *Loi sur le vérificateur général* pour exiger des ministères du gouvernement qu'ils préparent des stratégies de développement durable qui devaient être déposées devant le Parlement avant la fin de 1997, et qu'ils les actualisent tous les trois ans par la suite.

## Dresser un plan d'action pour l'avenir

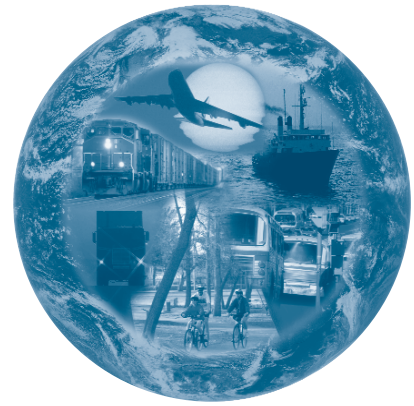
Transports Canada reconnaît que le développement durable est un objectif à long terme qui demande la collaboration de nombreux partenaires et des citoyens du Canada pour trouver des solutions efficaces. La *Stratégie de développement durable 2004-2006* de Transports Canada mise sur les réalisations et les leçons tirées des stratégies précédentes et elle dresse le plan d'action du Ministère pour les trois prochaines années.

La *Stratégie de développement durable 2004-2006* s'articule autour de sept défis stratégiques auxquels est confronté le secteur des transports. Pour chaque défi, le Ministère a établi des engagements précis assortis de cibles et de mesures du rendement.

La durabilité du réseau de transport canadien nécessite un engagement à long terme et la coordination des efforts entre tous les ordres de gouvernement, l'industrie et, surtout, les Canadiens. Ce n'est pas un objectif qui peut être atteint du jour au lendemain et Transports Canada ne peut pas agir seul.

Cette stratégie a beau représenter une étape importante, Transports Canada sait pertinemment qu'il lui faudra relever des défis de taille pour adapter les nouvelles technologies, moderniser les infrastructures de transport et éduquer les Canadiens quant aux choix qu'ils doivent opérer en matière de transports.





## PARTIE 2:

### LE RÔLE DE TRANSPORTS CANADA

#### Cela fait un moment que nous existons

Transports Canada a été créé en 1936 par la fusion du ministère de la Marine, du ministère des Chemins de fer et Canaux, et de la Direction de l'aviation civile du ministère de la Défense nationale.

#### Engagement d'offrir le meilleur réseau de transport qui soit

Le Ministère a considérablement évolué au fil des ans sur le plan de l'organisation et des responsabilités. Son objectif global est de fournir aux Canadiens le meilleur réseau de transport qui soit. Pour cela, il faut avoir un réseau de transport durable, dont les caractéristiques sont la sécurité et la sûreté, l'efficacité et le respect de l'environnement.

#### Au service des Canadiens d'un océan à l'autre

Le Ministère compte environ 4 500 employés. Son administration est à Ottawa, et il compte cinq bureaux régionaux disséminés à travers les pays : Atlantique (Moncton), Québec (Montréal), Ontario (Toronto), Prairies et du Nord (Winnipeg) et Pacifique (Vancouver). Les bureaux régionaux garantissent que les politiques, les programmes, les lois et les

activités de transport du gouvernement fédéral répondent aux besoins propres à



chaque région. Ces bureaux fournissent par ailleurs d'importants services de Transports Canada à tous les Canadiens.

#### Relever le défi du changement

Depuis qu'il a été créé en 1936, Transports Canada a considérablement évolué afin de répondre à l'évolution des besoins des Canadiens. De façon générale, le Ministère a délaissé son rôle d'exploitant du réseau de transport, au profit de celui d'organisme de réglementation et de décisionnaire.

La sécurité demeure la principale préoccupation du Ministère. Transports Canada réglemente et inspecte les véhicules, les installations, les infrastructures et les

pratiques administratives des transports aérien, ferroviaire et maritime, pour assurer le transport en toute sécurité des personnes ainsi que des biens et des services.

Transports Canada est également habilité à réglementer certains paramètres environnementaux. C'est ainsi que le Ministère réglemente la pollution de l'eau par les navires, grâce à la *Loi sur la marine marchande du Canada* et à la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*. Transports Canada administre par ailleurs la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et exploite CANUTEC, le centre canadien d'urgence transport, ouvert 24 heures sur 24 pour protéger les Canadiens et l'environnement contre les déversements accidentels de substances dangereuses.

Le Ministère s'occupe des questions d'environnement avec d'autres ministères fédéraux, comme Ressources naturelles Canada en ce qui concerne la consommation de carburant des véhicules routiers, et avec Environnement Canada en ce qui concerne la réglementation des émissions atmosphériques des véhicules routiers.

Transports Canada est aussi responsable de certains éléments internationaux des transports, comme le transport aérien et maritime, et doit établir les normes de sécurité des véhicules neufs. Le Ministère surveille les éléments nationaux et interprovinciaux du transport par autocar et par camion, ainsi que les services ferroviaires voyageurs par le biais de VIA Rail, qui est une société d'État fédérale, et il contribue à assurer la surveillance et l'analyse des données économiques qui permettent d'évaluer la compétitivité et la rentabilité des services de transport. Transports Canada mène également des recherches pour améliorer les transports, en se concentrant sur les domaines qui contribuent à faire progresser la sécurité, la sûreté,

l'accessibilité et la protection de l'environnement. Il est indispensable d'engager les investissements nécessaires dans le réseau national de transport dans un univers mondialisé et une société de plus en plus urbanisée. Le gouvernement fédéral joue un rôle clé dans la création d'un climat propice aux investissements dans les infrastructures de transport qui servent l'intérêt national et améliorent la qualité de vie de nos collectivités.



Ces dernières années, le Ministère s'est évertué à rendre le réseau de transport du Canada plus compétitif et rentable, en atténuant l'intervention de l'État et en harmonisant les règlements avec d'autres gouvernements concernés. Pour que les usagers aient leur mot à dire dans la gestion des divers éléments du réseau de transport, Transports Canada a cédé un grand nombre de ses ports et de ses aéroports à des entités locales. En vertu de ces changements fondamentaux, le rôle de Transports Canada est passé de celui d'exploitant à celui de propriétaire et de surveillant.

### **Des compétences partagées**

La création d'un réseau de transport véritablement durable est rempli de défis. Au Canada, trois ordres de gouvernement se partagent la responsabilité des transports.



En général, le gouvernement fédéral est responsable des transports nationaux, interprovinciaux et internationaux, alors que les gouvernements provinciaux assument la responsabilité des transports intraprovinciaux et que les municipalités assument la responsabilité des transports urbains et des décisions relatives à la planification locale. Les ministres des Transports fédéral et provinciaux coordonnent les activités par l'entremise du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière.

Le **gouvernement fédéral** est responsable de la majorité des politiques, des programmes et des objectifs de transport afin d'assurer la sécurité, l'efficacité et l'accessibilité du réseau de transport national. La responsabilité primordiale dans le domaine des transports incombe à Transports Canada. Toutefois, il y a d'autres ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement fédéral qui jouent des rôles essentiels dans les questions reliées au transport. Le Bureau de la sécurité des transports et les gouvernements provinciaux en particulier, jouent un rôle important dans le maintien de la sécurité du réseau à l'échelle nationale.

Le gouvernement fédéral est également responsable dans une large mesure des questions internationales de transport, des normes régissant les véhicules neufs (notamment des normes nationales sur les émissions des véhicules neufs en circulation, tout-terrains et hors-route ainsi que des normes nationales sur la qualité du carburant), du transport aérien et de la quasi-totalité du transport maritime. Il collabore avec des gouvernements, des organismes et des organisations de l'étranger à plusieurs grandes initiatives internationales de sécurité. Il est également responsable des paramètres nationaux et interprovinciaux/territoriaux des transports par rail, autocar et camion. Les transports urbains ne relèvent pas des responsabilités du fédéral à proprement parler, même si de nombreux paramètres des transports dans les zones urbaines relèvent des compétences du fédéral.

La plupart **des provinces et des territoires** font intervenir leurs ministères des transports, des travaux publics, du développement économique et de l'environnement dans les décisions qui ont un rapport avec les transports. La construction et l'entretien des principales routes, l'immatriculation et l'inspection des véhicules, et le respect du code de la route, notamment des limites de vitesse, relèvent des compétences des provinces et des territoires. La responsabilité de la circulation locale des marchandises et des passagers dans les zones urbaines incorporées a, dans bien des cas, été déléguée aux administrations municipales. Elles peuvent ainsi fournir des services mieux adaptés aux besoins locaux.

Les **administrations locales**, les **municipalités** et les **organes directeurs régionaux** sont responsables des décisions de planification locale dans les limites de la législation provinciale, comme les transports municipaux, l'élaboration des plans de transport, les transports en commun, les frais de stationnement et l'aménagement de pistes cyclables. Ces ordres de gouvernement assument également certaines responsabilités locales d'application de la loi, notamment en ce qui concerne les infractions au stationnement et à la circulation locale. Les municipalités varient selon la portée réelle et potentielle des mesures qu'elles prennent au sujet des transports durables, en partie parce que le niveau de délégation par les gouvernements provinciaux varie et à cause de leur taille. Les plus grandes municipalités ont en général une plus grande marge d'action que les plus petites, car il leur est généralement plus facile d'exploiter des réseaux de transport public efficaces.

Compte tenu de la nature des problèmes que pose la durabilité des transports, le partage des compétences et l'éventail des intervenants des secteurs public et privé qui sont responsables du secteur des transports, il est essentiel de collaborer ensemble pour tracer le meilleur cheminement qui soit pour le Canada.

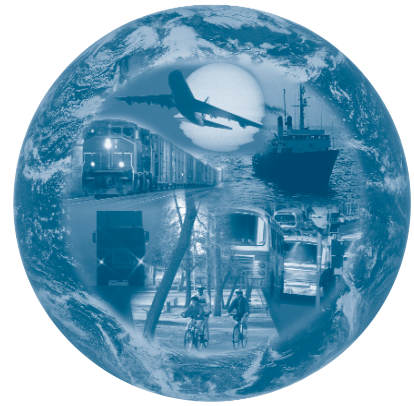


## **Leadership en matière de transport durable**

Transports Canada se laisse dire systématiquement par les intervenants depuis la fin des années 1990 qu'ils comptent sur lui pour jouer un rôle dirigeant sur les transports durables.

Au sein du gouvernement du Canada, nombre de ministères et d'organismes ont des rôles et des responsabilités qui influent sur la durabilité du réseau de transport. Transports Canada collaborera étroitement avec d'autres organisations fédérales en vue de promouvoir une démarche commune, et cherchera à coordonner l'élaboration d'initiatives de transport durable.

Pour Transports Canada, cela veut dire faciliter l'intégration des décisions en établissant un cadre pour les transports durables, concevoir et promouvoir des instruments analytiques et des méthodes innovantes à l'appui des transports durables, et regrouper partenaires et intervenants pour qu'ils cherchent à concrétiser une vision commune. Cela signifie également prêcher par l'exemple pour améliorer la gestion de ses activités et de ses terres.



## PARTIE 3:

### LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET TRANSPORTS CANADA

Pour préserver et renforcer le réseau de transport du Canada et améliorer la qualité de vie de tous les Canadiens, la politique des transports doit offrir un cadre qui vise les trois éléments des transports durables (social, économique et environnemental). Ce cadre doit également offrir aux transporteurs et aux fournisseurs d'infrastructures la possibilité de s'adapter, d'innover, d'être concurrentiels et de servir les expéditeurs et les voyageurs d'une manière qui tienne compte de chacun de ces éléments. Le défi stratégique fondamental consiste à concilier ces trois éléments.

#### Notre vision

La vision d'un réseau de transport durable de Transports Canada est orientée par les principes suivants :

- les niveaux de sécurité et de sûreté réalisables les plus élevés possible pour la vie et les biens;
- le transport efficace des gens et des biens pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable;
- le respect de l'héritage environnemental pour les générations futures de Canadiens;
- des droits d'utilisation qui reflètent mieux le coût total des activités de transport et des décisions concernant les infrastructures de transport qui répondent mieux aux besoins des utilisateurs;
- l'accessibilité raisonnable au réseau national de transport pour les personnes résidant

- dans les régions éloignées du Canada;
- l'accessibilité au réseau national sans obstacles abusifs pour les personnes ayant une déficience;
- la coordination et l'harmonisation des mesures dans tous les modes de transport;
- les partenariats et la collaboration entre les gouvernements et avec le secteur privé pour établir un cadre de politique des transports intégré et cohérent.



#### Orientation stratégiques

Transports Canada propose de prendre de nouvelles initiatives gouvernementales et des priorités à long terme dans cinq secteurs clés :

### • **Établir des cadres pour assurer l'efficacité du marché du secteur des transports**

La politique du gouvernement en matière de déréglementation, de réduction des subventions, de commercialisation, de privatisation du gouvernement et les mesures connexes pour favoriser la concurrence et les forces du marché a essentiellement bien fonctionné. Il est proposé de peaufiner l'approche de cette politique pour stimuler davantage la concurrence et l'efficacité, au besoin.

### • **Gérer l'infrastructure de transport et y investir**

Là où cela est possible, la commercialisation et la cession continueront, tout en peaufinant la régie des nouvelles entités. Les investissements stratégiques dans les infrastructures à l'appui de la compétitivité, de la croissance durable et d'un réseau de transport bien intégré seront effectués en partenariat avec d'autres paliers de gouvernement et le secteur privé. Cela comprendra des initiatives traitant des besoins de transport urbain, comme le transport en commun, de même que les axes commerciaux et les corridors de passagers, tout en demeurant sensible aux besoins des régions rurales et éloignées.

### • **Réduire l'impact environnemental négatif du transport**

En collaboration avec d'autres, le gouvernement continuera d'aborder l'impact environnemental du transport. Il fera la promotion du respect de l'environnement comme critère pour la planification du transport, trouvera des moyens de mettre en œuvre les obligations environnementales du Canada et freinera la pollution dans le secteur des transports. Le gouvernement voudrait collaborer avec

l'industrie, d'autres gouvernements et les experts en matière de transport afin d'arriver à un consensus sur la manière de déterminer le total des coûts du transport et des façons pratiques pour les payer, ainsi qu'entretenir des collaborations entre le public et le privé pour améliorer les normes d'émissions et promouvoir l'augmentation de l'utilisation de véhicules et de modes à émissions réduites et de carburants à moindre intensité de gaz à effet de serre (GES).

### • **Accroître la sécurité et la sûreté**

Avec l'un des réseaux de transport les plus sécuritaires et sûrs au monde, le Canada veut garder son leadership, qui découle d'une longue tradition de recherche, de résolution de problèmes et d'initiatives du gouvernement pour atteindre ces résultats. Le plan stratégique en matière de sécurité et de sûreté de Transports Canada, introduit en 1999, est évalué et sera mis à jour. En travaillant avec l'industrie, d'autres ministères et d'autres gouvernements, Transports Canada continuera de mettre en œuvre ses plans de sécurité et sûreté touchant chacun



des modes de transport. Le gouvernement s'assurera particulièrement que les postes frontaliers satisfont aux demandes de sécurité et de sûreté, tout en facilitant le mouvement des personnes et des biens.



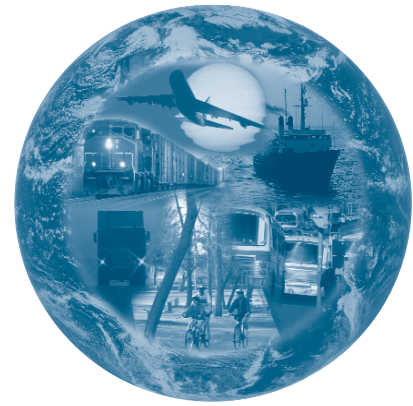


- **Encourager l'innovation et le développement des compétences**

L'innovation dans le secteur des transports n'est pas seulement essentielle pour maintenir sa propre croissance et sa compétitivité, mais aussi pour contribuer aux priorités nationales comme la réduction des GES, la sécurité et la sûreté, ainsi que l'amélioration de la qualité de vie dans les villes. L'innovation dans ce secteur appuiera les buts de la Stratégie d'innovation du Canada.

Transports Canada s'emploiera à faire progresser son programme de recherche et de développement dans cinq domaines, soit l'intégration intermodale, l'encombrement routier, les pressions environnementales, la sécurité et la sûreté ainsi que l'accessibilité. Le Ministère travaillera aussi avec des partenaires de l'industrie, du gouvernement et des universités pour identifier les secteurs où il y a possiblement une pénurie de compétences et y trouver une solution, stimuler l'adoption du commerce électronique dans le secteur des transports et promouvoir l'adoption de systèmes de transport intelligents.





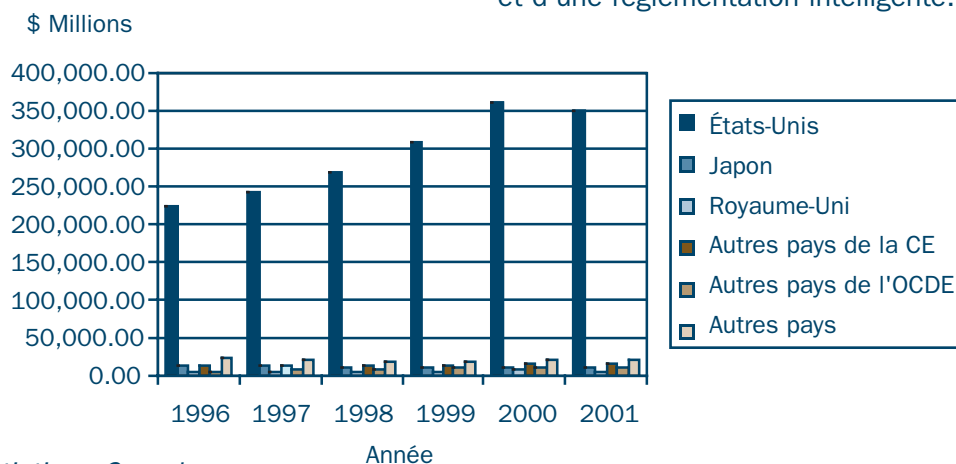
# PARTIE 4:

## LES GRANDS ENJEUX DES TRANSPORTS

Les transports ont pour toile de fond un ensemble complexe d'interactions et de conditions humaines et matérielles. Les caractéristiques et les tendances générales de l'environnement, de l'économie et de la société ont des conséquences sur la nature et sur l'ampleur des activités de transport, sur les incidences de ces activités et sur la façon dont nous y réagissons. La nature et le volume des échanges commerciaux déterminent la demande de transport des marchandises. De même, la taille de la population, ses habitudes, ses revenus et ses modes d'affectation des terres, affectent le transport des passagers de manière directe ou indirecte.

**Figure 4.1**

Destination des exportations canadiennes



Source : Statistique Canada.

## Le commerce et la mondialisation

Nous sommes un pays commerçant à l'ère de la mondialisation. Son économie est de plus en plus intégrée à celle de ses principaux partenaires commerciaux. C'est pourquoi elle dépend de la circulation efficace et sans danger des passagers et des marchandises. Même si l'année 2001-2002 a été le théâtre d'un ralentissement de l'économie mondiale et d'une réduction des échanges commerciaux, la dynamique à long terme laisse entrevoir une augmentation des échanges de marchandises et de services. Dans l'ensemble, le transport des marchandises doit augmenter de 60 % entre 1990 et 2020. C'est dans les secteurs du transport aérien et du camionnage que la hausse sera la plus marquée. La mondialisation entraîne de nouvelles perspectives pour les usagers et les fournisseurs de services de transport. Elle souligne également le besoin d'une définition élargie du contexte commercial compétitif, d'une plus grande harmonisation des normes et d'une réglementation intelligente.

## L'importance des transports pour l'activité économique

- Le réseau de transport canadien transporte pour plus de un billion \$ de marchandises chaque année.
- Près de 16 % de toutes les dépenses personnelles sont consacrées au transport, et près de 90 % de ce montant aux véhicules particuliers.
- Depuis dix ans, le secteur des transports du Canada a affiché un taux de croissance annuel moyen de 6,1 %, soit près du double de celui de l'économie, à hauteur de 3,3 %.
- En 2000, plus de 850 000 personnes occupaient un emploi dans le secteur des transports ou dans des fonctions connexes, ce qui représente 7 % de la population active canadienne.
- En 2000, près de la moitié des 38 milliards \$ consacrés au tourisme national l'a été aux transports.
- Depuis vingt ans, les coûts des transporteurs ont reculé en termes réels de 10 milliards \$, ou de 30 %.
- En 2000, les gouvernements et les exploitants privés ont consacré plus de 20 milliards \$ à l'entretien et à l'exploitation des infrastructures.

15 %. En 2000, les véhicules routiers transportant des passagers ont concentré près de 75 % des kilomètres-passagers, contre un peu plus de 15 % aux voyages en avion. À titre de comparaison, les autocars

**Le Sommet mondial de 2002 sur le développement durable a cristallisé l'attention du monde et ses actions sur la difficulté d'améliorer l'existence des gens et de conserver les ressources naturelles face à la croissance de la population. Cela s'accompagne par ailleurs de demandes sans cesse croissantes d'aliments, d'eau, d'abri, d'hygiène, d'énergie, de services de santé et de sécurité économique.**

intervilles, les transports ferroviaires et les transports en commun (confondus) ont représenté moins de 10 % des kilomètres-passagers. Selon l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), entre 1996 et 2002, le nombre d'utilisateurs des transports en commun a augmenté de près de 13 %, passant d'environ 1,35 milliard de passagers à 1,53 milliard, neutralisant ainsi la quasi-totalité des pertes essuyées au début des années quatre-vingt-dix à cause de la récession économique.

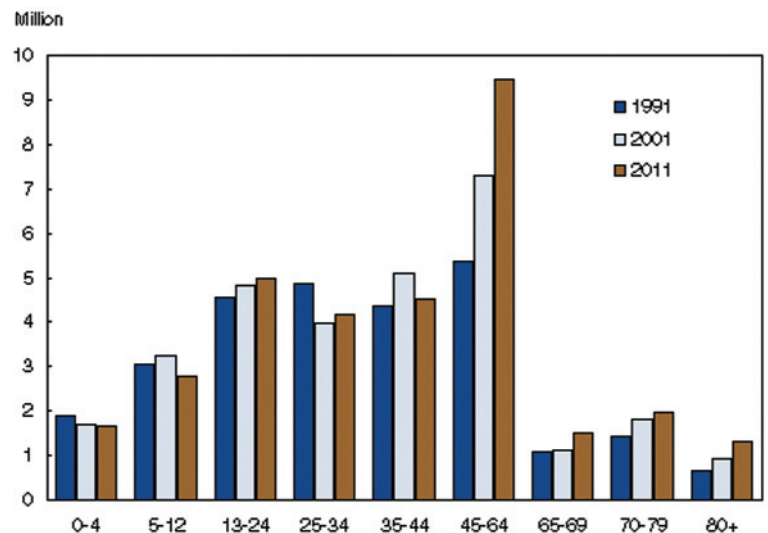
## Évolution démographique

La population du Canada vieillit (figure 4.2). Le départ à la retraite de la génération du baby boom a toutes les chances de se solder par des besoins de déplacements nouveaux et différents, notamment en ce qui concerne la destination (agrément versus navettage), le choix du mode et les exigences en matière d'accès physique. Le Canada est de plus en plus un pays urbanisé; 80 % des Canadiens vivent aujourd'hui dans des régions urbaines. L'urbanisation, combinée au volume sans cesse croissant d'activités économiques dans les centres urbains, exerce des pressions sur les transports en commun et sur les infrastructures routières.

Entre 1990 et 2000, les déplacements motorisés des passagers ont progressé de

**Figure 4.2**

La population du Canada par tranche d'âge



Source : Statistique Canada



## Activités de transport

En raison de la taille du Canada et de sa profonde dépendance à l'égard des échanges commerciaux internationaux, les transports y revêtent une grande importance pour tous les Canadiens. Les transports (de surface, par bateau et par avion) relient les Canadiens les uns aux autres et le Canada au reste du monde. Les transports acheminent les biens jusqu'aux marchés d'écoulement et les passagers jusqu'à leur destination (peu importe qu'ils voyagent pour affaires ou par agrément), ils procurent des emplois et alimentent la croissance économique. Le Canada est doté d'un réseau de transport très développé, avec d'importants investissements dans les infrastructures, les véhicules et les réseaux de distribution de carburant.

Bon nombre des impacts sociaux des transports sont positifs (comme la mobilité et les contacts humains), même s'il existe des problèmes sociaux qui se rattachent au manque d'accès, à la disponibilité et aux effets imprévus de l'exploitation du réseau de transport.



Les transports ont toutes sortes de conséquences sur l'environnement, notamment l'utilisation des ressources (matérielles et énergétiques), les matières résiduelles indésirables (émissions, déversements et fuites) et l'affectation des terres, sans oublier les impacts sur la faune. Certaines activités de transport qui contribuent à ces impacts sont les suivantes : la construction d'infrastructures, l'exploitation et l'entretien du réseau routier, la production, l'utilisation, l'entretien et l'élimination des véhicules, et la fourniture d'énergie et de carburants, notamment de ressources non renouvelables.

## Sécurité des transports

Suite aux événements du 11 septembre 2001, le gouvernement a pris des mesures sur différents fronts afin d'accroître la sûreté des transports :

- initiatives visant à améliorer la sûreté aérienne (p. ex. améliorations des contrôles préembarquement des passagers, présence d'agents de la GRC à bord de certains vols, verrouillage obligatoire et fortification des portes donnant accès au poste de pilotage). Le gouvernement a également créé l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.
- améliorations de la sûreté dans le secteur maritime (p. ex. en obligeant les navires à donner un préavis de 96 heures avant de pénétrer dans les eaux canadiennes, en collaborant avec les instances américaines pour améliorer la sûreté dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, en multipliant les patrouilles de sûreté et les activités de surveillance par les administrations portuaires, en augmentant la surveillance du littoral).
- collaborer avec d'autres juridictions et l'industrie pour améliorer la sûreté de la circulation routière et du trafic ferroviaire.
- améliorations technologiques de la sûreté (p. ex. systèmes de détection d'explosifs, systèmes de laissez-passer intelligents intégrant la biométrie, systèmes de transport intelligents et modifications de la conception des aéronefs, autant d'éléments qui sont analysés afin d'utiliser les meilleures technologies dans tous les moyens de transport).

Le gouvernement s'efforcera de prévenir, de minimiser et d'intervenir de manière efficace en cas de menace planant sur la sûreté du réseau national de transport tout en assurant l'efficacité des postes frontaliers.

## Grandes questions environnementales

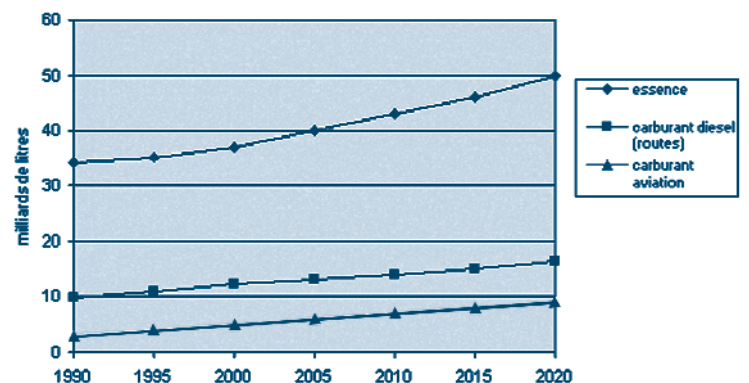
### Changements climatiques

Les activités de transport émettent d'importantes quantités de gaz à effet de serre (GES). Le secteur des transports est le plus gros responsable des émissions de GES au Canada (environ 25 % du total des émissions). Les mesures qui contribueront à ralentir la croissance des émissions de GES du secteur des transports seront un élément déterminant de l'atteinte de la cible fixée par le Protocole de Kyoto pour la réduction des émissions de GES du Canada. On s'attend à ce que la demande globale d'énergie du secteur des transports augmente de plus de 50 % entre 1990 et 2020, les principales hausses intéressant l'essence, le carburant diesel et les carburants aviation (figure 4.3). En même temps, les répercussions des changements climatiques auront de profondes

implications sur le réseau de transport, notamment sur le niveau de l'eau et les phénomènes météorologiques extrêmes.

**Figure 4.3**

Demande d'énergie du secteur des transports



Source : Ressources naturelles Canada, Perspectives des émissions du Canada: une mise à jour, décembre 1999





Lorsqu'il a ratifié le Protocole de Kyoto en décembre 2002, le Canada a contracté un engagement important, à savoir réduire les émissions de 6 % par rapport aux niveaux de 1990 et ce, au cours de la période de 2008-2012. On compte sur les transports pour réduire de manière appréciable les émissions de gaz à effet de serre du Canada en vertu du Protocole de Kyoto. Tel que souligné dans le *Plan du gouvernement du Canada sur le changement climatique*, le Ministère concentrera ses efforts sur les véhicules et les carburants qui génèrent moins d'émissions, sur l'usage accru de moyens de transport de remplacement pour les déplacements des voyageurs, et sur le transport plus efficace des marchandises.

Pour faciliter la mise en œuvre du *Plan du gouvernement du Canada sur le changement climatique*, le budget fédéral de 2003 prévoit d'allouer 1,7 milliard \$ sur cinq ans à l'appui des innovations et des mesures rentables visant à réduire les émissions de GES. Le gouvernement a également promis 3 milliards \$ supplémentaires d'aide aux infrastructures sur dix ans. Les projets liés aux changements climatiques seront admissibles et bénéficieront de la priorité en vertu de cette initiative.

### **Programmes d'infrastructure :**

Transports Canada met en œuvre des programmes, notamment le Programme stratégique d'infrastructure routière, géré par Transports Canada; le Programme d'infrastructure frontalière et le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, gérés en partenariat avec Infrastructures Canada, pour appuyer les projets qui touchent le transport et qui ont été retenus. Ces programmes envisagent le financement de projets qui ont des rapports avantages-coûts élevés, qui accroissent l'efficacité, la mobilité et la sécurité du réseau, qui réduisent les coûts opérationnels, et qui permettent de réaliser des économies d'énergie/carburant et de réduire les émissions de GES le long des corridors commerciaux.

### **Transport intermodal des marchandises :**

Transports Canada a pris l'engagement de faciliter l'avènement d'un secteur des transports compétitif au Canada, où l'efficacité de chaque mode est optimisée. Transports Canada attachera beaucoup d'importance aux investissements dans le transport intermodal des marchandises, les systèmes de transport intelligents et les études de planification et de faisabilité à l'appui de ces investissements. Pour se faciliter la tâche, le Ministère organisera une série de consultations régionales avec les intervenants, afin de cerner les obstacles au transport intermodal des marchandises, d'établir les possibilités de faire progresser l'intermodalité et les occasions d'établir des partenariats.

## **Transports urbains**

Dans beaucoup des centres les plus densément peuplés du Canada, le smog est un grave problème de santé. Les deux principaux ingrédients du smog qui ont des conséquences sur la santé de l'être humain sont les particules fines aéroportées et l'ozone des basses couches de l'atmosphère, qui se compose avant tout d'oxydes d'azote (NOx), de composés organiques volatils (COV). Le secteur des transports est responsable de 52 % des émissions de NOx, de 40 % des émissions de monoxyde de carbone (CO), de 20 % des émissions de COV, de 5 % des oxydes de soufre (SOx) et de 5 % des particules fines, les principaux ingrédients du smog. En revanche, on constate une baisse de ces éléments depuis quelques années. Près des deux tiers des émissions de GES du Canada proviennent des zones urbaines.

Les études consacrées à la santé estiment que la pollution atmosphérique est responsable de plus de 5 000 décès prématurés au Canada chaque année. De nombreux problèmes de santé en résultent, notamment les maladies cardiovasculaires et respiratoires, qui se soldent par une augmentation des visites d'urgence et des admissions à l'hôpital. En outre, l'usage excessif des transports motorisés par opposition aux options de transport actif (comme la marche et la bicyclette) contribue à réduire l'activité physique, ce qui entraîne des problèmes de santé (comme l'obésité et les cardiopathies). Les enfants courent beaucoup des mêmes risques pour la santé que les adultes, comme les maladies respiratoires dues à la pollution atmosphérique et les risques encourus comme passagers et piétons (de moins en moins d'enfants se rendent à l'école à pied à cause des préoccupations que suscite la circulation routière pour leur sécurité).

Les encombrements illustrent l'effet que les transports peuvent avoir sur l'environnement, la société et l'économie. Parmi les coûts économiques, il faut citer le temps et la productivité perdus, le manque à gagner et l'augmentation des coûts de carburant. Au

nombre des coûts environnementaux, mentionnons l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques. Parmi les coûts sociaux, il faut mentionner l'augmentation du stress. Les encombrements aux postes frontaliers présentent un problème particulier. En effet, les importations et les exportations du Canada, en particulier à destination et en provenance des États-Unis, exigent le débit fiable et ponctuel de la circulation aux postes frontaliers, de même que la circulation sans entrave des marchandises dans des couloirs commerciaux intégrés. Les mesures de sûreté sont aujourd'hui l'une des principales causes des encombrements aux postes frontaliers et aux aéroports.

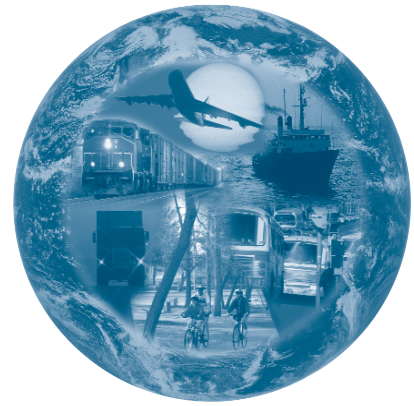
Les colonies de peuplement à faible densité de population, lourdement tributaires des routes, sont un élément important du développement des villes canadiennes. Même s'il y a des avantages à avoir un milieu vert, ouvert et moins peuplé, cette forme de vie urbaine peut empêcher le recours aux transports actifs en rallongeant les distances de déplacement.

### **Sécurité**

Des collectivités fortes et sûres sont un élément essentiel de la trame sociale. Elles procurent aux Canadiens la sécurité voulue pour bâtir un meilleur avenir pour eux-mêmes et leur famille.

La priorité absolue de Transports Canada, que symbolise son succès à assurer la sécurité des transports, se reflète dans les statistiques qui démontrent une baisse absolue des accidents et des victimes dans la plupart des moyens de transport. Il n'en demeure pas moins que les accidents continuent de faire des ravages sur le plan de la santé et de l'économie. Transports Canada s'est associé avec Santé Canada et d'autres organismes pour promouvoir la sécurité routière en tant qu'enjeu important au chapitre de la santé.





# PARTIE 5:

## SEPT DÉFIS STRATÉGIQUES

La *Stratégie de développement durable 2004-2006* de Transports Canada tient compte des problèmes cernés dans la section qui précède et se cristallise sur les domaines où le Ministère peut jouer un rôle appréciable pour assurer la durabilité des transports.

Conformément aux deux premières stratégies de développement durable de Transports Canada, la troisième s'articule autour d'une série de défis stratégiques, dont chacun contient un certain nombre d'engagements. Les défis stratégiques que comporte cette troisième stratégie n'ont guère varié sur le fond par rapport à ceux des stratégies préalables. Ils continuent de vouloir remédier à des grands dossiers comme le smog, les changements climatiques, l'eau pure et la promotion des technologies de transport durables. Le Ministère a choisi de porter son attention sur l'identification des résultats particuliers.

### **Les sept défis stratégiques sont les suivants :**

1. encourager les Canadiens à choisir les modes de transport plus durables;
2. renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences;
3. accroître l'efficacité du réseau et optimiser les choix modaux;
4. améliorer l'efficacité des véhicules, des carburants et des infrastructures de ravitaillement;
5. améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants;
6. améliorer les décisions prises par les gouvernements et le secteur des transports;
7. améliorer la gestion des opérations et des terres de Transports Canada.

### **Réduire les émissions atmosphériques**

L'un des principaux défis que pose la durabilité des transports consiste à maîtriser ou à prévenir les émissions du secteur des transports, comme les GES, les oxydes d'azote, les composés organiques volatils et les particules fines. L'amélioration de la qualité de l'air et la réduction des GES sont des objectifs de la SDD qui recourent tous les défis (p. ex. voir engagements 1.1, 1.3, 3.4, 3.5, 4.1, 4.2, 4.4 et 5.2).

### **Réduire la pollution de l'eau**

Un autre défi que pose la durabilité des transports consiste à prévenir ou à maîtriser le rejet d'effluents et de déchets qui contaminent les cours d'eau, les lacs, les océans, les ports et les plages, et à prévenir l'introduction d'espèces aquatiques exotiques dans les rejets de l'eau de ballast des navires. L'amélioration de la qualité de l'eau est un autre objectif de la SDD (p. ex. voir engagements 4.2, 5.1 et 5.3).

### **Promouvoir l'adoption de technologies de transport durables**

La mise au point et la promotion de l'utilisation de technologies nouvelles et novatrices qui contribuent à atténuer les impacts des transports sur l'environnement, tout en répondant aux besoins des passagers et des expéditeurs, est l'un des défis de taille que pose la durabilité des transports. L'amélioration et l'adoption de technologies de transport durables sont des éléments importants de cette stratégie (p. ex. voir engagements 2.1, 2.3, 3.1, 3.6, 4.3, 4.5, 4.6 et 7.3).





## Défi 1 : Encourager les Canadiens à choisir des modes de transport plus durables

### En quoi consiste le défi?

Renseigner les Canadiens et les sensibiliser aux transports durables. Cela consiste à les sensibiliser aux problèmes, aux avantages et aux options, de même qu'aux pratiques et aux choix que peuvent adopter les citoyens pour atténuer les effets néfastes des transports. Cela implique des partenariats avec d'autres ministères fédéraux (comme Santé Canada, Environnement Canada et Ressources naturelles Canada), d'autres ordres de gouvernement, l'industrie, des Organisations non gouvernementales (ONG) et d'autres intervenants pour concevoir des programmes de communications, notamment des messages essentiels et leur transmission aux Canadiens.

### À quoi tient son importance?

Le changement des comportements fait partie intégrante de la façon de réagir aux impacts des transports sur l'environnement. Tous les segments de la société doivent bien comprendre les conséquences de leurs comportements en matière de transport pour opérer des choix qui atténuent les effets néfastes des transports sur l'environnement.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
<p><b>1.1 Éducation et communications sur les transports durables</b> Transports Canada coordonnera les initiatives de communications ayant trait au développement durable, aux changements climatiques et au Défi d'une tonne avec les partenaires fédéraux, à compter de 2003-2004.</p> <p><b>Partenaires :</b> Ressources naturelles Canada; Environnement Canada</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contribuer à la conception du Défi d'une tonne, à compter de 2003-2004.</li> <li>• Établir un lien entre les communications Défi d'une tonne et les programmes pertinents de TC, à compter de 2003-2004.</li> <li>• Participer aux campagnes d'information et de publicité Défi d'une tonne, à compter de 2003-2004.</li> <li>• Concevoir et faire des annonces sur le développement durable et les changements climatiques, à compter de 2003-2004.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le niveau de sensibilisation des Canadiens aux questions du développement durable et aux programmes connexes de TC et changements de comportement, mesurés par des sondages d'opinion publique.</li> <li>• Nombre de produits de communication diffusés sur le développement durable.</li> </ul>
<p><b>1.2 Transports actifs</b> Sous réserve de la disponibilité de fonds et avec le concours des partenaires, Transports Canada poursuivra ses activités de promotion des transports actifs (marche, bicyclette, patins à roues alignées, etc.), à compter de 2004-2005.</p> <p><b>Partenaires :</b> Fédération canadienne des municipalités; Environnement Canada; Santé Canada; provinces; Atlantic Canada Active Transportation Round Table; ONGs.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réaliser un sondage national sur les transports actifs afin d'évaluer l'évolution par rapport à l'année de référence de 1998, en 2004-2005.</li> <li>• Appuyer des ateliers et des forums régionaux sur les transports actifs, à compter de 2004-2005.</li> <li>• Parrainer la Conférence de l'Atlantique sur les transports actifs, en 2004-2005.</li> <li>• Appuyer l'élargissement du Programme Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école (ARAS), à compter de 2004-2005.</li> <li>• Réaliser une analyse sur les transports actifs et la santé des enfants, d'ici 2005-2006.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sensibilisation et évolution des comportements, mesurés par les résultats du sondage.</li> <li>• Nombre d'ateliers et de forums régionaux financés.</li> <li>• Nombre de participants à la Conférence de l'Atlantique sur les transports actifs.</li> <li>• Nombre de collectivités et de nouvelles écoles qui ont décidé d'adopter le Programme ARAS.</li> <li>• Nombre de nouveaux utilisateurs interactifs de <i>En marche sans moteur</i>.</li> </ul>

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
<p><b>1.2</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Évaluer et promouvoir l'initiative de la FCM <i>En marche sans moteur : Guide pour la communauté du transport actif</i>, à compter de 2004-2005.</li> </ul>	
<p><b>1.3.1 Programme Éconavette</b>          Transports Canada donnera une plus grande diffusion à <i>Les options pour les navetteurs : Guide complet à l'intention des employeurs canadiens</i>, d'ici 2005-2006, et dispensera des programmes de formation à l'intention d'autres ministères et organismes fédéraux, et d'employeurs du secteur privé en 2004-2005.</p> <p><b>Partenaires :</b> Autres ministères; l'Association canadienne du transport urbain; Fédération canadienne des municipalités; le Conseil de l'air pur; et autres.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Collaborer avec les partenaires à l'élargissement de la diffusion du Guide sur les options pour les navetteurs, d'ici 2005-2006.</li> <li>• Dispenser des cours de formation sur les options de navettage dans chaque région avec des participants d'autres ministères, en 2004-2005.</li> <li>• Collaborer avec d'autres ministères pour déterminer les habitudes de navettage actuelles et assurer un suivi à cet égard, d'ici 2005-2006.</li> <li>• Aider d'autres ministères à mettre sur pied des programmes de navettage en leur offrant une aide et des pratiques d'excellence, à compter de 2004-2005.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Résultats des programmes de formation avec d'autres ministères à travers le Canada.</li> <li>• Étoffement des connaissances des participants sur les transports durables à l'issue des ateliers (mesuré par des formulaires d'évaluation).</li> <li>• Nombre de programmes d'éconavettage mis en œuvre à travers le Canada à la suite des ateliers, et diffusion du Guide sur les options pour les navetteurs.</li> <li>• Sondage réalisé auprès des organismes gouvernementaux qui ont mis en place des programmes pour les navetteurs.</li> <li>• Histoires anecdotiques et réussites émanant d'autres ministères.</li> </ul>
<p><b>1.3.2 L'Éconavette dans les régions</b>          Les bureaux régionaux du Pacifique, des Prairies et du Nord, de l'Ontario et du Québec de Transports Canada feront la promotion de l'éconavette au moyen d'un ou de plusieurs de ces activités d'ici 2006-2007 : organisation d'un groupe de travail fédéral sur l'éconavette; évaluation des pratiques actuelles de transport; implantation d'un programme de covoiturage; et mesure de l'intérêt pour un programme d'incitation à l'achat de laissez-passer pour le transport en commun.</p> <p><b>Partenaires :</b> Autres ministères fédéraux dans les Régions du Pacifique et de l'Ontario; Travaux publics et Services gouvernementaux Canada; Environnement Canada; Agence du revenu du Canada; Santé Canada dans la Région du Québec.</p>	<p><i>Région du Pacifique</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Participer à l'organisation d'un groupe de travail fédéral sur l'« écomobilité », d'ici 2004-2005.</li> <li>• Accroître de 10 % le nombre d'employés de Transports Canada du bureau régional de Vancouver qui se prévalent des options d'« éconavettage », d'ici 2006-2007.</li> </ul> <p><i>Région des Prairies et du Nord (RPN)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Administrer un sondage détaillé sur les options de navettage à tous les employés de la RPN de Transports Canada, d'ici 2004-2005.</li> </ul> <p><i>Région de l'Ontario</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmentation de 5 % des adeptes du covoiturage dans le bureau régional, d'ici 2005-2006.</li> </ul>	<p><i>Région du Pacifique</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de programmes de Gestion de la demande en transport mis en œuvre pour les employés fédéraux dans le Sud de la Région.</li> <li>• Hausse de pourcentage d'employés de Transports Canada du bureau régional de Vancouver qui se prévalent des options d'« éconavettage », mesuré au moyen d'un sondage réalisé auprès des employés.</li> </ul> <p><i>Région des Prairies et du Nord</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapport sur les résultats du sondage.</li> </ul> <p><i>Région de l'Ontario</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hausse de pourcentage des adeptes du covoiturage.</li> <li>• Nombre d'employés inscrits dans le programme d'incitation à l'achat de laissez-passer pour le transport en commun.</li> </ul>



ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
<p><b>1.3.2</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mesurer l'intérêt suscité par l'idée d'adhérer à un programme d'incitation à l'achat de laissez-passer de transport en commun, d'ici 2004-2005.</li> </ul> <p><i>Région du Québec</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminution de 10 % du nombre d'employés qui se rendent au travail à bord d'un véhicule à un seul occupant, d'ici 2006-2007.</li> <li>• Création d'un groupe de travail fédéral à Québec et mise en œuvre de programmes d'options pour les navetteurs dans trois édifices fédéraux, d'ici 2006-2007.</li> </ul>	<p><i>Région du Québec</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage de réduction du nombre d'employés qui se rendent au travail à bord d'un véhicule à un seul occupant.</li> <li>• Nombre d'édifices fédéraux dotés d'un programme d'options pour les navetteurs.</li> </ul>
<p><b>1.3.3 Laissez-passer de transport en commun</b>          Transports Canada donnera suite aux recommandations du projet pilote de laissez-passer de transport en commun, d'ici 2006-2007.</p> <p><b>Partenaires :</b> Environnement Canada; Ressources naturelles Canada; Secrétariat du Conseil du Trésor; Travaux publics et Services gouvernementaux Canada; l'Association canadienne du transport urbain.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Évaluer et implanter les recommandations résultant de l'évaluation du projet pilote de laissez-passer de transport en commun, d'ici 2006-2007.</li> <li>• Constituer une base de données pour mesurer la diminution des émissions de GES résultant du programme, d'ici 2006-2007.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de recommandations mises en œuvre.             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de ministères fédéraux qui offrent des programmes de laissez-passer de transport en commun à leurs employés.</li> <li>• Nombre de fonctionnaires fédéraux utilisant le transport en commun.</li> <li>• Nombre de nouvelles villes qui offrent des laissez-passer annuels de transport en commun.</li> </ul> </li> <li>• Diminution des émissions de GES.</li> </ul>
<p><b>1.4 Programme Sur la route du transport durable (SRTD)</b>          Transports Canada déterminera dans quelle mesure les projets se sont poursuivis au-delà du financement du SRTD, afin d'évaluer la contribution soutenue à l'amélioration des transports durables, d'ici 2005-2006.</p> <p>Le Ministère ajoutera les résultats sur chacun des projets et un rapport récapitulatif annuel sur le site Web du Programme SRTD, d'ici 2004-2005.</p> <p><b>Partenaires :</b> Bénéficiaires de fonds SRTD.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déterminer le pourcentage de projets SRTD qui se poursuivent six mois après l'achèvement du financement SRTD, d'ici 2005-2006.</li> <li>• Préparer et distribuer un rapport de récapitulation chaque année, à compter de 2004-2005.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage de projets qui se poursuivent à un titre ou à un autre, six mois après l'achèvement du financement du SRTD.</li> <li>• Nombre d'utilisateurs uniques qui visitent la page Web consacrée aux résultats du projet SRTD.</li> <li>• Nombre de rapports de récapitulation distribués (par courriel ou téléchargés sur le site Web).</li> </ul>

## Défi 2 : Renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences

### En quoi consiste le défi?

Stimuler la mise au point et l'application de technologies novatrices dans le domaine des transports, de pratiques de gestion et de services dans les secteurs public et privé, et chez les intervenants de l'industrie, du milieu universitaire et du secteur des transports afin d'améliorer les bienfaits sociaux, économiques et (ou) environnementaux des activités de transport. Veiller à ce que les pénuries de compétences dans le secteur des transports soient identifiées et collaborer avec d'autres gouvernements, l'industrie et les intervenants des transports pour régler les problèmes de compétences.

### À quoi tient son importance?

Les innovations sont un élément crucial de la stratégie du gouvernement visant à promouvoir l'emploi et la prospérité. Les transports offrent quantité d'occasions de technologies et de techniques nouvelles qui contribuent à améliorer la sécurité, à renforcer l'efficacité et à atteindre les objectifs en matière d'environnement. Certaines pourront aboutir à de nouvelles industries, entraîner un relèvement de la productivité nationale et créer de nouveaux marchés pour les produits et les services canadiens.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
<p><b>2.1.1 Recherche et développement sur les systèmes de transport intelligents (STI)</b>                      Transports Canada collaborera avec les partenaires pour la mise en œuvre du Plan de recherche et développement pour le Canada sur les systèmes de transport intelligents, d'ici 2005-2006.</p> <p><b>Partenaires :</b> STI Canada; bénéficiaires de fonds.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans le cadre du Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR) et jusqu'à la fin de l'exercice 2005-2006, Transports Canada financera les projets de R et D sur les STI au moyen de trois instruments de financement : ententes de contribution, contrats de R et D et ententes bilatérales fédérales-provinciales sur les STI.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de propositions reçues.</li> <li>• Montant total des contributions de TC.</li> <li>• Montant recueilli en contrepartie des contributions de TC.</li> <li>• Nombre de partenaires recrutés.</li> </ul>
<p><b>2.1.2 Plan de déploiement et d'intégration des systèmes de transport intelligents (STI)</b>                      Transports Canada fournira des fonds, d'ici 2005-2006, pour stimuler le développement et le déploiement de STI afin de maximiser l'utilisation et l'efficacité des infrastructures existantes, et de veiller à ce que les besoins futurs de transport soient satisfaits de manière plus responsable.</p> <p><b>Partenaires :</b> Bénéficiaires de fonds.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un financement à frais partagés sera offert aux bénéficiaires admissibles pour des projets de déploiement et d'intégration d'applications de systèmes de transport intelligents (STI). Il faudra que les projets soient terminés d'ici 2005-2006.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de propositions reçues.</li> <li>• Nombre d'ententes de contribution conclues.</li> <li>• Montant total des contributions de TC.</li> <li>• Montant recueilli en contrepartie des contributions de TC.</li> <li>• Nombre de partenaires recrutés.</li> </ul>





ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
<p><b>2.2 Perfectionnement des compétences dans le secteur des transports</b></p> <p>Transports Canada collaborera avec les partenaires à l'établissement de conseils sectoriels et appuiera le perfectionnement des compétences et des connaissances et les recherches ayant trait aux transports dans les universités et les collèges du Canada de même que dans le secteur privé, d'ici 2006-2007.</p> <p><b>Partenaires :</b> Le ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences; universités et collèges; secteur privé; intervenants.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Travailler dans le cadre de partenariats afin de renforcer et d'améliorer les conseils sectoriels des transports, d'ici 2006-2007.</li><li>• Déterminer les secteurs qui risquent d'éprouver des pénuries de compétences et définir des méthodes pour les combler, dans le cadre de consultations lors du Symposium sur les compétences de transport et d'autres événements, d'ici 2004-2005.</li><li>• Appuyer l'éducation permanente et le développement des compétences, des connaissances et des recherches dans les universités et les collèges du Canada, d'ici 2006-2007.</li><li>• Étudier l'intérêt des universitaires pour la création d'un programme de professeur invité à Transports Canada, d'ici 2006-2007.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Progrès enregistrés dans le renforcement des conseils sectoriels et la création de nouveaux conseils sectoriels.</li><li>• Résultats du Symposium sur les compétences de transport.</li><li>• Nombre d'étudiants et d'universitaires dans les universités et les collèges du Canada, qui se livrent à des études et à des projets de recherche financés, en partenariat avec Transports Canada.</li><li>• Décision d'établir ou non un programme de professeur invité à Transports Canada.</li></ul>
<p><b>2.3 Stimuler l'adoption du commerce électronique</b></p> <p>Transports Canada stimulera l'adoption du commerce électronique par le secteur des transports, à compter de 2003-2004.</p> <p><b>Partenaires :</b> Autres ministères fédéraux; industrie; intervenants.</p>	<p>À compter de 2003-2004, Transports Canada :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• contribuera à la conception de systèmes d'opérations sans papier.</li><li>• appuiera l'adoption des messages électroniques universels nécessaires pour le transport par des opérations sans papier.</li><li>• appuiera les opérations sans papier dans le secteur privé.</li><li>• élargira la compréhension au sein du gouvernement et à l'échelle internationale, des futures opérations sans papier et des innovations à ce sujet.</li><li>• appuiera les recherches sur les technologies utiles et leurs liens avec le trafic passagers, les systèmes de transport intelligents et les expéditions de marchandises.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pourcentage d'adoption des opérations et des modèles commerciaux sans papier dans le secteur des transports.</li><li>• Nombre de projets de recherche sur les technologies des opérations sans papier.</li><li>• Nombre de partenariats établis au sein de TC, avec d'autres ministères, l'industrie et les intervenants.</li></ul>

### Défi 3 : Accroître l'efficacité du réseau et optimiser les choix modaux

#### En quoi consiste le défi?

Prendre des mesures afin d'améliorer l'efficacité des transports. Cela englobe les mesures visant à encourager les choix modaux opportuns et les correspondances intermodales, et à appuyer les services et les infrastructures de transport.

Faciliter le développement, l'adoption et le maintien des services de transport à destination des collectivités éloignées et à l'intention des personnes ayant une déficience.

#### À quoi tient son importance?

Un réseau de transport plus efficace donnera les mêmes résultats moyennant moins de mouvements ou des mouvements plus efficaces. Grâce à des mouvements plus efficaces, il est possible de répondre aux besoins légitimes en matière de mobilité et de commerce tout en atténuant les impacts sur l'environnement.

L'égalité d'accès et de mobilité est un paramètre social important du développement durable. La mise au point de mécanismes visant à préserver et à améliorer la mobilité et l'accès est un complément important de la quête d'efficacité et d'amélioration de l'environnement.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
<p><b>3.1 Faciliter l'accès au réseau national de transport</b></p> <p>Transports Canada collaborera avec les partenaires à l'élaboration d'une stratégie fédérale multimodale à long terme visant à faciliter l'accès au réseau national de transport.</p> <p><i>Projet pilote adapté aux transports en commun</i></p> <p>La Région du Pacifique de Transports Canada travaillera avec les partenaires en vue de lancer un projet pilote visant à adopter la technologie des systèmes intégrés d'information. Cela permettra aux exploitants de HandyDART de fournir aux clients des transports en commun des renseignements sur l'arrivée des véhicules « en temps quasi réel » dans la région de Victoria, d'ici 2005-2006. Le projet pilote permettra d'élargir l'application de la technologie dans d'autres services de transport semi-collectif, et aux services de location d'autobus sur appel.</p> <p><b>Partenaires :</b> Les personnes ayant une déficience; les personnes âgées; l'industrie des transports; BC Transit; le Victoria Regional</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Concevoir un plan d'action pour la mise en œuvre d'une stratégie fédérale et déterminer des possibilités de recherche et de développement afin d'améliorer l'accès au réseau national de transport, d'ici 2006-2007.</li> <li>• Évaluer l'incidence de la législation et des codes de pratiques existants sur l'accès au réseau de transport de compétence fédérale, d'ici 2005-2006.</li> <li>• Avec le concours de divers intervenants, entreprendre un projet de recherche sur la population vieillissante du Canada, d'ici 2005-2006.</li> <li>• Moderniser le Comité consultatif du ministre sur le transport accessible (CCTA) conformément à l'accord conclu par le gouvernement du Canada avec le secteur bénévole, d'ici 2004-2005.</li> <li>• Évaluer les résultats de la Campagne de sensibilisation au code de bonne pratique des autocaristes sur la prestation volontaire de services de transport accessibles, d'ici 2004-2005.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de projets de recherche et de développement.</li> <li>• Nombre de plaintes reçues au sujet des obstacles à la mobilité des personnes ayant une déficience qui empruntent le réseau national de transport.</li> <li>• Nombre de nouvelles mesures prises pour améliorer l'accès au réseau fédéral de transport.</li> <li>• Succès des codes de bonnes pratiques d'après l'évaluation de l'industrie et des utilisateurs.</li> <li>• Évaluation qualitative de la conformité CCTA avec l'accord signé par le gouvernement du Canada avec le secteur bénévole.</li> </ul> <p><i>Projet pilote adapté aux transports en commun</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hausse de l'efficacité du réseau et du degré de satisfaction des clients.</li> <li>• Utilisation de la technologie du projet pilote par d'autres parties.</li> <li>• Satisfaction des clients et meilleure efficacité suite à l'adoption de la technologie par d'autres parties.</li> </ul>





ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
<p>Transit System; les exploitants HandyDART; la Greater Vancouver Transportation Authority; le Centre sur le vieillissement de l'Université de Victoria.</p>	<p><i>Projet pilote adapté aux transports en commun</i> <i>Phase 1</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Confirmer le financement et les partenariats établis pour le lancement du projet pilote, d'ici 2004-2005.</li></ul> <p><i>Phase 2 (sous réserve du succès de la phase 1)</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Réaliser le projet pilote, d'ici 2005-2006.</li><li>• Rendre compte des résultats du projet pilote et les distribuer, d'ici 2006-2007.</li></ul>	
<p><b>3.2 Garantir l'accès raisonnable des communautés éloignées au réseau national de transport</b> Dans les secteurs de compétence fédérale, et avec la collaboration des partenaires, Transports Canada s'occupera de la question de l'accès raisonnable des communautés éloignées au réseau national de transport et favorisera le contrôle local des infrastructures de transport pour desservir ces régions éloignées.</p> <p><b>Partenaires :</b> Autres ministères fédéraux; autres ordres de gouvernement; le secteur privé.</p>	<p>Transports Canada :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• maintiendra les services de transport essentiels dans les communautés éloignées qui n'ont pas d'autre moyen de transport pour toute l'année, jusqu'en 2006-2007;</li><li>• examinera les besoins locaux d'infrastructure dans le cadre de partenariats et favorisera les accords novateurs qui appuient l'accès raisonnable des communautés éloignées au réseau national de transport, jusqu'en 2006-2007;</li><li>• analysera le rôle à long terme de TC dans l'exploitation des aéroports éloignés, d'ici 2004-2005.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Investissements pour continuer de desservir les communautés éloignées qui n'ont pas d'autre moyen de transport pour toute l'année.</li><li>• Nombre de partenariats visant à promouvoir le contrôle local des infrastructures de transport dans les communautés éloignées.</li><li>• Niveau de contrôle accru des infrastructures de transport dans les communautés éloignées.</li><li>• Résultats de l'examen du rôle à long terme de TC dans l'exploitation des aéroports éloignés, d'ici 2004-2005.</li></ul>

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
<p><b>3.3 Changement climatique – Impacts et adaptation</b>            La Région des Prairies et du Nord (RPN) et l'Administration centrale de Transports Canada effectueront des recherches afin de déterminer des techniques d'adaptation des transports, eu égard aux conséquences du réchauffement de la planète au Canada.</p> <p><b>Partenaires :</b> Autres ministères; organisations non gouvernementales; Fonds d'action pour le changement climatique.</p>	<p><i>La RPN et l'Administration centrale :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dresseront la liste des principales personnes-ressources, des intervenants et des fonctions, en 2004-2005.</li> <li>• sensibiliseront les gens aux incidences et à l'adaptation par des présentations et des ateliers, de conférences et de comités, entre 2004-2005 et 2006-2007.</li> <li>• établiront un réseau d'échange d'informations en 2004-2005.</li> <li>• analyseront et réviseront les données préalables qui existent sur CD et sur le site Web, en 2005-2006.</li> </ul> <p><i>La RPN :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• appuiera ou lancera des recherches sur la façon de réduire les émissions de GES et l'adaptation des activités et des infrastructures de transport, en 2005-2006.</li> <li>• apportera une aide technique et financière à un projet de recherche sur les infrastructures de transport dans les Territoires du Nord-Ouest, entre 2004-2005 et 2006-2007.</li> </ul> <p><i>L'Administration centrale :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• fournira des conseils d'expert pour le Programme sur les impacts et l'adaptation et collaborera à l'élaboration et à la mise en œuvre du Cadre national d'adaptation, entre 2004-2005 et 2006-2007.</li> <li>• participera aux travaux du Comité technique du Fonds d'action pour le changement climatique sur les impacts et l'adaptation, entre 2004-2005 et 2006-2007.</li> <li>• évaluera les stratégies d'adaptation aux changements climatiques qui s'offrent au secteur des transports et leur intégration dans la planification du gouvernement, d'ici 2006/2007.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de projets d'adaptation des transports conçus.</li> <li>• Nombre de présentations données sur les incidences des changements climatiques sur le secteur des transports.</li> <li>• Nombre de participants du réseau.</li> <li>• Volume de nouvelles données ajoutées à la base actuelle.</li> </ul>



ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
<p><b>3.4 Investir dans la planification des transports en commun et des transports durables</b></p> <p>Transports Canada collaborera de façon continue avec les partenaires, pour minimiser les encombrements et la pollution automobile dans les zones urbaines. Les travaux dans ce secteur viseront surtout à accroître l'utilisation des transports en commun et d'autres moyens de transport des passagers.</p> <p><b>Partners:</b> : Infrastructure Canada; autres ministères fédéraux; partenaires internationaux; provinces; municipalités; intervenants.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Travailler en partenariat, dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, pour cerner et tirer parti des possibilités d'intégrer la planification/gestion de la demande dans les investissements dans les infrastructures, au fur et à mesure que des propositions sont présentées.</li><li>• Élaborer de nouvelles politiques et mesures sur les transports qui contribuent à atteindre les objectifs du Canada sur les changements climatiques, à titre permanent.</li><li>• Entreprendre un exercice détaillé pour déterminer la faisabilité d'élargir le Programme de démonstration en transport urbain (PDTU), d'ici 2005-2006.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nombre de projets qui favorisent l'intégration/la planification.</li><li>• Montant des nouveaux crédits consacrés aux mesures sur les changements climatiques au sein du Ministère.</li><li>• Volume quantifiable de diminution des émissions de GES résultant des mesures du Ministère visant à atténuer les changements climatiques.</li><li>• Résultats de l'exercice détaillé, y compris une recommandation sur la nécessité ou non d'élargir le PDTU.</li></ul>
<p><b>3.5 Appuyer le transport maritime de courte distance</b></p> <p>Transports Canada étudiera de façon continue les possibilités de promouvoir le transport maritime de courte distance.</p> <p><b>Partenaires :</b> Autres pays; industrie; fournisseurs de services; autres ordres de gouvernement; autres intervenants.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Résumer et évaluer l'issue de six ateliers parrainés par Transports Canada organisés avec l'industrie en 2003, afin de déterminer les questions stratégiques qu'il faudra résoudre, à compter de 2003-2004.</li><li>• À compter de 2003-2004, tenir des réunions avec d'autres pays pour échanger des informations et l'expérience que l'on a du transport maritime de courte distance en vertu des protocoles de coopération conclus avec les États-Unis et le Mexique.</li><li>• Réaliser une étude conjointe entre le Canada et les États-Unis sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent afin de déterminer la rentabilité du système, d'ici 2005-2006.</li><li>• Mener une campagne de marketing continue pour souligner les avantages du transport maritime de courte distance, à compter de 2003-2004.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nombre de fournisseurs de services, d'expéditeurs et d'autres ordres de gouvernement joints, grâce à la campagne de marketing/sensibilisation.</li><li>• Résultats de l'étude réalisée par le Canada et les États-Unis sur le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.</li><li>• Sensibilisation accrue aux avantages du transport maritime de courte distance, évaluée par le nombre et l'étendue des nouveaux services de transport maritime de courte distance offerts par l'industrie.</li></ul>

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
<p><b>3.5</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Multiplier les données affichées sur le site Web de Transports Canada consacré au transport maritime de courte distance, d'ici 2004-2005.</li> </ul>	
<p><b>3.6 Réseaux de transport efficaces</b>          Transports Canada s'emploiera à établir des partenariats, dans le but :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de renforcer la capacité du Canada à concevoir et à déployer des réseaux de transport plus efficaces, axés sur la consommation responsable d'énergie.</li> <li>• d'appuyer la transmission des nouvelles connaissances, concepts et technologies à travers tous les modes; dans les régions urbaines et rurales; dans les couloirs interurbains et internationaux; entre les nombreuses juridictions.</li> </ul> <p><b>Partenaires :</b> Autres ordres de gouvernement; industrie; universités; avec la collaboration du Programme de recherche et de développement énergétiques.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Concevoir et mettre en œuvre un plan afin de cerner les possibilités de R et D permettant d'optimiser l'efficacité des réseaux de transport urbain, de transport intermodal des marchandises et de transport aérien, d'ici 2003-2004.</li> <li>• Lancer des projets de R et D sur les transports urbains en se concentrant sur la gestion de la circulation (notamment sur les systèmes de pointe de gestion des autoroutes et les systèmes de renseignements des voyageurs), d'ici 2005-2006.</li> <li>• Entreprendre des projets de R et D sur l'amélioration des transports en commun (notamment les systèmes de gestion des parcs, les systèmes d'information des voyageurs avant le trajet et à bord, et les systèmes de paiement par carte intelligente), d'ici 2005-2006.</li> <li>• Entreprendre des projets de R et D sur les technologies habilitantes de STI et leurs normes, d'ici 2005-2006.</li> <li>• Identifier et entreprendre des projets de R et D sur le transport intermodal axés sur l'amélioration de l'efficacité du transport routier et ferroviaire, d'ici 2005-2006.</li> <li>• Entreprendre des projets de R et D sur le transport aérien axés sur l'amélioration des activités aéroportuaires, de l'exploitation des aéronefs et de l'accès aux aéroports, d'ici 2005-2006.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombres de projets de recherche sur les technologies innovantes visant à améliorer la surveillance du débit de la circulation, la détection des incidents et les communications sur la signalisation routière.</li> <li>• Nombre de projets pilotes pour déployer des innovations touchant la gestion de la circulation.</li> <li>• Résultats des recherches sur les systèmes de paiement par carte intelligente à applications multiples.</li> <li>• Résultats des recherches sur la prochaine génération d'instruments de communication entre les véhicules et la route et les véhicules entre eux.</li> <li>• Nombre de technologies adoptées qui se solderont par des réseaux de transport plus sobres sur le plan énergétique.</li> <li>• Établissement de procédures, de pratiques, d'informations et de systèmes de communication nouveaux ou améliorés et de politiques, visant le transport plus efficace des passagers et des marchandises.</li> </ul>



## Défi 4 : Améliorer l'efficacité des véhicules, des carburants et des infrastructures de ravitaillement

### En quoi consiste le défi?

Adopter des incitatifs (réglementaires, économiques ou volontaires) pour améliorer l'efficacité énergétique des véhicules (dans tous les moyens de transport), des carburants et des infrastructures de ravitaillement, tout en prévenant ou en réduisant les émissions atmosphériques (avant tout), de même que les effluents liquides et les déchets solides. Au nombre des mesures, mentionnons des véhicules et des systèmes plus efficaces, des carburants plus propres et l'utilisation de technologies antipollution.

### À quoi tient son importance?

Les activités de transport sont une importante source d'émissions atmosphériques, qui contribuent aux changements climatiques, au smog et à la pollution attribuable aux substances toxiques aéroportées. En vertu du Protocole de Kyoto, le Canada est tenu de réduire de 6 % ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2008-2012, par rapport à 1990. La norme pancanadienne sur les particules et l'ozone, de même que les accords entre le Canada et les États-Unis, prescrivent aussi d'importantes réductions des émissions des précurseurs du smog.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
<p><b>4.1 Mettre en œuvre les engagements sur le changement climatique au sujet de la consommation de carburant et des carburants de remplacement</b></p> <p><i>Consommation de carburant</i> Transports Canada collaborera avec les partenaires pour mettre en œuvre l'Initiative sur la consommation de carburant des véhicules automobiles, qui a été réitérée dans le <i>Plan d'action du gouvernement du Canada sur le changement climatique</i>. L'objectif est d'améliorer de 25 % la consommation de carburant des véhicules légers, d'ici 2010.</p> <p><i>Carburants de remplacement</i> Transports Canada étudiera l'incidence de l'E10 (10 % d'éthanol dans l'essence) sur la conduite et les pièces des véhicules légers d'ici 2003-2004, et analysera les avantages et les coûts généraux de l'éthanol dans les carburants automobiles.</p> <p><b>Partenaires :</b> Ressources naturelles Canada; autres gouvernements; l'industrie.</p>	<p><i>Consommation de carburant</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Évaluer chaque année la consommation moyenne de carburant de l'entreprise, à compter de 2003-2004.</li> <li>• Participer à la poursuite de la Campagne sur la pression de pneus, à compter de 2003-2004.</li> </ul> <p><i>Carburants de remplacement</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Produire un rapport sur les impacts de l'E10 sur la conduite et les pièces des véhicules légers, d'ici 2003-2004.</li> <li>• Préparer une pochette d'information sur les incidences de l'éthanol, d'ici 2006-2007.</li> </ul>	<p><i>Consommation de carburant</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage annuel d'amélioration de la consommation moyenne de carburant de l'entreprise.</li> <li>• Sensibilisation accrue du public à la bonne pression des pneus (mesurée au moyen de sondages).</li> <li>• Amélioration du gonflage des pneus (pour une population représentative) et baisses de la consommation de carburant qui en résultent.</li> </ul> <p><i>Carburants de remplacement</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Volume de couverture médiatique des recherches de TC sur l'E10.</li> <li>• Nombre de pochettes/brochures d'information distribuées.</li> <li>• Nombre de visites du site Web.</li> </ul>

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
<p><b>4.2 Réduire les émissions atmosphériques des transports ferroviaire, aérien et maritime</b></p> <p>Transports Canada collaborera avec les partenaires pour améliorer les normes et réduire les émissions atmosphériques du secteur des transports. En particulier, le Ministère :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• travaillera dans le cadre de partenariats afin d'examiner les normes sur les émissions produites par le secteur ferroviaire et les niveaux des émissions atmosphériques produits par les locomotives;</li> <li>• travaillera avec tous les transporteurs pour examiner des possibilités d'améliorer l'efficacité et l'infrastructure du réseau canadien de transport aérien;</li> <li>• élaborera de nouvelles dispositions réglementaires en matière de pollution atmosphérique en vertu de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC)</i>, en fonction de l'annexe VI de la Convention MARPOL.</li> </ul> <p><b>Partenaires :</b> Environnement Canada (EC); Association des chemins de fer du Canada (ACFC); transporteurs intérieurs et internationaux; Association du transport aérien du Canada; Association du transport aérien international; Organisation maritime internationale (OMI).</p>	<p><i>Transport ferroviaire</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Officialiser la gestion conjointe par TC/EC du Protocole d'entente (PE) sur les émissions des locomotives avec l'ACFC, d'ici 2005-2006, et évaluer les rapports annuels issus du PE.</li> <li>• Terminer l'examen juridique des options de réglementation visant à contrôler les émissions, d'ici 2004-2005.</li> <li>• Élaborer et publier une stratégie en vue de réduire les émissions dans l'atmosphère des compagnies de chemin de fer, en 2004-2005.</li> </ul> <p><i>Transport aérien</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Étudier l'incidence et la faisabilité d'accroître les niveaux de service dans un certain nombre d'aéroports canadiens stratégiques du Grand Nord afin de faciliter l'acheminement plus direct du trafic et rendre compte du potentiel de réduction des émissions, en 2004-2005.</li> <li>• Modéliser en trois dimensions les émissions des aéronefs pour prévoir les effets sur l'environnement des différents polluants émis par les moteurs d'avion au-dessus des régions polaires du Canada, et rendre compte des impacts sur la qualité de l'air, en 2005-2006.</li> <li>• Étudier la possibilité et la faisabilité d'autres options pour améliorer l'efficacité et les infrastructures du réseau de transport aérien du Canada, et rendre compte du potentiel de réduction des émissions, en 2006-2007.</li> </ul> <p><i>Transport maritime</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prendre part et contribuer de manière suivie à l'établissement de lignes directrices et de normes de l'OMI.</li> <li>• Introduire de nouveaux règlements sur la pollution</li> </ul>	<p><i>Transport ferroviaire</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminution des émissions grâce aux dispositions du PE.</li> <li>• Décision sur la façon d'utiliser les pouvoirs de réglementation prévus par la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire (LSF)</i>.</li> <li>• Réductions des émissions réalisées si de nouveaux règlements sont adoptés.</li> <li>• Réductions des émissions atteintes grâce aux dispositions de la stratégie.</li> </ul> <p><i>Transport aérien</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapports faisant état des avantages prévus des options proposées pour l'environnement.</li> </ul> <p><i>Transport maritime</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Résultats atteints et activités lancées à l'issue des réunions de l'OMI.</li> <li>• Nombre de nouveaux règlements sur la pollution atmosphérique adoptés en vertu de la LMMC.</li> <li>• Nombre d'accords volontaires conclus avec le secteur du transport maritime.</li> </ul>





ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
<b>4.2</b>	atmosphérique en vertu de la LMMC, d'ici 2006-2007. <ul style="list-style-type: none"><li>• Étudier la possibilité d'élaborer des accords/lignes directrices volontaires avec le secteur du transport maritime pour réduire les émissions maritimes, d'ici 2006-2007.</li></ul>	
<b>4.3 Promouvoir les véhicules de haute technologie</b> D'ici 2005-2006, dans le cadre du Programme des véhicules à technologies de pointe (PVTP), Transports Canada : <ul style="list-style-type: none"><li>• évaluera la consommation de carburant, les émissions et la sécurité des véhicules de haute technologie;</li><li>• procédera à des essais, des inspections et des évaluations et publiera des rapports décrivant la capacité des véhicules de haute technologie à respecter les prescriptions réglementaires en vigueur, et prendra des mesures afin d'accélérer la mise en marché de véhicules équipés de technologies de pointe;</li><li>• élargira le volet sensibilisation du public du Programme des véhicules à technologies de pointe.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Publier chaque année des évaluations sur le rendement des véhicules de haute technologie.</li><li>• Procéder à des essais, des inspections et des évaluations et publier des rapports faisant état de la capacité des véhicules de haute technologie à respecter les prescriptions réglementaires en vigueur, d'ici 2005-2006.</li><li>• Sous réserve de la disponibilité de fonds, incorporer un volet sur les véhicules à hydrogène/pile à combustible dans le PVTP existant, d'ici 2004-2005.</li><li>• Actualiser régulièrement le site Internet de Transports Canada, à compter de 2003-2004.</li><li>• Évaluer la pénétration sur le marché et les réductions possibles de GES qui résulteront au Canada des véhicules de haute technologie. Les résultats seront disponibles pour les véhicules du millésime 2004, d'ici 2004-2005.</li><li>• Organiser chaque année entre 15 et 20 événements destinés à accroître la sensibilisation auprès d'un groupe cible de 1 million de personnes.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nombre de véhicules achetés, essayés, inspectés et évalués.</li><li>• Intégration des véhicules de haute technologie et des véhicules émettant peu de carbone dans le parc canadien.</li><li>• Consommation de carburant des véhicules routiers légers neufs.</li><li>• Nombre d'événements de sensibilisation du public organisés et groupe cible prévu.</li><li>• Mesures prises sous la forme de nouveaux règlements, de l'actualisation des règlements existants ou de nouvelles politiques et pratiques, résultant des obstacles identifiés, des essais, des inspections et des évaluations réalisés.</li></ul>
<b>4.4 Promouvoir les inspections des émissions des véhicules</b> Transports Canada collaborera à la réalisation du programme volontaire d'essai des émissions ROULONS VERT, entre 2004-2005 et 2006-2007.  <b>Partenaire :</b> Environnement Canada.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Exécuter le programme ROULONS VERT, entre 2004-2005 et 2006-2007.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nombre de véhicules participant au programme ROULONS VERT.</li><li>• Nombre de villes canadiennes participant au programme.</li></ul>

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
<p><b>4.5 Contrôle de la vitesse des véhicules automobiles par souci de sécurité et de durabilité</b></p> <p>Sous réserve de la disponibilité de fonds, analyser et quantifier les effets d'un certain nombre de mesures d'ordre technique et de comportement, visant à contrôler la vitesse des véhicules dans la circulation, sous le rapport de son incidence possible sur le débit de la circulation et des encombrements, d'une baisse des émissions de gaz à effet de serre (GES), des collisions et des blessures, ainsi que des coûts directs et sociaux qui se rattachent aux incidents de la route; entre 2003-2004 et 2006-2007.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entreprendre une analyse de la documentation sur les excès de vitesse et le contrôle de la vitesse, notamment sur le rapport entre la vitesse, la sécurité et les émissions de gaz à effet de serre; entre 2003-2004 et 2004-2005.</li> <li>• Procéder à un essai du parc pour évaluer le caractère pratique de <i>l'Adaptation intelligente de la vitesse</i> (AIV) dans le milieu canadien, et ses avantages possibles pour la sécurité, l'efficacité et l'énergie, entre 2003-2004 et 2006-2007.</li> <li>• Mettre à l'essai dans le parc de véhicules un instrument qui affiche la consommation d'essence en fonction de la distance parcourue (L/100 km), l'essence consommée (L) et le montant en argent, entre 2003-2004 et 2006-2007.</li> <li>• Mener des essais en laboratoire sur plusieurs véhicules afin de quantifier le rapport entre la vitesse et la consommation de carburant, en 2003-2004 et 2004-2005.</li> <li>• Lancer des études sur les attitudes et les comportements afin de concevoir un programme de sensibilisation et d'information du public qui accompagnera les essais du parc de véhicules; entre 2003-2004 et 2006-2007.</li> <li>• Évaluer les facteurs de conception des routes qui contribuent à la vitesse des automobilistes et tester un nombre limité de traitements de la chaussée visant à influencer sur la vitesse des automobilistes; entre 2005-2006 et 2006-2007.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Résultats atteints dans la création et l'échange de nouvelles connaissances sur : <ul style="list-style-type: none"> <li>• les effets de la vitesse sur la consommation de carburant, les émissions de GES, la sécurité, les temps de trajet et les encombrements de la circulation;</li> <li>• le côté pratique, les coûts et l'efficacité des mesures de contrôle de la vitesse d'ordre technologique et comportemental;</li> <li>• les facteurs qui influent sur la vitesse des automobilistes.</li> </ul> </li> </ul>





ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
<p><b>4.6 Recherches sur les matériaux légers et les véhicules peu polluants</b></p> <p>Transports Canada se fera le promoteur des innovations dans le domaine des transports en appuyant la mise au point et l'adoption de techniques de pointe pour assurer la durabilité de l'environnement, d'ici 2005-2006.</p> <p><b>Partenaires :</b> Programme de recherche et de développement énergétiques; fournisseurs de piles à combustible; fournisseurs de carburant; industrie automobile; gouvernements.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Entreprendre des recherches sur les technologies spécialisées dont le but est de contribuer à la mise au point de véhicules légers, d'ici 2005-2006.</li><li>• Entreprendre des recherches pour contribuer à la mise au point de véhicules peu polluants, en 2005-2006.</li><li>• Entreprendre des travaux avec les partenaires pour démontrer et déployer des infrastructures de ravitaillement en hydrogène et d'autres infrastructures, et encourager l'adoption des véhicules à pile à combustible au Canada, d'ici 2005-2006.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nombre de partenariats établis pour mener des travaux sur les matériaux légers destinés aux véhicules d'ici 2005-2006.</li><li>• Nombre de démonstrations des technologies de véhicules peu polluants d'ici 2005-2006.</li><li>• Plan de recherche pour élaborer des normes sur l'utilisation de l'hydrogène dans les véhicules automobiles d'ici 2005-2006.</li></ul>

## Défi 5 : Améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants

### En quoi consiste le défi?

Promouvoir une gestion améliorée de l'environnement et une amélioration de l'exploitation des entreprises du secteur des transports. Faciliter l'adoption de pratiques de gestion optimales dans tout le secteur des transports. Adopter des incitatifs (réglementaires, économiques ou volontaires) en vue d'améliorer l'efficacité et de prévenir ou de réduire les émissions atmosphériques, les effluents liquides et les déchets solides attribuables à l'exploitation. Cela englobe les mesures visant à prévenir, à se préparer et à intervenir en cas de déversement accidentel, ainsi que les mesures visant à réduire ou à éliminer les rejets courants d'effluents et de déchets.

### À quoi tient son importance?

Les activités de transport sont une importante source d'émissions atmosphériques, d'effluents liquides et de déchets solides. Ces activités présentent des risques d'accidents pouvant entraîner le rejet de carburants ou de substances dangereuses dans l'environnement. Outre les caractéristiques des véhicules, des carburants et des infrastructures, la façon dont ils sont utilisés et entretenus est importante. Il est important d'atténuer ces incidences pour préserver l'intégrité des écosystèmes aquatiques et terrestres et éviter l'exposition de l'être humain aux substances dangereuses.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
<p><b>5.1 Promouvoir les pratiques bénéfiques pour la gestion de l'environnement dans le secteur des transports</b></p> <p>Transports Canada collaborera avec ses partenaires pour promouvoir les pratiques bénéfiques pour la gestion de l'environnement et la responsabilité d'entreprise dans le secteur des transports. À cette fin, le Ministère :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• mènera des consultations et des négociations avec les intervenants du secteur maritime, afin d'établir un futur programme de navires écologiques au Canada, d'ici 2006-2007;</li> <li>• appuiera l'achat et l'installation d'équipements afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le domaine des transports hors route, à compter de 2004-2005;</li> <li>• appuiera l'adoption de systèmes de gestion de l'environnement (SGE) et la certification ISO 14000, en favorisant des pratiques bénéfiques pour la gestion de l'environnement, d'ici 2005-2006.</li> </ul> <p><b>Partenaires :</b> Intervenants du secteur des transports (notamment les administrations portuaires et les administrations de pilotage).</p>	<p><i>Programme de navires écologiques</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tenir des consultations dans cinq régions, en 2003-2004.</li> <li>• Parachever la conception du programme de navires écologiques.</li> <li>• Augmenter l'adhésion de l'industrie au programme et établir des partenariats pour son exécution, jusqu'en 2006-2007.</li> </ul> <p><i>Programme de transport efficace des marchandises par des véhicules non routiers</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Appuyer des projets d'acquisition et d'installation d'équipements de réduction des émissions de GES, entre 2004-2005 et 2006-2007.</li> <li>• Évaluer les réductions d'émissions de GES attribuables au programme, à compter de 2005-2006.</li> </ul> <p><i>SGE</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transports Canada organisera un deuxième atelier sur les SGE dans le secteur des transports avec la participation de représentants des divers modes, d'ici 2005-2006.</li> </ul>	<p><i>Programme de navires écologiques</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de partenariats établis en vertu du programme de navires écologiques.</li> <li>• Nombre de navires écologiques canadiens certifiés.</li> </ul> <p><i>Programme de transport efficace des marchandises par des véhicules non routiers</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réductions de GES attribuables au programme.</li> </ul> <p><i>SGE</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Participation à l'atelier et évaluations des participants.</li> <li>• Nombre de partenariats établis dans le secteur des transports, grâce à l'échange de pratiques d'excellence.</li> </ul>



ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
<p><b>5.2 Normes de l'OACI</b> Transports Canada collaborera avec les partenaires à l'élaboration de nouvelles normes sur les émissions des aéronefs et de pratiques opérationnelles, visant à calmer les préoccupations suscitées par la qualité de l'air local et l'évolution du climat de la planète, entre 2004-2005 et 2006-2007.</p> <p><b>Partenaires :</b> Association du transport aérien du Canada; Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Participer de façon suivie aux groupes de travail du CAEP responsables des émissions des moteurs d'avion dans une optique technique et opérationnelle.</li><li>• Promouvoir de façon continue les mesures opérationnelles en vue de réduire les émissions et la consommation de carburant aviation des transporteurs et des exploitants canadiens; cela comprend la tenue d'un troisième atelier international, en 2004-2005.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Avantages prévus des normes élaborées et des mesures préconisées.</li><li>• Nombre d'activités organisées et volume de documents promotionnels distribués.</li><li>• Participation à l'atelier et évaluations des participants.</li></ul>
<p><b>5.3 Normes de l'OMI sur la pollution des mers</b> Transports Canada collaborera avec les partenaires et intervenants, entre 2004/2005 et 2006/2007 à l'élaboration de normes canadiennes, à la surveillance de la conformité, à l'élaboration de normes mondiales sur le transport maritime et, enfin, à la réduction et à la prévention de la pollution maritime. Le Ministère ajoutera des dispositions pertinentes dans la législation canadienne via la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> (LMMC).</p> <p><b>Partenaires :</b> Intervenants du secteur des transports; Organisation maritime internationale (OMI).</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Élaborer de nouveaux règlements et normes sur la gestion des eaux de ballast au Canada, d'ici 2004-2005.</li><li>• Élaborer de nouveaux règlements en vertu de la LMMC révisée de 2001 qui tiendront compte des récentes initiatives prises par l'OMI dans des domaines comme les systèmes antisalissure, d'ici 2006-2007.</li><li>• Participer, de façon suivie, à l'élaboration de lignes directrices internationales sur des dossiers comme le recyclage des navires.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nombre de dispositions ou de règlements incorporés dans la LMMC.</li><li>• Nombre de nouvelles lignes directrices élaborées.</li></ul>

## Défi 6 : Améliorer les décisions prises par les gouvernements et le secteur des transports

### En quoi consiste le défi?

Comprendre à fond les problèmes de transport. Cela consiste notamment à mieux cerner l'ampleur des activités de transport, leurs incidences (positives et néfastes) et le coût et les avantages des mesures stratégiques. Utiliser et diffuser de meilleurs renseignements, et utiliser de meilleures méthodes et cadres de prise de décisions pour parvenir à des décisions plus équilibrées, ponctuelles, transparentes et efficaces.

### À quoi tient son importance?

De meilleurs renseignements mènent à de meilleures décisions. Compte tenu de l'importance des transports pour l'économie, la société et l'environnement, il est indispensable que les gouvernements et les intervenants aient accès à des données et à des analyses exactes et fiables.

Le développement durable est attesté par l'évaluation des paramètres environnementaux, économiques et sociaux, et par l'atteinte de conclusions sur le juste équilibre et l'intégration des objectifs.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
<p><b>6.1 Initiative sur les données relatives aux transports</b></p> <p>Transports Canada se propose de modifier les dispositions de la Loi sur les transports au Canada relatives à la collecte de données pour assurer la disponibilité de données utiles et uniformes sur les divers éléments du réseau de transport.</p> <p>Le Comité directeur fédéral-provincial-territorial sur la stratégie de collecte de données sur le changement climatique (présidé par Transports Canada) améliorera, d'ici 2005-2006, les données disponibles en implantant une stratégie pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• améliorer les estimations nationales et provinciales sur la consommation de carburant des véhicules;</li> <li>• améliorer les données sur les activités provinciales et régionales en étudiant la possibilité d'obtenir le relevé du compteur kilométrique des véhicules.</li> </ul> <p><b>Partenaires :</b> Statistique Canada; autres autorités compétentes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proposer de modifier la <i>Loi sur les transports au Canada</i>.</li> <li>• Entreprendre une enquête nationale sur la consommation de carburant, en sus de l'Enquête sur les véhicules au Canada (EVC), en 2003-2004.</li> <li>• Rendre compte des estimations sur la consommation de carburant des véhicules automobiles, en 2005-2006.</li> <li>• Rendre compte au Conseil des sous-ministres des résultats de l'étude de faisabilité sur le relevé du compteur kilométrique et formulera des recommandations à l'intention du Conseil, en 2004-2005.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enquête nationale sur les résultats relatifs à la consommation de carburant.</li> <li>• Estimations nationales et provinciales de la consommation de carburant des véhicules automobiles.</li> <li>• Résultats de l'étude de faisabilité sur le relevé du compteur kilométrique et recommandations quant à une mise en œuvre possible par les différentes autorités compétentes.</li> </ul>



ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
<p><b>6.2 Comprendre les coûts économiques, sociaux et environnementaux des transports</b></p> <p>Transports Canada élargira sa compréhension de toutes les répercussions financières et des signaux pour de meilleurs prix qui se rattachent à l'utilisation des différents moyens de transport.</p> <p>Transports Canada mènera un certain nombre d'études et de projets de recherche en 2004-2005, pour aider à combler les lacunes analytiques cernées par la Table des transports et du changement climatique lors de ses travaux, et contribuera à l'optique nationale sur les principales questions qui se rattachent aux transports durables.</p> <p><b>Partenaires :</b> Autres ministères fédéraux; autre ordres de gouvernement.</p>	<p>En guise de suivi aux travaux de la Table des transports, le Ministère :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• parachèvera une étude nationale en 2003-2004, afin d'élargir la compréhension des encombrements de la circulation et formulera des recommandations pour suite à donner dans le cadre d'un atelier réunissant des experts d'ici 2004-2005.</li><li>• procédera à un examen des coûts et des conséquences des investissements dans les transports en commun pour l'atteinte de certaines cibles, quant au nombre d'utilisateurs des transports en commun, en 2004-2005.</li><li>• entreprendra une enquête sur les gares de marchandises intermodales, afin de mieux connaître le transport intermodal des marchandises et d'établir un profil des données sur les gares intermodales, d'ici 2004-2005.</li><li>• élargira sa compréhension et se fera le défenseur de l'usage approprié du modèle coûts-avantages applicable aux investissements dans les transports en commun et dans les routes, en 2004-2005.</li><li>• élaborera un cadre de comptabilisation du coût complet de tous les moyens de transport en déterminant dans la mesure du possible la totalité de leurs coûts économiques, sociaux et environnementaux.</li><li>• à compter de 2004-2005, contribuera à la conception de l'instrument d'analyse/prévision de la consommation d'énergie du gouvernement fédéral, et étudiera les possibilités d'améliorer la modélisation des passagers urbains, des marchandises, et la modélisation interurbaine.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Résultats de l'étude nationale sur les encombrements. Évaluation de la rétroaction des participants à l'atelier.</li><li>• L'utilité des études et des instruments sera évaluée :<ul style="list-style-type: none"><li>• par l'intégration des résultats dans le processus décisionnel de Transports Canada ou du gouvernement fédéral;</li><li>• par l'intégration dans le modèle fédéral d'analyse et d'établissement de prévisions sur la consommation d'énergie.</li></ul></li><li>• Élargissement de la compréhension et de l'utilisation des modèles coûts-avantages, mesuré par la formation dispensée et la rétroaction reçue.</li><li>• Diffusion des résultats de l'Étude sur les investissements dans les transports en commun.</li></ul>

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
<p><b>6.3 Améliorer la réalisation des évaluations environnementales stratégiques</b></p> <p>Le Ministère évaluera et améliorera les instruments et méthodes actuels des évaluations environnementales stratégiques (EES), afin de simplifier et de mieux intégrer la réalisation des EES dans le cadre des analyses politiques. Le Ministère évaluera par ailleurs et favorisera le respect accru de sa politique sur les EES, à compter de 2004-2005.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Organiser des séances de formation sur les EES à l'intention des employés du Ministère au moins une fois par an. (voir engagement 7.1)</li> <li>• Sensibiliser les employés aux prescriptions de la Directive du Cabinet sur les EES et de la Politique de Transports Canada sur les EES, à titre permanent.</li> <li>• À compter de 2004-2005, procéder à des évaluations annuelles d'un échantillon de documents EES, pour déterminer s'ils respectent les prescriptions de la Directive du Cabinet sur les EES et de la Politique de Transports Canada sur les EES, et pour déterminer s'il faut améliorer les documents d'orientation et de sensibilisation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'employés suivant une formation sur les EES.</li> <li>• Résultats des évaluations annuelles des documents EES dûment remplis.</li> </ul>
<p><b>6.4 Objectif du transport durable</b></p> <p>Concevoir un <i>Objectif du transport durable</i>, d'ici 2006-2007, qui servira d'instrument pour renforcer la capacité de Transports Canada à prendre des décisions intégrées. En cas de succès, l'Objectif sera institutionnalisé et promu dans le processus décisionnel de Transports Canada. L'Objectif pourra également être échangé avec le secteur des transports pour être utilisé dans d'autres organismes.</p>	<p><i>Phase 1 – Concevoir et expérimenter l'Objectif du transport durable</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Concevoir un prototype d'Objectif, d'ici 2004-2005.</li> <li>• Expérimenter l'Objectif sur trois études de cas au sein du Ministère afin de le mettre à l'essai et d'obtenir des conseils en vue de l'améliorer, d'ici 2005-2006.</li> <li>• Évaluer le succès du projet pilote et déterminer s'il faut passer à la phase 2, d'ici 2005-2006.</li> </ul> <p><i>Phase 2 – Publier et diffuser l'Objectif du transport durable (sous réserve de l'aboutissement de la phase 1)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Publier et diffuser l'Objectif du transport durable à l'intention des décisionnaires du Ministère, d'ici 2006-2007.</li> <li>• Organiser des ateliers de formation qui seront dispensés de manière suivie, à compter de 2006-2007.</li> </ul>	<p><i>Phase 1</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Succès du projet pilote mesuré par les formulaires d'évaluation.</li> </ul> <p><i>Phase 2</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'employés qui doivent recevoir un exemplaire de l'Objectif.</li> <li>• Nombre d'employés qui doivent suivre une formation sur l'Objectif.</li> </ul> <p>Nota : Les mesures à long terme (c.-à-d. après 2006-2007) porteront sur l'acceptation de l'Objectif et son impact sur les décisions.</p>





## Défi 7 : Améliorer la gestion des opérations et des terres de Transports Canada.

### En quoi consiste le défi?

Améliorer la gestion de l'environnement au sein du Ministère et prendre des mesures pour atténuer les impacts des activités du Ministère sur l'environnement. Promouvoir une meilleure gestion de l'environnement par d'autres entreprises du secteur des transports qui mènent des activités sur les terres fédérales et sur les terres relevant des compétences du gouvernement fédéral.

### À quoi tient son importance?

En adoptant une démarche systématique à l'égard de la gestion de l'environnement, les entreprises parviennent à mieux comprendre la nature de leurs incidences sur l'environnement et à planifier leurs activités en conséquence. En adoptant des pratiques d'excellence de gestion de l'environnement, Transports Canada peut atténuer ses propres incidences sur l'environnement et montrer l'exemple aux autres dans le secteur des transports. Même si le Ministère n'exploite plus de nombreuses composantes du réseau de transport, il continue d'assumer le rôle et la responsabilité de propriétaire et de surveillant pour assurer la gestion intelligente de l'environnement par d'autres organismes. Dans l'ensemble, Transports Canada est en bonne posture pour montrer l'exemple sur la gestion de l'environnement et pour diffuser des pratiques d'excellence.

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
<p><b>7.1 Système de gestion de l'environnement de Transports Canada</b></p> <p>Transports Canada mettra en œuvre de façon suivie son Système de gestion de l'environnement (SGE), qui comprendra notamment des nouveaux défis axés sur les secteurs prioritaires dans les opérations du Ministère. (Voir Cadre global du Système de gestion de l'environnement de Transports Canada à l'annexe B).</p>	<p><i>Gestion des substances dangereuses</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• S'assurer de façon continue que la totalité des installations appartenant au Ministère, exploitées par lui, et où se trouvent des équipements contenant des substances appauvrissant la couche d'ozone (SACO) sont dotées de plans de gestion des SACO.</li> </ul> <p><i>Consommation d'eau potable</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer de façon continue la salubrité de l'eau potable dans les installations appartenant au Ministère et exploitées par lui.</li> <li>• Concevoir un cours de formation à TC sur l'eau potable saine dans les installations appartenant au Ministère et exploitées par lui, d'ici 2005-2006.</li> </ul> <p><i>Éconavette et voyages d'affaires</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réaliser une augmentation de 5 % du nombre d'employés qui se prévalent de l'éconavettage dans les zones urbaines là où de tels services existent, d'ici 2006-2007.</li> <li>• Réaliser une hausse de 5 % du nombre de voyages d'affaires à caractère durable dans la Région du Québec et à l'Administration</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de cibles SGE atteintes. (Voir l'annexe B pour connaître les indicateurs de rendement précis).</li> </ul>

ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
<p><b>7.1</b></p>	<p>centrale, dans les zones urbaines où ces services existent, d'ici 2006-2007.</p> <p><i>Évaluation environnementale (EE)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utiliser le Programme de surveillance de l'assurance de qualité des évaluations environnementales pour déterminer les atouts et les faiblesses du programme EE du Ministère. (Voir engagement 7.5.3)</li> <li>• Organiser des séances annuelles de formation et sensibilisation à l'intention des employés du Ministère et aux sociétés d'État. (Voir engagements 6.3 et 7.5.1)</li> </ul>	
<p><b>7.2 Programme de surveillance de l'environnement dans les aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA)</b></p> <p>Transports Canada procédera de façon suivie à des examens dans les aéroports du RNA, pour s'assurer qu'ils sont dotés des systèmes nécessaires pour assurer le respect des règlements et des pratiques d'excellence, et déterminer les responsabilités existantes ou éventuelles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Ministère s'assurera de façon continue que tous les aéroports du RNA sont régulièrement évalués au moyen du Protocole d'évaluation environnementale d'une propriété 2000 de Transports Canada.</li> <li>• Le Ministère donnera suite, de façon continue, aux carences décelées grâce au programme de surveillance et veillera à ce que des mesures correctives soient prises pour y remédier.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'évaluations réalisées chaque année.</li> <li>• Nombre de cas de non-conformité ou de non-respect décelés par installation par an, et mesures correctives prises.</li> </ul>
<p><b>7.3 Essai sur un mur accumulateur de chaleur/système de chauffage supplémentaire à l'aéroport de Churchill</b></p> <p>Sous réserve de la disponibilité de fonds, La Région des Prairies et du Nord de Transports Canada réalisera un essai échelonné sur trois ans, sur un mur accumulateur de chaleur/système de chauffage d'appoint à l'aéroport de Churchill (Manitoba). Le projet servira de banc d'essai pour l'adoption de techniques d'énergie supplémentaires dans d'autres installations. Il durera entre 2004-2005 et 2006-2007.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mener une étude de faisabilité préliminaire, en 2004-2005.</li> <li>• Entreprendre la collecte de données de surveillance de base, en 2004-2005.</li> <li>• Installer un mur accumulateur de chaleur, en 2005-2006.</li> <li>• En surveiller l'efficacité, en 2005-2006 et 2006-2007.</li> <li>• Économies de 6,6 % sur les coûts annuels de chauffage à l'électricité et économies connexes au niveau des émissions de gaz à effet de serre.</li> <li>• Publication d'un rapport final contenant les conclusions et les recommandations en vue d'une application éventuelle à d'autres installations, en 2006-2007.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Économies d'énergie réelles et réductions de GES attribuables au mur accumulateur de chaleur.</li> <li>• Coûts-avantages de ce mur.</li> </ul>



ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
<p><b>7.4 Espaces verts à Pickering</b> Transports Canada élaborera un Plan directeur pour les espaces verts, d'ici 2003-2004. Ce plan comprendra des scénarios de gestion à court et à long terme. Le plan directeur établira la façon de gérer ces terres d'une manière qui soit conforme à la Stratégie du gouvernement fédéral sur les espaces verts, afin de protéger les parties fédérales de la moraine d'Oak Ridges et des secteurs entourant le parc Rouge.</p> <p><b>Partenaires :</b> Locataires des espaces verts à Pickering; administrations locales; principaux groupes et organisations d'intervenants.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• D'ici 2006-2007, préparer et mettre en œuvre un Plan global à long terme de mise en œuvre des espaces verts, qui soit conforme avec le Plan directeur des espaces verts pour la gestion et la préservation des espaces verts de Pickering.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Les secteurs écologiquement vulnérables sont protégés, comme permet de le mesurer la superficie de terre préservée/protégée.</li><li>• Renaturalisation à long terme, préservation, amélioration et rétablissement des bassins hydrographiques, des couloirs, des liens et des infrastructures (édifices), et préservation du patrimoine culturel, mesurés :<ul style="list-style-type: none"><li>• par le nombre de sites/ouvrages préservés et (ou) remis en état.</li><li>• par le nombre de sentiers dans les espaces verts reliés aux sentiers existant déjà.</li><li>• par le nombre de pratiques d'excellence agricoles adoptées.</li></ul></li></ul>
<p><b>7.5.1 Évaluation environnementale – Appliquer la LCEE aux entités fédérales de transport qui n'y sont pas actuellement assujetties</b> Transports Canada collaborera avec les partenaires pour mettre en œuvre les modifications apportées à la <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i> (LCEE) et élaborera des règlements pour que les entités qui n'y sont pas actuellement assujetties (comme les aéroports et les sociétés d'État) tombent sous le coup de la LCEE, d'ici 2005/2006, dans le but d'appliquer la Loi à tous les projets entrepris sur des terres fédérales.</p> <p><b>Partenaires :</b> Agence canadienne d'évaluation environnementale; autres ministères fédéraux; sociétés d'État relevant de TC; administrations aéroportuaires et locataires.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Travailler avec les partenaires en vue d'élaborer des règlements EE pour les administrations aéroportuaires, d'ici 2004-2005.</li><li>• Travailler avec les partenaires en vue de concevoir un cadre EE pour les sociétés d'État, y compris des règlements s'il y a lieu, d'ici 2005-2006.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Application du règlement en matière d'EE aux administrations aéroportuaires.</li><li>• Mise en œuvre du cadre EE et des règlements pour les sociétés d'État.</li></ul>

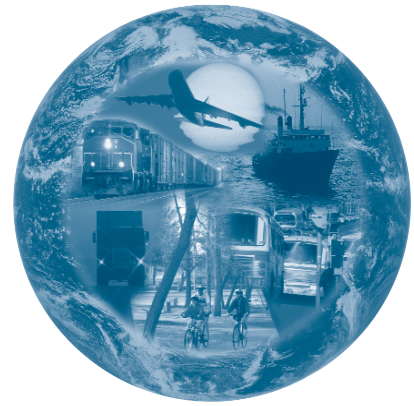
ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
<p><b>7.5.2 Évaluation environnementale – Préparer une déclaration de principes du Ministère pour les situations où les initiatives de TC n’ont pas besoin d’une évaluation environnementale en vertu de la LCEE</b></p> <p>Dans les cas où la LCEE ne s’applique pas à un projet ou à une activité, Transports Canada préparera des directives stratégiques afin d’encourager les employés à examiner ces initiatives dans le cadre d’un système de gestion de l’environnement et à évaluer leurs incidences possibles sur l’environnement, le cas échéant.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Distribuer la déclaration de principes à la haute direction de TC, et l’incorporer dans les documents d’orientation de TC sur les évaluations environnementales, d’ici 2004-2005.</li> <li>• Revoir la déclaration de principes en 2005-2006 pour en évaluer l’applicabilité aux opérations.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Résultats de l’évaluation de l’applicabilité de la déclaration de principes au niveau des opérations.</li> </ul>
<p><b>7.5.3 Évaluation environnementale – Améliorer l’évaluation environnementale des projets qui intéressent Transports Canada</b></p> <p>Transports Canada entreprendra des examens réguliers, à compter de 2004/2005, pour évaluer son cadre EE existant régissant les procédures, la formation et les rapports afin de cerner les domaines qui ont besoin d’être révisés ou actualisés pour améliorer l’efficacité globale du programme EE.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Au moyen du Programme d’assurance de la qualité des EE (PAQ), procéder à un examen une fois par an, à compter de 2004-2005, au sujet d’au moins une région ou d’un groupe de l’Administration centrale, d’un échantillon représentatif d’évaluations environnementales menées en vertu de la LCEE. (Voir engagement 7.1)</li> <li>• Donner suite aux recommandations du PAQ avec le groupe compétent de la région ou de l’Administration centrale pour déterminer s’il faut améliorer les directives et les documents de sensibilisation, d’ici 2006-2007.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer le processus d’évaluation environnementale en fonction des recommandations du PAQ.</li> </ul>
<p><b>7.6 Dresser des inventaires des ressources naturelles</b></p> <p>Transports Canada élargira le projet pilote d’Inventaire des ressources naturelles (IRN) réalisé à l’aéroport de Churchill pour qu’il s’applique à d’autres aéroports lui appartenant, et étudiera les incitatifs visant à le faire adopter par les aéroports du RNA.</p>	<p><i>Région des Prairies et du Nord</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Présenter aux régions de TC des données sur le modèle de mise en œuvre de l’IRN, en 2004-2005.</li> <li>• Présenter les résultats de l’IRN aux intervenants de la région de Churchill, en 2004-2005.</li> <li>• Tourner et distribuer un vidéo sur l’IRN, en 2004-2005.</li> </ul>	<p><i>Région des Prairies et du Nord</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de propriétés de TC qui ont dressé des IRN qui font l’objet d’un compte rendu annuel.</li> <li>• Résultats atteints par les projets d’IRN, en particulier en ce qui concerne l’accroissement des habitats et l’identification des espèces et la protection de chaque site, faisant l’objet d’un rapport annuel.</li> </ul>



ENGAGEMENTS	CIBLES	MESURES DU RENDEMENT
<p>La Région des Prairies et du Nord de Transports Canada présentera les résultats des conclusions de l'IRN de Churchill en 2004-2005. Par ailleurs, la Région des Prairies et du Nord fournira information et appui aux Régions de TC, à compter de 2004-2005, pour les aider à dresser un IRN sur les propriétés dont elles assurent la gérance. Les espèces rares et en péril recensées seront insérées dans la base de données nationale de TC pour aider à la gestion stratégique des espèces.</p> <p>La Région du Pacifique de Transports Canada dressera un inventaire écologique à l'aéroport de Sandspit d'ici 2005-2006. L'inventaire sera conforme aux prescriptions de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> et à celles d'autres lois fédérales sur l'environnement.</p> <p>La Région de l'Atlantique de Transports Canada travaillera dans le cadre d'un partenariat afin de dresser un IRN, d'ici 2006-2007, qui comportera des données détaillées, exactes et objectives sur le patrimoine naturel du Canada atlantique.</p> <p><b>Partenaires :</b> Centre de données sur la conservation du Canada atlantique situé dans la Région de l'Atlantique.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Surveiller les principaux paramètres environnementaux à l'aéroport de Churchill, en 2005-2006.</li><li>• Fournir une aide aux régions et à l'Administration centrale au sujet de l'application de l'IRN aux différents aéroports, à compter de 2004-2005.</li><li>• Construction d'un site Web sur l'IRN, en 2005-2006.</li><li>• Révision du modèle d'IRN et détermination des changements à apporter à la version révisée, en 2006-2007.</li><li>• Publication d'un rapport sur la mise en œuvre des IRN de TC, en 2006-2007.</li></ul> <p><i>Région du Pacifique</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Dresser un Inventaire des ressources naturelles à l'aéroport de Sandspit, d'ici 2005-2006.</li><li>• Intégrer les plans d'aménagement qui reflètent les résultats de cet inventaire dans le Système de gestion de l'environnement de l'aéroport, d'ici 2006-2007.</li></ul> <p><i>Région de l'Atlantique</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Dresser un IRN pour tous les aéroports résiduels de la Région de l'Atlantique qui appartiennent à Transports Canada et sont exploités par lui (Wabush et St. Anthony), d'ici 2005-2006.</li><li>• Dresser un IRN pour tous les autres ports de la Région de l'Atlantique qui appartiennent à Transports Canada et sont exploités par lui, d'ici 2006-2007.</li></ul>	<p><i>Région du Pacifique</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Minimiser les incidences écologiques et (ou) les risques d'incidences écologiques pour les ressources naturelles à l'aéroport de Sandspit par l'adoption de meilleures pratiques d'aménagement.</li></ul> <p><i>Région de l'Atlantique</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Nombre d'IRN dressés par site.</li><li>• Nombre et variété des espèces rares et en péril recensées en vertu de ce processus.</li><li>• Rapport annuel sur les mesures établies pour protéger les espèces ou les communautés en péril.</li></ul>







# PARTIE 6:

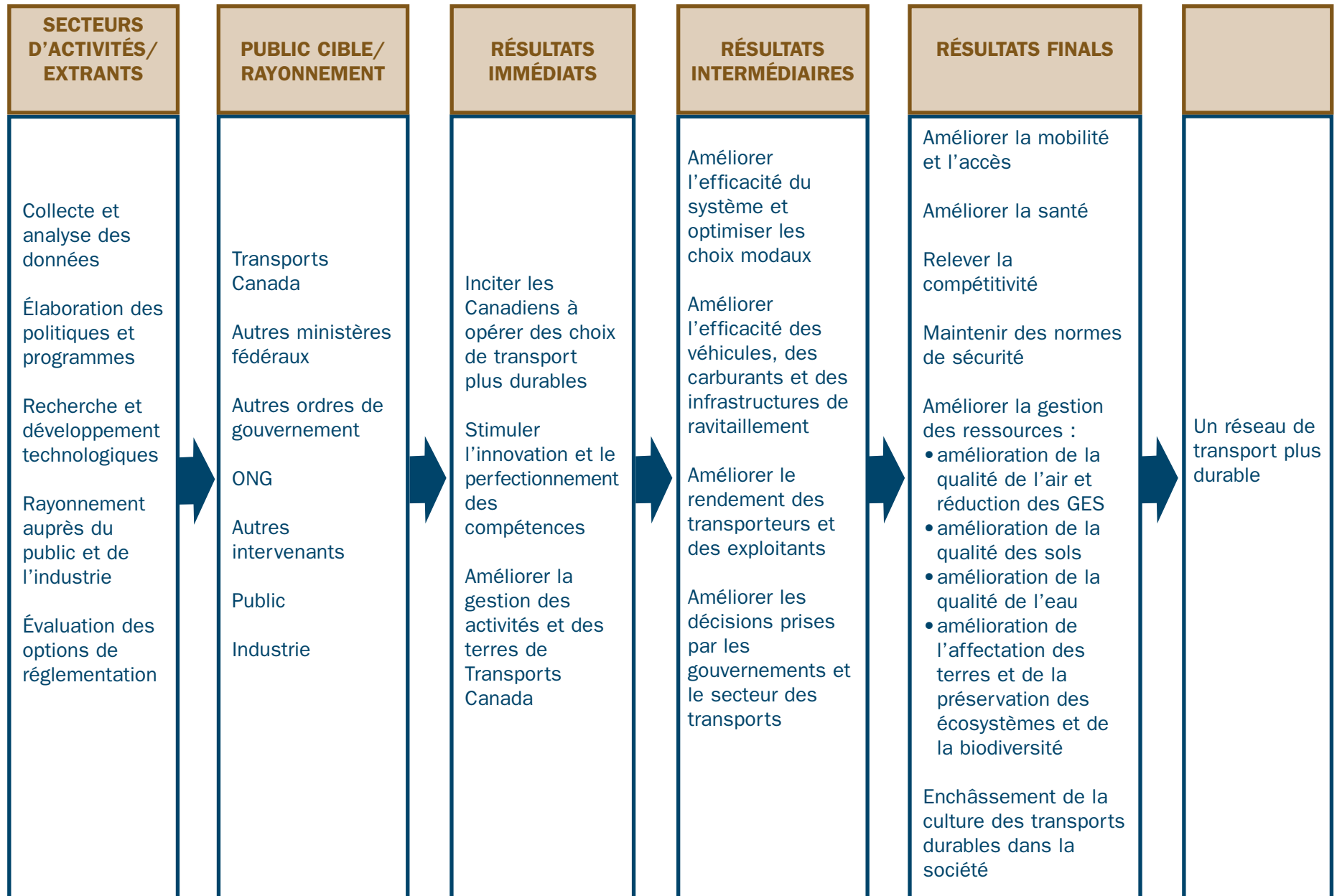
## MESURE DU RENDEMENT

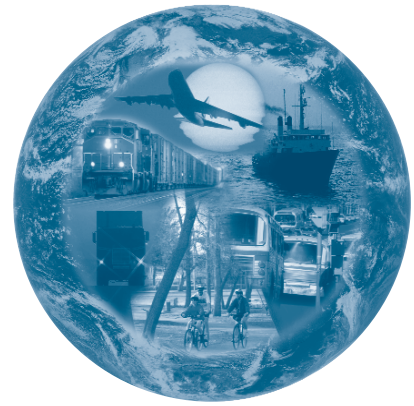
Transports Canada a bâti une chaîne de résultats (figure 6.1). La première étape de la chaîne de résultats est l'activité, telle que définie par chaque engagement individuel. L'activité peut cibler divers publics (Transports Canada, d'autres ministères du gouvernement, des organisations non gouvernementales, l'industrie, le public). Les résultats ou les aboutissements de l'activité sont définis comme immédiats ou intermédiaires, et ils constituent les défis stratégiques de la troisième stratégie. Les résultats finals (amélioration de la qualité de l'air et de l'eau) et enfin, un réseau de transport plus durable, dépendent de la capacité à relever ces défis stratégiques

Transports Canada travaillera aussi à l'amélioration d'indicateurs de transport durable, notamment d'indicateurs urbains, tout en s'appuyant sur le travail déjà entrepris dans le cadre de la *Stratégie de développement durable 2001-2003*. Le but de ce projet est d'élaborer une série d'indicateurs en vue d'évaluer les progrès réalisés par le Canada en matière de transport durable.



**Figure 6.1** Chaîne de résultats de la Stratégie de développement durable 2004-2006 de Transports Canada





# PARTIE 7:

## PASSER À L'ACTION

Toute stratégie de développement durable doit comprendre un plan bien conçu d'exécution systématique de cette stratégie, démontrer clairement ses effets positifs et encourager des améliorations constantes, autrement dit, passer à l'action.

La deuxième stratégie de développement durable de Transports Canada comportait des mesures visant à améliorer le système permettant au Ministère de gérer la stratégie et de respecter ses engagements (voir l'annexe C pour un résumé de l'examen de la stratégie de développement durable). Le Ministère a opté pour le modèle ISO 14001 en ce qui concerne la politique, la planification, la mise en œuvre et le fonctionnement, le contrôle et les mesures correctives, de même que les méthodes d'examen de gestion se rattachant à la stratégie. La figure 7.1 illustre les principaux éléments du système de gestion ISO.

**Figure 7.1**  
Modèle d'amélioration continue du développement durable



Transports Canada continuera de renforcer sa capacité à respecter les engagements et les cibles qu'il a fixés en vertu de sa stratégie de développement durable, en fonction du modèle ISO 14001 ci-après :

## Policy

- Transports Canada soulignera les principaux engagements, cibles et indicateurs de la SDD 2004-2006 dans son Rapport annuel sur les plans et les priorités.
- Transports Canada reconnaît que l'appui de la haute direction du Ministère est crucial. Le Ministère procédera à une évaluation annuelle des accords de responsabilisation des hauts fonctionnaires responsables des actions particulières de la stratégie, pour s'assurer qu'ils reflètent les engagements de la SDD 2004-2006.

## Planification

- Transports Canada poursuivra les réunions régulières (pour la période 2004-2005 à 2006-2007) du Comité ministériel interne de la stratégie de développement durable. Cela lui permettra de surveiller et de coordonner la mise en œuvre de la stratégie et de tenir lieu de tribune où l'on échangera des données et des pratiques d'excellence sur le développement durable entre les groupes et les régions du Ministère, d'ici 2003-2004.

## Mise en œuvre et fonctionnement

- Transports Canada entreprendra un examen des besoins de formation et de compétences des employés chargés du respect des engagements et des objectifs de développement durable, d'ici 2004-2005. Le Ministère préparera et mettra à exécution un plan de formation afin de s'assurer que les programmes de formation de Transports Canada sur le développement durable soient disponibles tels que requis.
- Le Cours sur les capacités de développement durable, expérimenté en vertu de la SDD 2001-2003, sera régulièrement dispensé aux employés de Transports Canada, à compter de 2004-2005.
- Le Ministère fera d'autres efforts pour mieux sensibiliser les employés aux transports durables et élargir leur compréhension de ce sujet. Cela englobera des activités d'apprentissage et des articles réguliers sur les transports durables dans les bulletins de nouvelles du Ministère.

## Contrôle et mesures correctives

- Un rapport d'étape sur les engagements, les cibles et les indicateurs du développement durable figurera dans le Rapport ministériel annuel sur le rendement.
- Transports Canada publiera un rapport annuel sur l'avancement de la SDD, en sus du Rapport ministériel sur le rendement. Les résultats de ce rapport seront présentés chaque année au comité de la haute direction de Transports Canada.
- Transports Canada établira un cadre d'établissement de rapports sur la SDD qui comportera des normes et des lignes directrices sur la manière de rendre compte des engagements de la SDD et de la surveillance et de la mise en œuvre des mesures correctives, d'ici 2003-2004.

## Examen de gestion

- Transports Canada procédera à un examen de sa stratégie de développement durable tous les trois ans, le prochain étant prévu en 2005-2006.
- Transports Canada fera appel à son Groupe consultatif national extérieur pour qu'il fournisse des directives stratégiques en 2005-2006, sur les priorités de développement durable du Ministère, qu'il analyse les progrès de mise en œuvre de la stratégie et formule des recommandations sur les résultats de l'examen.



## ANNEXE A : CONSULTATIONS DES INTERVENANTS

Transports Canada reconnaît que les consultations du public sont un élément crucial de la conception de sa stratégie de développement durable. Pour promouvoir les transports durables, Transports Canada doit collaborer avec d'autres ministères fédéraux, d'autres ordres de gouvernement, le milieu universitaire, des organisations non gouvernementales et d'autres entités. Le Ministère a bénéficié de la collaboration précieuse de tout le Canada, qui a contribué à façonner la *Stratégie de développement durable 2004-2006*.

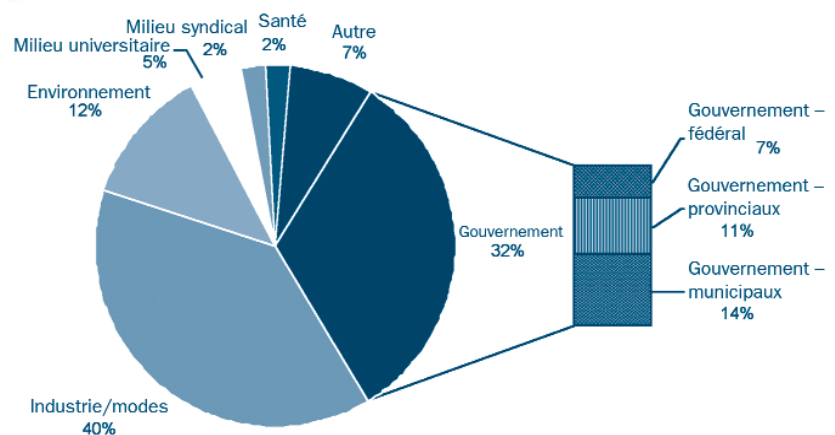
L'un des grands architectes de la conception de cette stratégie a été le Groupe consultatif national de Transports Canada, qui est un groupe multipartite ayant reçu pour mandat de prodiguer des conseils au Ministère sur l'élaboration de la stratégie. À partir de janvier 2003, le Ministère a eu des réunions avec le Groupe consultatif pour que celui-ci lui fournisse des conseils sur l'élaboration de la *Stratégie de développement durable 2004-2006*. En particulier, le groupe lui a prodigué des conseils sur la façon d'élaborer la stratégie, l'étude des grandes questions, la préparation d'un document de travail, le déroulement des consultations et la stratégie finale.

Durant tout le mois de juin 2003, Transports Canada a tenu des séances de consultation à Vancouver, Calgary, Winnipeg, Toronto, Ottawa, Montréal, Moncton et St. John's. Organisées par les bureaux régionaux du Ministère et suivies par tout un éventail d'intervenants et de partenaires, ces séances avaient pour but de définir les défis et les engagements de la Stratégie 2004-2006 du Ministère.

Pour faciliter les consultations, Transports Canada a préparé un document de travail sur les transports durables et sur ce qu'il

entendait faire pour favoriser un réseau de transport plus durable. Ce document contenait une évaluation de la deuxième stratégie, précisait ce que le Ministère considère comme les principaux problèmes de développement durable auxquels sont confrontés Transports Canada et le secteur des transports. Il proposait également sept défis stratégiques et un certain nombre d'engagements ou d'activités qui pourront être entrepris dans le cadre de la Stratégie 2004-2006. Transports Canada a envoyé une copie du document de travail à ses partenaires du fédéral et des provinces de même qu'aux intervenants invités à assister aux séances. Le Ministère a également affiché le document de travail sur son site Internet, donnant ainsi au public la possibilité d'en prendre connaissance et de lui soumettre de ses remarques par écrit. Plus de 175 intervenants ont assisté aux séances, et le Ministère a reçu plus de 25 mémoires par écrit.

### Identification des participants\* par secteur



\* En personne ou par écrit

Les intervenants ont formulé un certain nombre de recommandations sur le document de travail, en particulier sur les défis proposés et les engagements ou activités. En général, les intervenants ont estimé que Transports Canada devait :



- continuer à jouer un rôle dirigeant dans le domaine des transports durables et faciliter le rassemblement des principaux protagonistes;
- établir des liens plus solides dans la stratégie entre la planification de l'affectation des terres, les correspondances intermodales et l'encouragement des choix modaux appropriés;
- améliorer le projet des transports actifs dans la stratégie en en faisant la promotion et en finançant l'aménagement des infrastructures nécessaires pour garantir la sécurité des usagers;
- collaborer avec le ministère des Finances à une politique fiscale qui favorisera l'utilisation des transports en commun (p. ex. grâce à des laissez-passer exonérés d'impôt) et, plus généralement, qui appuiera les transports durables;
- assurer la clarté des rôles et des responsabilités relatifs à la collecte des données et à la normalisation de leur présentation, et veiller à ce que les données soient échangées et faciles d'accès;
- prendre des mesures pour trouver un certain équilibre entre les annonces de véhicules et les messages relatifs aux transports durables;
- élargir la portée des carburants de substitution;
- rendre les engagements, les cibles et les mesures du rendement plus concrets et mesurables, et s'assurer que les mesures du rendement sont davantage axées sur des résultats.

Les remarques formulées par les intervenants ont été incorporées dans la stratégie dans la mesure du possible. Les engagements, les cibles et les mesures du rendement sont désormais plus concrets et l'on a tout fait pour que les mesures soient davantage axées sur des résultats. Le Ministère a renforcé ou

ajouté des engagements sur les transports actifs, les transports intermodaux, l'adaptation aux changements climatiques, l'amélioration de la qualité de l'air, les transports urbains et le financement des infrastructures. Transports Canada jouit de compétences limitées en ce qui concerne la prise d'engagements dynamiques dans les secteurs qui débordent son champ de compétence, notamment les suggestions de mesures fiscales particulières et de règlements sur les publicités automobiles ou sur les véhicules tout-terrains. On trouvera un compte-rendu des consultations et des principaux messages émanant de chacune des séances à l'adresse : [www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm).

## Participants aux consultations

### *Membres du Groupe consultatif national :*

Association du transport aérien du Canada  
 Centre pour le transport durable  
 Bison Transport  
 Association des transports du Canada  
 Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada  
 Associations des armateurs canadiens  
 Gouvernement de l'Alberta  
 Association canadienne des automobilistes  
 Association canadienne des constructeurs de véhicules  
 Centre de durabilité appliquée de l'Université York  
 Association des chemins de fer du Canada  
 Université du Manitoba  
 Guide national pour des infrastructures municipales durable  
 Association canadienne du transport urbain  
 TRIMAP Communications  
 Enquête pollution  
 Ville de Toronto  
 Les Ami(e)s de la Terre  
 Alliance canadienne du camionnage  
 Chaîne d'approvisionnement et logistique Canada  
 Association canadienne du transport industriel





**Groupes consultés au sujet de la  
Stratégie de développement durable  
2001-2003 :**

Les représentants des groupes suivants ont assisté à un ou plusieurs des huit ateliers des intervenants ou ont présenté leurs remarques par écrit.

**Milieu universitaire**

Université Dalhousie  
Université Memorial  
Collège Red River  
Université Ryerson  
Université du Québec à Montréal  
UBC TREK Program – Université de Colombie-Britannique  
Université du Manitoba  
Université de Winnipeg

**Environnement**

Association québécoise pour la maîtrise de l'énergie  
Développement durable de Bathurst  
British Columbia Air Care Program  
Better Environmentally Sound Transportation  
Société pour la protection des parcs et des sites naturels du Canada  
City Green  
Réseau Action Climat – Canada  
Climate Change Central  
Critical Mass  
Defenders of Wildlife Canada  
Ecology Action Centre (Halifax)  
ENVironnement JEUnesse  
Équiterre  
Greenest City Environmental Organization  
Institut international du développement durable  
Nature-Action Québec  
Peterborough Green-Up  
Resource Conservation Manitoba  
Sierra Club du Canada  
Sierra Club du Canada, Section de l'Est du Canada  
Sustainable Calgary Society

**Gouvernement – fédéral**

Agriculture et Agroalimentaire Canada  
Société canadienne d'hypothèques et de logement  
Garde côtière canadienne  
Environnement Canada

Pêches et Océans Canada  
Commission de la capitale nationale  
Ressources naturelles Canada  
NAV CANADA  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Ministère de la Diversification de l'économie de l'Ouest

**Gouvernement – municipaux**

Agence métropolitaine de Transport  
Calgary Transit  
Ville de Burnaby  
Ville de Calgary, Politique de planification et des transports  
Ville d'Edmonton, Transports et Voirie  
Ville de Kelowna  
Ville de Moncton  
Ville d'Ottawa  
Ville de Richmond  
Ville de Toronto (Moving the Economy)  
Ville de Vancouver  
Ville de Windsor, Service de planification  
Ville de Winnipeg  
Conseil du bassin du Fraser  
Gateway Council  
Municipalité régionale de Halifax  
Région de Durham  
Municipalité régionale de Peel  
Resort Municipality of Whistler  
Saskatoon Transit Services  
Table d'aménagement du Quartier Hochelaga-Maisonneuve  
Tourism Vancouver – The Greater Vancouver Convention and Visitors Bureau  
Ville de Markham

**Gouvernement – provinciaux**

Agence de l'efficacité énergétique  
Alberta Economic Development  
Alberta Transportation and Infrastructure  
Ministère des Transports de Colombie-Britannique  
Gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador, ministère des Travaux publics, des Services et des Transports  
Gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador, ministère des Mines et de l'Énergie  
Ministère des Transports et des Services gouvernementaux du Manitoba  
Ministère de l'Environnement du Québec  
Ministère des Affaires communautaires et

culturelles de l'Île-du-Prince-Édouard :  
Division de la culture, du patrimoine, des  
loisirs et des sports  
Secrétariat à la culture et aux sports du  
Nouveau-Brunswick  
Ministère des Transports du Québec  
Ministère de la Protection de l'eau, des  
terres et de l'atmosphère  
Ministère des Transports du  
Nouveau-Brunswick  
Ministère des Transports et des Travaux  
publics de Nouvelle-Écosse  
Promotion de la santé de Nouvelle-Écosse –  
Division des sports et des loisirs  
Ministère des Transports de l'Ontario

### **Santé**

*Vert l'action*  
Association pulmonaire du Nouveau-Brunswick  
Norwest Coop Community Health Care

### **Secteur industriel ou modal**

Acadian Bus Lines  
Aéroports de Montréal  
Air Canada  
Alberta Trailnet and Trailpaq  
Alberta TrailNet Society  
Alberta Trucking Association  
Association des propriétaires d'autobus du  
Québec  
Association des administrations portuaires  
canadiennes  
Association des fabricants internationaux  
d'automobiles  
Association du camionnage des provinces de  
l'Atlantique  
Coalition des motocyclistes de Colombie-  
Britannique  
Administration portuaire de Belledune  
Black Creek Regional Transportation  
Management Association  
Burlington Bikeway Committee  
Association canadienne des automobilistes –  
Colombie-Britannique  
Association canadienne des automobilistes –  
Québec  
Calgary Motor Dealers Association  
Chambre de commerce du Canada  
Canadian Courier & Messenger Association  
Canadian Enterprise Gas Products Ltd.  
Chemin de fer Canadien Pacifique  
Alliance canadienne du camionnage

Association canadienne du transport urbain  
Cardinal Coach Lines  
Association canadienne du ciment  
Association canadienne du ciment, Région  
de l'Ontario  
Clean Energy Fuels  
Day and Ross (Nfld.) Ltd./ Sameday  
Right-O-Way  
ECO Fuel Systems Inc.  
Edmonton Trolley Coalition  
Institut canadien de recherches en génie  
forestier, Division de l'Est  
Administration du port de Fraser River  
Administration du port de Hamilton  
Ideo Communications Solutions  
Institute of Transportation Engineers –  
Southern Alberta Section  
Kent Line/Atlantic Towing  
Luscar Ltd.  
Manitoba Trucking Association  
Moncton Flight College Inc.  
Muskoka Airport, The District  
Municipality of Muskoka  
Chambre de commerce de Terre-Neuve  
et du Labrador  
Société des transports du Nord Limitée  
Ontario Trucking Association  
Port de Montréal  
Purolator Courier Itée  
R.L. Spack Transportation Consultant Inc.  
Rail Ways to the Future  
Société de transport de l'Outaouais  
Société de transport de Montréal  
St. John's Transportation Commission  
Sudbury Transport Ltd.  
SuperBuild Corporation  
Tecsult Inc.  
Association des chemins de fer du Canada  
Thera-P-Cushion Inc.  
Toronto Hoof & Cycle Courier Coalition  
Toronto Transit Commission  
Association de l'industrie touristique du  
Canada  
Translink  
Transport 2000 Canada  
Transport 2000 Ontario  
Vancouver Area Cycling Coalition  
Vélo Québec  
Victoria Transport Policy Institute  
Vrtucar  
West Coast Express  
Yellowhead Highway Association



**Milieu syndical**

Syndicat uni du transport – Section 279  
Conseil canadien du travail  
Syndicat des débardeurs du Port de Montréal

**Autres/groupes d'intérêt**

Association Habitat Montréal  
Behavioural Team  
C Tour de lac Inc.  
Centre pour un transport durable  
Citizens for Better Transit  
Les Conseillers ADEC  
PROGETRANS  
STOP  
Vivre en Ville  
Voyagez Futé Montréal  
Way to Go! School Program

**ANNEXE B : CADRE DU SYSTÈME DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT**

PARAMÈTRE ENVIRONNEMENTAL	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	OBJECTIFS	CIBLES	ACTIONS	INDICATEURS DE RENDEMENT
1. Émissions atmosphériques	Émission de gaz à effet de serre	Réduire les émissions de gaz à effet de serre attribuables aux activités de Transports Canada.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire les émissions de gaz à effet de serre de Transports Canada de 4 % par rapport à l'année de référence de 1998-1999, d'ici 2006-2007.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revoir et actualiser chaque année l'inventaire des installations et des véhicules.</li> <li>• Calculer chaque année les émissions de gaz à effet de serre de Transports Canada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage de changement dans les émissions de gaz à effet de serre de Transports Canada, mesurées en équivalent dioxyde de carbone par an.</li> </ul>
	Consommation de carburant	Réduire les gaz d'échappement du parc des véhicules de Transports Canada.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 40 % des véhicules neufs achetés entre 2004 et 2006 seront des véhicules à carburant de remplacement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Acheter des véhicules à carburant de remplacement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage des véhicules à carburant de remplacement par rapport au total des achats annuels de véhicules.</li> </ul>
	Consommation d'énergie	Réduire la quantité d'énergie que consomment les installations que possède et exploite Transports Canada.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduction de 4 % de la quantité d'énergie que consomment les installations que possède et exploite Transports Canada, d'ici 2006-2007.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recueillir des données chaque année sur la consommation d'énergie des installations que possède et exploite Transports Canada.</li> <li>• Comparer les données sur la consommation annuelle d'énergie avec le niveau de référence de 1998/1999.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage d'écart entre la consommation d'énergie de l'exercice courant et celle de l'année de référence 1998-1999.</li> </ul>

**Nota :** Les nouveaux objectifs SGE pour la SDD de 2004-2006 sont indiqués en caractères gras.

PARAMÈTRE ENVIRONNEMENTAL	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	OBJECTIFS	CIBLES	ACTIONS	INDICATEURS DE RENDEMENT
2. Gestion des terres	Contamination des sols et de la nappe phréatique	Évaluer les sites de Transports Canada que l'on soupçonne d'être contaminés.	<u>Cible à court terme</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Évaluer les sites de Transports Canada soupçonnés d'être contaminés, d'ici 2007-2008.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Soumettre les sites que l'on soupçonne d'être contaminés à des évaluations environnementales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de sites soupçonnés d'être contaminés évalués.</li> <li>Montant total consacré à l'évaluation par exercice financier.</li> </ul>
		Gérer activement les sites contaminés connus de Transports Canada au moyen d'une approche prioritaire axée sur les risques et conforme à la méthode de gestion des terres contaminées du gouvernement fédéral.	<u>Cible à court terme</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>En 2004-2005, 25 M\$ seront consacrés à des activités d'atténuation sur les sites contaminés prioritaires.</li> </ul> <u>Cible à long terme</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gérer les risques et (ou) assainir les sites contaminés connus de Transports Canada, d'ici 2010-2011.</li> <li>Voir à ce que des plans de gestion des risques soient en place pour tous les autres sites contaminés connus, d'ici 2010-2011.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dépenser 25 M\$ en 2004-2005 pour l'assainissement des sites prioritaires du Ministère.</li> <li>Élaborer des plans de gestion des risques pour les sites moins prioritaires.</li> <li>Assainir les sites prioritaires.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de plans de gestion des risques élaborés.</li> <li>Nombre de sites assainis.</li> <li>Montant total consacré à l'évaluation et à la gestion des risques et à l'assainissement par exercice financier.</li> </ul>



PARAMÈTRE ENVIRONNEMENTAL	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	OBJECTIFS	CIBLES	ACTIONS	INDICATEURS DE RENDEMENT
3. Gestion des déchets dangereux et non dangereux	Quantité et type de déchets expédiés vers des sites d'enfouissement  Conservation des ressources naturelles	Augmenter le taux de détournement vers les sites d'enfouissement dans certaines installations de Transports Canada.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Dans le cas des installations qui n'ont pas le recyclage des déchets non dangereux, hausser les taux de détournement de 5 %, d'ici 2005-2006.</li><li>• Évaluer la mise en place de programmes de recyclage des déchets non dangereux dans les installations de Transports Canada.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Améliorer les programmes de recyclage des déchets non dangereux qui sont en place et mettre en œuvre de nouveaux programmes dans des installations de Transports Canada, là où c'est justifié.</li><li>• Procéder à des vérifications des déchets non dangereux.</li><li>• Rendre compte du taux global annuel de détournement des déchets du Ministère dans le rapport intitulé Développement durable dans les opérations gouvernementales: écologisation de la grande maison fédérale.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Calcul du taux de détournement des déchets non dangereux du Ministère.</li><li>• Nombre de nouveaux programmes de gestion des déchets non dangereux mis en œuvre au cours de chaque exercice financier.</li><li>• Nombre de vérifications effectuées au cours de l'année visée par le Développement durable dans les opérations gouvernementales.</li><li>• Résultats des vérifications des déchets non dangereux.</li></ul>

**Nota :** Les nouveaux objectifs SGE pour la SDD de 2004-2006 sont indiqués en caractères gras.



PARAMÈTRE ENVIRONNEMENTAL	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	OBJECTIFS	CIBLES	ACTIONS	INDICATEURS DE RENDEMENT
3.		<ul style="list-style-type: none"> <li>Sensibiliser davantage les employés de Transports Canada aux options de recyclage.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Construire une page Web sur le recyclage des déchets non dangereux à l'Administration centrale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de visiteurs sur le site Web de Transports Canada sur le recyclage des déchets non dangereux à l'Administration centrale.</li> </ul>

**Nota :** Les nouveaux objectifs SGE pour la SDD de 2004-2006 sont indiqués en caractères gras.



PARAMÈTRE ENVIRONNEMENTAL	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	OBJECTIFS	CIBLES	ACTIONS	INDICATEURS DE RENDEMENT
4. Gestion des substances dangereuses	Contamination des sols et de la nappe phréatique	Faire fonctionner et gérer les réservoirs de stockage au moyen de saines pratiques de gestion environnementale. (À noter que Transports Canada actualisera cet engagement lorsque le projet de Règlement fédéral sur les systèmes de stockage des produits pétroliers et des produits apparentés entrera en vigueur - date prévue, 2004).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veiller à ce que les réservoirs possédés et exploités par Transports Canada soient 100 % conformes aux Lignes directrices techniques sur les réservoirs de la <i>Loi canadienne sur la protection de l'environnementale</i> (LCPE); sur une base continue.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mener des vérifications pour évaluer le niveau de conformité des réservoirs de stockage.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage de réservoirs conformes aux Lignes directrices techniques sur les réservoirs de la LCPE.</li> <li>• Nombre de réservoirs vérifiés par an.</li> </ul>
	Contamination de l'air	Assurer la gestion responsable des équipements qui contiennent des Substances appauvrissant la couche d'ozone (SACO) dans tout le Ministère.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>S'assurer que 100 % des installations appartenant à Transports Canada, ou exploitées par lui, où l'on trouve des équipements contenant des SACO sont dotés de plans de gestion des SACO; sur une base continue.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actualiser l'inventaire des SACO.</li> <li>• L'Administration centrale doit préparer un guide pratique de gestion des SACO.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre et pourcentage d'installations répertoriées au sujet des SACO.</li> <li>• Nombre et pourcentage d'installations ciblées dotées de plans de gestion des SACO.</li> <li>• Achèvement du guide et distribution ciblée dans tout le Ministère.</li> </ul>

**Nota :** Les nouveaux objectifs SGE pour la SDD de 2004-2006 sont indiqués en caractères gras.

PARAMÈTRE ENVIRONNEMENTAL	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	OBJECTIFS	CIBLES	ACTIONS	INDICATEURS DE RENDEMENT
4.	Contamination de l'eau (de surface et souterraine)	Prévenir la contamination des eaux de pluie par les rejets de glycol.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• S'assurer constamment de la gestion responsable du glycol dans les aéroports canadiens.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les aéroports préparent les résultats de la surveillance du glycol et les présentent chaque année à Transports Canada -Transports Canada publie ensuite le Rapport sur la surveillance du glycol qui est adressé à Environnement Canada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'aéroports qui soumettent les résultats de la surveillance du glycol.</li> <li>• Évaluation des résultats fournis par rapport aux évaluations de surveillance du glycol.</li> </ul>

**Nota :** Les nouveaux objectifs SGE pour la SDD de 2004-2006 sont indiqués en caractères gras.



PARAMÈTRE ENVIRONNEMENTAL	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	OBJECTIFS	CIBLES	ACTIONS	INDICATEURS DE RENDEMENT
5. Eau - Eau potable	Distribution d'eau potable	Mettre en œuvre un programme d'eau potable s'appliquant aux installations possédées et exploitées par Transports Canada.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>En tout temps, assurer des réserves d'eau potable saine pour les employés de Transports Canada et le public dans les installations que le Ministère possède et exploite.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dresser un inventaire de toutes les installations appartenant à Transports Canada et exploitées par lui, qui assurent l'alimentation en eau potable des employés et du public.</li> <li>• Utiliser le Programme fédéral d'eau potable comme guide pour créer un programme d'eau potable de Transports Canada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Approbation du Programme d'eau potable de Transports Canada.</li> <li>• Mise en œuvre du programme à l'échelle ministérielle.</li> </ul>
		Élaborer et mettre en œuvre un programme de formation à l'intention des employés sur le Programme d'eau potable du Ministère.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Élaborer un cours de formation ministérielle sur l'eau potable saine, pour être offert dans toutes les installations de Transport Canada et celles exploitées par lui, d'ici 2005-2006.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Préparer un cours de formation propre à TC, d'ici 2005-2006.</li> <li>• Offrir le cours une fois par exercice financier, jusqu'en 2006-2007.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de séances de formation données et nombre de participants par exercice financier.</li> </ul>

**Nota :** Les nouveaux objectifs SGE pour la SDD de 2004-2006 sont indiqués en caractères gras.

PARAMÈTRE ENVIRONNEMENTAL	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	OBJECTIFS	CIBLES	ACTIONS	INDICATEURS DE RENDEMENT
6. Intervention en cas d'éco-urgence	Contamination des sols, de l'air, de l'eau (de surface et souterraine)	Assurer la prévention et l'état de préparation en cas d'éco-urgence dans les installations possédées et exploitées par Transports Canada.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tenir à jour les plans d'intervention en cas d'éco-urgence dans toutes les installations qui appartiennent à TC et sont exploitées par lui.</li> <li>• Élaborer un plan de formation propre à Transports Canada, d'ici 2004-2005; dispenser une séance de formation par exercice financier ou selon les besoins, jusqu'en 2006-2007.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analyser et actualiser chaque année, l'inventaire des plans d'intervention en cas d'éco-urgence.</li> <li>• D'ici décembre 2004, un cours de formation de Transports Canada aura été conçu pour les employés de TC, et les installations appartenant à TC et exploitées par lui.</li> <li>• Le cours sera dispensé une fois par exercice financier, jusqu'en 2006-2007.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'installations nécessitant des plans d'intervention en cas d'éco-urgence et nombre de plans existants.</li> <li>• Nombre de plans analysés et actualisés par exercice financier.</li> <li>• Nombre de séances de formation organisées et nombre de participants par exercice financier.</li> </ul>

**Nota :** Les nouveaux objectifs SGE pour la SDD de 2004-2006 sont indiqués en caractères gras.



PARAMÈTRE ENVIRONNEMENTAL	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	OBJECTIFS	CIBLES	ACTIONS	INDICATEURS DE RENDEMENT
7. Éconavette et voyages d'affaires	Sensibilisation des employés de Transports Canada aux impacts des migrations journalières et des voyages d'affaires sur l'environnement	Permettre à tous les employés de Transports Canada d'avoir plus facilement accès à des options d'éconavette.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Hausser de 5 % le nombre d'employés qui se prévalent des options d'éconavettage dans les régions urbaines lorsque de tels services sont offerts, d'ici 2006-2007.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en œuvre des programmes d'éconavettage dans les installations de Transports Canada qui comptent plus de 100 employés, en utilisant les données de référence publiées en 2002, et viser une installation par région.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage d'employés de TC qui se prévalent des options d'éconavettage, par rapport à l'année de référence.</li> </ul>
		Mener un projet pilote sur les options de voyages d'affaires durables avec la Région du Québec et l'Administration centrale (p. ex., utilisation de modes de transport écologiques pour les voyages d'affaires).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Hausser de 5 % le nombre de voyageurs qui utilisent des options de voyages d'affaires durables dans la Région du Québec et à l'Administration centrale, dans les régions urbaines où ces services sont offerts, d'ici 2006-2007.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Élaborer un point de référence pour l'option des voyages d'affaires pour les employés de Transports Canada, dans la RCN et la Région du Québec en guise de projet pilote, d'ici 2005-2006.</li> <li>• Fournir des renseignements aux employés de Transports Canada sur les options de voyages d'affaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Approbation par le Comité de la gestion supérieure de la politique de Transports Canada sur les voyages d'affaires pour l'Administration centrale et la Région du Québec.</li> <li>• Pourcentage d'augmentation des déplacements effectués selon les options de voyages d'affaires durables (au Québec et dans la Région de la capitale nationale),</li> </ul>

**Nota :** Les nouveaux objectifs SGE pour la SDD de 2004-2006 sont indiqués en caractères gras.



PARAMÈTRE ENVIRONNEMENTAL	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	OBJECTIFS	CIBLES	ACTIONS	INDICATEURS DE RENDEMENT
7.				<p>dans la région du Québec et à l'Administration centrale, d'ici 2006.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Préparer et mettre en œuvre une politique de Transports Canada sur les voyages d'affaires pour l'Administration centrale et la Région du Québec, d'ici 2006.</li> </ul>	<p>par rapport au scénario de référence.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de visites du site Web sur les voyages d'affaires, pour mesurer la sensibilisation accrue des employés.</li> <li>• Nombre de personnes qui font du navettage dans la Région du Québec et à l'Administration centrale pour leurs affaires, par mode et par exercice financier.</li> </ul>

**Nota :** Les nouveaux objectifs SGE pour la SDD de 2004-2006 sont indiqués en caractères gras.



PARAMÈTRE ENVIRONNEMENTAL	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	OBJECTIFS	CIBLES	ACTIONS	INDICATEURS DE RENDEMENT
8. Évaluation environnementale	Évaluer les impacts sur l'environnement des projets auquel participe Transports Canada, en vertu de la <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i> .	Améliorer la qualité des évaluations environnementales (EE) des projets auquel participe Transports Canada.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Utiliser le Programme de surveillance de l'assurance de qualité (PAQ) des évaluations environnementales chaque année, pour déterminer les atouts et les faiblesses du programme EE ministériel.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Procéder une fois par an à un examen de surveillance au sujet d'au moins une région ou d'un groupe de l'Administration centrale, d'un échantillon représentatif d'évaluations environnementales effectuées en vertu de la <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorations de la procédure des évaluations environnementales résultant du suivi des recommandations du PAQ.</li> </ul>
	Promouvoir la sensibilisation du personnel ministériel et des sociétés d'État à la <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i> et à ses exigences.	Élaborer et distribuer des documents d'information, afin de sensibiliser davantage le personnel ministériel et les sociétés d'État aux exigences de la <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i> .	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Élaborer une séance de sensibilisation et la présenter chaque année au personnel ministériel et aux sociétés d'État, ou selon les besoins, jusqu'en 2006-2007.</b></li> <li>• <b>Élaborer les documents d'information nécessaires.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Continuer d'élaborer des documents d'information et de sensibilisation à propos de la <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i>.</li> <li>• Présenter une séance de sensibilisation par exercice financier au personnel ministériel et aux sociétés d'État, ou selon les besoins, jusqu'en 2006-2007.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de séances de sensibilisation présentées par exercice financier.</li> </ul>

**Nota :** Les nouveaux objectifs SGE pour la SDD de 2004-2006 sont indiqués en caractères gras.

PARAMÈTRE ENVIRONNEMENTAL	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT	OBJECTIFS	CIBLES	ACTIONS	INDICATEURS DE RENDEMENT
8.	Évaluation des impacts sur l'environnement des politiques, des plans et des programmes de Transports Canada, en vertu de la Directive du Cabinet sur les évaluations environnementales en ce qui concerne les propositions de politique, de plan et de programme, et de la Déclaration de principes de Transports Canada sur les évaluations environnementales stratégiques (EES).	Promouvoir le respect de la Directive du Cabinet et de la Déclaration de principes de Transports Canada sur les EES.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Dispenser des séances de formation annuelles à l'intention des employés du Ministère, sur les évaluations environnementales stratégiques.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Procéder chaque année à une évaluation d'un échantillon de documents EES dûment remplis afin de déterminer s'ils respectent les prescriptions de la Directive du Cabinet sur les EES, et de la politique de Transports Canada sur les EES. Déterminer si des améliorations aux directives et aux documents de sensibilisation s'imposent.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Résultats des évaluations annuelles de l'échantillon de documents sur les EES et améliorations aux documents d'orientation et de sensibilisation.</li> </ul>

**Nota :** Les nouveaux objectifs SGE pour la SDD de 2004-2006 sont indiqués en caractères gras.





## ANNEXE C : RÉSULTATS DE L'EXAMEN DE LA STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE TRANSPORTS CANADA

### LES DEUX PREMIÈRES STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE TRANSPORTS CANADA

C'est en décembre 1997 que Transports Canada a déposé sa première stratégie de développement durable devant le Parlement. Visant toutes les opérations internes du Ministère de même que ses politiques, programmes et lois, la stratégie comportait huit défis stratégiques et 47 engagements.

La deuxième stratégie de développement durable de Transports Canada a été déposée au mois de février 2001. Dans cette stratégie, le Ministère rendait compte des progrès enregistrés dans la mise en œuvre de la stratégie de 1997, et précisait la façon dont il entendait miser sur les réalisations et les leçons tirées de la première stratégie. Le Ministère a articulé sa *Stratégie de développement durable 2001-2003* autour de sept défis stratégiques, qui définissent les secteurs névralgiques pour la durabilité des transports. La stratégie comportait également 29 engagements et plus de 100 cibles dans des domaines où Transports Canada peut contribuer à modifier le cours des événements dans les limites de son mandat.

Transports Canada s'est toujours cristallisé sur la sécurité et l'efficacité du réseau de transport du Canada (c.-à-d. sur des paramètres sociaux et économiques). Il en résulte que la deuxième stratégie portait, dans un large mesure, sur les paramètres environnementaux des transports, sur la façon de mieux intégrer les préoccupations suscitées par l'environnement dans les rôles existants du Ministère, en matière de sécurité et d'économie. Cela étant dit, la deuxième stratégie tenait compte également de la volonté du Ministère d'aborder de manière plus complète les paramètres sociaux et économiques des transports dans les futures stratégies de développement durable.

Les deux premières stratégies de développement durable de Transports Canada

ont été d'importantes mesures visant à intégrer le développement durable dans les activités du Ministère. Elles ont jeté de solides bases pour poursuivre le périple en vue d'assurer une plus grande durabilité du réseau de transport pour le Canada et les Canadiens.

### LE MINISTÈRE A-T-IL FAIT CE QU'IL AVAIT DIT QU'IL FERAIT?

Au début de 2003, les Services ministériels de vérification et de conseils de Transports Canada ont réalisé un examen du cadre de gestion de la *Stratégie de développement durable 2001-2003*, et ont évalué dans quelle mesure ses buts, objectifs et cibles avaient été atteints. L'examen a également déterminé dans quelle mesure les recommandations de l'examen de gestion préalable avaient été suivies d'effets. Pour le rapport complet de l'examen de gestion, nous vous invitons à vous rendre sur le site : <http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sd/examen03/menu.htm>.

L'examen a révélé qu'au moment où il a eu lieu, près de 80 % des engagements et plus de 70 % des cibles avaient été réalisés ou étaient en voie de l'être. Toutefois, il a révélé une anomalie dans les rapports, qui affirmaient que certains engagements étaient en voie de réalisation, alors que les cibles connexes étaient décrites comme ayant été atteintes ou en retard.

En guise de réponse aux observations de l'examen de gestion et aux recommandations sur les rapports, Transports Canada a préparé des lignes directrices pour rendre compte des progrès réalisés dans le respect des engagements de la stratégie de développement durable, afin d'assurer l'exactitude et l'uniformité des rapports dans l'ensemble du Ministère.

Les principales constatations de l'examen de gestion sont mentionnées dans le tableau suivant.

## Constatations de l'examen de gestion de la Stratégie de développement durable 2001-2003 :

- Même si l'appui du développement durable est assuré et relié au sein du Ministère par divers documents de planification et de vision, un lien plus étroit pourrait être créé pour appuyer le programme et encourager un engagement plus profond des gestionnaires.
- Des descriptions claires des engagements et de meilleurs liens entre les engagements, les cibles et les mesures du rendement donneront des résultats et des aboutissements plus faciles à mesurer.
- L'accès à la situation actuelle de tous les engagements de la SDD n'était pas possible pour les divers Bureaux de première responsabilité chargés du respect des engagements. L'échange horizontal de renseignements dans tout le Ministère au sujet du respect des engagements, est un élément clé de la réussite de cette stratégie.
- Les critères, qui servent à évaluer le cadre de gestion du développement durable et du Ministère, reflètent les principes de gestion exposés par l'Organisation internationale de normalisation (ISO) dans sa série de normes 14000.
- D'importants buts et objectifs de développement durable ont été fixés et illustrés au sein du Ministère, grâce à des initiatives comme la politique sur l'Évaluation environnementale stratégique (EES), les séances de sensibilisation, et les programmes de développement durable dispensés par le Ministère.
- Des mesures de rendement ont été élaborées et incorporées dans la deuxième stratégie. D'autres améliorations s'imposent, car on n'a pas incorporé dans bon nombre de cibles et de mesures du rendement, des lignes de référence ou certains paramètres.
- Il faut établir des rapports plus substantiels et ponctuels au sujet des engagements, en particulier au sujet de ceux qui sont en retard.
- Dans l'ensemble, la stratégie renferme des engagements qui sont réalisables et pertinents. Toutefois, il faut élaborer des engagements qui définissent clairement les résultats à atteindre.
- Le Système de gestion de l'environnement (SGE) de Transports Canada fournit au Ministère de cadre qui lui permettra d'améliorer ses performances environnementales globales.

### CE QUE LE MINISTÈRE A BIEN FAIT

Les changements introduits dans la deuxième stratégie de développement durable se sont soldés par une stratégie clairement délimitée qui répond mieux aux attentes du Commissaire de l'environnement et du développement durable. Par rapport à la première stratégie, Transports Canada a réduit le nombre d'engagements et de cibles d'environ 40 %, puisque les engagements ont reculé de 47 à 29 et les cibles, de 185 à 111.

L'examen de gestion de la stratégie de 1997 a révélé que l'on avait de la difficulté à

mesurer le rendement faute d'indicateurs de rendement. C'est pourquoi 82 mesures de rendement ont été établies pour les 111 cibles qui font partie de la *Stratégie de développement durable 2001-2003*.

L'examen a également révélé que, dans l'ensemble, le développement durable est bien documenté et connu des intervenants grâce aux divers mécanismes d'établissement de rapports. Par exemple, le Rapport ministériel sur le rendement 2002-2003 de Transports Canada mentionne que la *Stratégie de développement durable 2001-2003* est l'un des grands documents qui orientent les initiatives de développement





durable et d'environnement du Ministère. Il donne également un aperçu des principaux résultats environnementaux du Ministère, structurés selon les défis mentionnés dans la *Stratégie de développement durable 2001-2003*.

## **LEÇONS RETENUES : POSSIBILITÉS D'AMÉLIORATION**

La deuxième stratégie de Transports Canada a réussi à tirer les leçons de la première, même s'il y a encore matière à amélioration. La troisième stratégie s'efforce d'aller au-delà de la deuxième en ne se concentrant pas exclusivement sur l'environnement et en comportant des éléments des piliers sociaux et économiques du développement durable.

Un élément clé d'amélioration consiste à définir les engagements, les cibles et les mesures de rendement. Transports Canada doit s'assurer que les engagements sont clairs et réalisables. La stratégie doit comporter de meilleurs liens entre les engagements, les cibles et les mesures du rendement. Ces dernières doivent également être renforcées de manière à être davantage axées sur des résultats et plus utiles. Ce sont là des paramètres importants dont on a tenu compte dans l'élaboration du plan d'action se rattachant à cette stratégie.

Pour améliorer la mise en œuvre de la stratégie, le Ministère s'emploiera à renforcer sa formation interne et ses outils de développement durable. Il donnera suite aux recommandations de l'examen de gestion, et élaborera une stratégie de formation et un cadre de rapports pour la SDD. La partie 7 de cette stratégie expose les engagements du Ministère qui ont trait à son système de gestion du développement durable.





## ANNEXE D : PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE POUR TRANSPORTS CANADA

Transports Canada a adopté un ensemble de principes qui font du développement durable une des grandes priorités du Ministère et définissent la façon dont celui-ci appliquera le concept de développement durable au secteur des transports. Transports Canada s'engage à appliquer ces principes dans ses politiques, ses programmes et ses activités, de manière à ce que les décisions traduisent davantage l'objectif de développement durable.

### PRINCIPES SOCIAUX

**Sécurité et santé :** Les réseaux de transport doivent d'abord et avant tout être conçus et exploités de façon à assurer la sécurité de tous. Outre notre engagement en matière de prévention des accidents, nous nous efforcerons de réduire les incidences négatives des transports sur la santé.

**Accès et choix :** Les réseaux de transport doivent offrir à tous un accès raisonnable aux autres personnes, aux destinations, aux marchandises et aux services. Nous favoriserons un réseau de transport plus diversifié, ce qui comprend la possibilité d'utiliser des solutions novatrices (technologies de l'information, etc.).

**Qualité de vie :** Les transports sont un élément clé de la qualité de vie des Canadiens. Nous reconnaissons que les politiques de transport influencent directement les personnes et que nous devons prendre en considération les caractéristiques des diverses collectivités et régions au pays.

### PRINCIPES ÉCONOMIQUES

**Efficience :** Nous utiliserons des politiques, des programmes et des approches novatrices pour appuyer la productivité et la compétitivité de l'économie canadienne et de son réseau de transport. Nous examinerons les façons de promouvoir les comportements responsables des voyageurs et des options efficaces en matière de transport durable.

**Internalisation des coûts :** Nous reconnaissons le bien-fondé d'une pleine attribution des coûts, ce qui signifie que les dépenses de transport traduisent le plus fidèlement possible tous les coûts économiques, sociaux et environnementaux. Nous évaluerons les obstacles à des pratiques de transport durable afin de mieux comprendre l'impact de nos décisions.

**Accessibilité économique :** Les réseaux de transport doivent être abordables. Le soutien d'investissements stratégiques dans les transports nécessite de nouveaux partenariats, des modes de financement novateurs et une définition claire des priorités. Dans notre quête de solutions économiques, nous favoriserons les options qui englobent la gestion de la demande et prévoient l'utilisation d'une combinaison appropriée de modes de transport.

## PRINCIPES ENVIRONNEMENTAUX

**Prévention de la pollution :** Nous ferons tout pour que les besoins de transport soient satisfaits de façon à éviter ou à réduire au minimum l'émission de polluants et de déchets, et à diminuer les risques généraux pour la santé humaine et l'environnement.

**Protection et conservation :** Nous appliquerons des pratiques efficaces de protection et de conservation de l'environnement. Nous appuierons les réseaux de transport qui prévoient l'utilisation efficace des terrains et des ressources naturelles, assurent la conservation des habitats et le maintien de la biodiversité.

**Gestion de l'environnement :** Nous peaufinerons sans cesse notre système de gestion de l'environnement de telle sorte que nos activités internes appuient le développement durable. Gardien et propriétaire de biens, le Ministère prendra en considération les conséquences environnementales que risquent d'avoir les nouvelles initiatives, et appliquera la gestion des risques et les pratiques de diligence raisonnable de façon uniforme dans la gestion de ses biens immobiliers.

## PRINCIPES DE GESTION

**Leadership et intégration :** Nous reconnaissons que le développement durable figure parmi les grandes priorités ministérielles et acceptons notre responsabilité de chef de file en matière de transport durable. Nous établirons des priorités et des responsabilités, attribuerons des ressources et utiliserons des outils, de façon à intégrer le développement durable dans nos politiques, programmes et activités.

**Principe de prudence :** Lorsque des menaces de dommages graves ou irréversibles pour la santé humaine et l'environnement existent, Transports Canada ne prendra pas pour prétexte l'absence de certitude scientifique pour reporter des mesures rentables qui permettent de prévenir la dégradation de l'environnement.

**Consultations et participation du public :** Nous informerons les employés, les intervenants et les collectivités, et les feront participer à notre processus décisionnel comme il convient, et nous les inciterons à prendre part à la réalisation de l'objectif des transports durables.

**Responsabilité :** Nous mesurerons chaque année notre démarche dans la réalisation de nos objectifs de développement durable. Nous produirons des rapports à cet égard, et nous élaborerons et peaufinerons des indicateurs de transport durable.



## LEXIQUE

### **Adaptation au changement climatique :**

Désigne les ajustements qu'il faut opérer dans nos activités sociales et économiques pour améliorer leur viabilité et réduire leur vulnérabilité face au changement climatique. Cela englobe les mesures visant à atténuer ou à éviter les incidences néfastes du changement climatique, et également les mesures prises pour maximiser les nouvelles possibilités.

### **Adaptation intelligente de la vitesse (ISA) :**

Système intégré qui informe le conducteur du véhicule de la limite de vitesse prescrite sur la route utilisée ou qui règle automatiquement la vitesse maximale du véhicule en fonction de la limite locale.

### **Annexes MARPOL :**

Les annexes MARPOL ont été établies lors d'une convention internationale sur la pollution du milieu marin, l'annexe MARPOL VI ayant pour objet de réduire les polluants atmosphériques produits par les navires.

### **Changement climatique :**

Les activités humaines modifient la composition chimique de l'atmosphère en favorisant l'accumulation de gaz à effet de serre qui retiennent la chaleur et la renvoient vers la surface terrestre. En conséquence, le climat change : la température de la planète s'élève et les phénomènes météorologiques violents sont plus fréquents.

### **Comité de la stratégie de développement durable :**

Composé de gestionnaires de chaque groupe et région de Transports Canada, le Comité surveille l'élaboration de la stratégie de développement durable du Ministère et tient lieu de tribune d'échange de données et de pratiques au sujet du développement durable dans tout le Ministère.

### **Commerce électronique :**

Exécution sans papier d'opérations commerciales et transmission des messages

électroniques qu'il faut pour planifier, surveiller et assurer le transport des personnes ou des marchandises visées par les opérations.

### **Comptabilisation du coût complet (internalisation des coûts) :**

Méthode comptable qui détermine la valeur totale ou le prix final en internalisant les valeurs non marchandes comme les coûts et les avantages environnementaux et sociaux.

### **Conseils sectoriels :**

Organismes relevant d'un partenariat de représentants dans un secteur bien précis de l'activité économique, qui cherchent à reconnaître et à relever les défis actuels et futurs en matière de ressources humaines, de compétences et d'apprentissage, dans divers domaines du marché du travail canadien.

### **Développement durable :**

Développement qui répond aux besoins de la génération actuelle, sans compromettre la possibilité pour les générations futures de satisfaire les leurs.

### **Éconavette :**

Le programme Éconavette de Transports Canada apporte la preuve qu'il existe d'autres solutions que les trajets en voiture à un seul occupant pour se rendre au travail et en revenir. Ces options englobent les transports en commun, les transports actifs, le covoiturage et le télétravail.

### **Efficacité des transports :**

Un réseau de transport efficace est celui qui permet la circulation maximale des personnes et marchandises au meilleur coût possible, du point de vue économique, environnemental et social.

### **Enjeux horizontaux :**

Résultat réalisé par l'apport d'au moins deux ministères ou organismes, juridictions ou organisations non gouvernementales.

**Entente auxiliaire pancanadienne sur l'établissement de standards environnementaux :**

Un cadre qui permettra aux ministres fédéral, provinciaux et territoriaux de l'Environnement de collaborer en vue de régler les questions clés de protection de l'environnement et de réduction des risques pour la santé, à l'égard desquelles il faut établir des normes environnementales applicables dans tout le pays. Transports Canada a participé à l'établissement des premiers standards pancanadiens sur les particules et l'ozone, qui aideront à respecter les normes de qualité de l'air.

**Évaluation environnementale (EE) :**

Outil de planification qui détermine et évalue systématiquement les effets environnementaux de projets proposés avant qu'ils ne surviennent, afin de tenir compte des effets possibles dans le processus décisionnel relatif aux projets avant de prendre des décisions irrévocables.

**Évaluation environnementale stratégique (EES) :**

Processus systématique et complet d'évaluation des effets environnementaux d'un plan, politique ou programme proposé et de ses solutions de rechange. L'EES est un outil important pour intégrer les considérations relatives au développement durable dans les décisions gouvernementales.

**Examen préalable des problèmes :**

Évaluation d'une activité du Ministère quant à son impact sur le développement durable.

**Gaz à effet de serre :**

Gaz qui absorbent et emprisonnent la chaleur dans l'atmosphère et qui entraînent le réchauffement de la planète. Certains sont présents naturellement dans l'atmosphère, tandis que d'autres découlent d'activités humaines. Parmi les gaz à effet de serre, il y a le dioxyde de carbone, la vapeur d'eau, le méthane, l'oxyde nitreux, l'ozone, les chlorofluorocarbones, les hydrofluorocarbones et les perfluorocarbones.

**Gestion de la demande du transport (GDT) :**

Une variété de stratégies pour influencer le comportement des voyageurs selon le mode, les coûts, le moment ou la route, afin de réduire le nombre de véhicules et de fournir d'autres possibilités de déplacement. Des stratégies de GDT sont souvent appliquées pour réaliser des objectifs publics, comme la réduction de la congestion routière, l'amélioration de la qualité de l'air, et la diminution de la dépendance à la consommation d'énergie. D'autres stratégies de GDT sont aussi utilisées par les employeurs pour réduire les frais généraux, accroître le rendement et traiter d'autres questions opérationnelles, comme le roulement des employés.

**Groupe consultatif national :**

Comité créé en 1996 par Transports Canada pour prodiguer des conseils au Ministère sur l'élaboration de sa stratégie de 1997 et les consultations tenues à son sujet. Composé d'experts en transports et en environnement, le Groupe consultatif national a été à nouveau créé en 2000 et en 2003 pour fournir des conseils à Transports Canada sur l'élaboration des deuxième et troisième stratégies de développement durable du Ministère.

**HandyDART :**

Service de transport en commun qui utilise des véhicules spécialement équipés pour pouvoir transporter des passagers ayant une déficience physique ou cognitive, et qui sont incapables d'emprunter les transports en commun sans aide. Les passagers de HandyDART sont ramassés devant la porte de leur résidence et laissés devant la porte extérieure du lieu où ils se rendent.

**Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises :**

Initiative visant à réduire l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport des marchandises. Dans le cadre de cette initiative, on cherche à atteindre les trois sous-objectifs suivants : (i) accroître la participation du secteur du transport des marchandises à des initiatives volontaires visant à atténuer les changements climatiques, à savoir des ententes de





rendement volontaires avec les associations modales; (ii) accroître l'efficacité d'exploitation et la formation et la sensibilisation à l'environnement parmi les exploitants et les expéditeurs de marchandises; (iii) démontrer et favoriser l'adoption de technologies environnementales novatrices et des pratiques les plus bénéfiques dans le secteur du transport des marchandises.

**Internalisation des coûts :**

Voir Comptabilisation du coût complet.

**Inventaire des ressources naturelles (IRN) :**

Caractérisation des ressources naturelles, identification des éléments importants d'un écosystème et détermination des impacts possibles.

**ISO 14000 :**

Série de normes internationales et volontaires de gestion de l'environnement. Établie par le Comité technique de l'Organisation internationale de normalisation 207, la série de normes 14000 traite des aspects suivants de la gestion de l'environnement : systèmes de gestion de l'environnement (SGE), vérifications environnementales et enquêtes connexes, étiquetage et allégations concernant l'environnement, évaluation du rendement environnemental, évaluation du cycle de vie, et termes et définitions. Voir également Systèmes de gestion de l'environnement.

**Loi sur les espèces en péril (LEP) :**

Adoptée en juin 2003, cette loi s'inscrit dans une stratégie en trois volets du gouvernement du Canada visant à protéger les espèces fauniques en péril et à prendre les mesures nécessaires à leur rétablissement. Cette stratégie en trois volets comporte également les engagements pris en vertu de l'Accord pancanadien pour la protection des espèces en péril et les activités menées dans le cadre du Programme de gérance des habitats pour les espèces en péril. Cette loi accompagne les lois et les accords en vigueur afin d'assurer la protection légale des espèces fauniques et de préserver la biodiversité.

**Mesure du rendement :**

Indicateur (quantitatif ou qualitatif) servant à déterminer jusqu'à quel point une politique, un programme ou une initiative atteint ses résultats.

**Modèle logique :**

Plan qui explique les liens entre les activités, les principaux résultats et les résultats escomptés. Il contient un cadre d'établissement d'un ensemble d'indicateurs des résultats et constitue un moyen de déplacer l'intérêt des intrants et des extrants en vue d'atteindre les résultats escomptés.

**Objectif transport durable :**

Instrument cherchant à promouvoir l'examen plus systématique des questions de transport durable dans le processus décisionnel. L'Objectif incite les décisionnaires à étudier certaines questions ou éléments d'analyse et les aiguille vers d'autres instruments existants, le cas échéant.

**Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) :**

Organisation fondée en vertu de la Convention de 1944 sur l'aviation civile internationale dans le but « d'établir les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de faciliter la planification et le développement du transport aérien international ». La Convention établissait les principes et les dispositions afin que l'aviation civile internationale puisse être organisée de manière sûre et ordonnée, et que les services de transport aérien internationaux puissent être établis en se fondant sur l'égalité des chances et exploités de manière saine et rentable. Le Canada est membre de cet organisme.

**Organisation maritime internationale (OMI) :**

Établie en 1948 dans le cadre de la Conférence maritime des Nations Unies, l'Organisation a pour but « d'instituer un système de collaboration entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages gouvernementaux ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale,

d'encourager et de faciliter l'adoption générale de normes aussi rigoureuses que possible en ce qui concerne la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution ». L'Organisation compte 158 États membres, dont le Canada.

**Prévention de la pollution :**

Utilisation de procédés, pratiques, matériaux, produits ou énergies qui évitent ou atténuent la création de polluants ou de déchets et réduisent les risques généraux pour la santé humaine ou l'environnement.

**Principe de précaution :**

Lorsqu'il existe des risques de dommages irréversibles, on ne prend pas pour prétexte l'incertitude scientifique pour reporter des mesures rentables visant à prévenir la dégradation environnementale.

**Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) :**

Programme de cinq ans créé pour démontrer, évaluer et promouvoir les stratégies fructueuses de réduction des émissions de GES attribuables aux transports urbains. Grâce à ce programme, Transports Canada collaborera avec les provinces et les municipalités à l'établissement d'un certain nombre de « projets de démonstration » en transport dans certaines villes, afin de démontrer et d'évaluer un éventail de stratégies de transports urbains dans un cadre de planification assez vaste. Le Réseau d'information sur le programme diffusera des renseignements au Canada sur les stratégies efficaces de diminution des émissions de GES et leurs avantages accessoires, y compris les résultats des démonstrations.

**Programme Roulons vert :**

Programme d'inspection gratuite des émissions des véhicules offert par Environnement Canada durant l'été. Au cours de ces inspections gratuites, on invite les automobilistes à faire tester le système d'échappement de leur véhicule. Il n'y a ni frais ni amendes pour les véhicules qui échouent à l'inspection et une brochure de

conseils est alors distribuée pour aider les gens à réduire l'incidence qu'ils ont sur la pollution atmosphérique.

**Programme Sur la route du transport durable (SRTD) :**

Programme de contributions établi en 1999 par Transports Canada pour financer des projets visant à produire des outils d'éducation, de sensibilisation et d'analyse sur le transport durable.

**Protocole de Kyoto :**

Protocole international négocié en décembre 1997 en vertu de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques à Kyoto, au Japon. En vertu de ce protocole, le Canada s'est engagé à réduire de 6 % ses émissions de gaz à effet de serre au cours de la période quinquennale de 2008 à 2012, par rapport à 1990. Le Canada a ratifié le Protocole de Kyoto en décembre 2002.

**Ressources non renouvelables :**

Ressources naturelles dont l'approvisionnement est fixe (comme les minéraux, le pétrole, le charbon).

**Sommet mondial sur le développement durable (SMDD) :**

Sommet international qui s'est tenu en août 2002 à Johannesburg, en Afrique du Sud, et qui a réuni des dizaines de milliers de participants, notamment des chefs d'État et de gouvernement, des délégués nationaux et des dirigeants d'organisations non gouvernementales, d'entreprises et d'autres groupes importants. Le Sommet a attiré l'attention du monde sur la difficulté qu'il y a à améliorer l'existence des gens et à préserver les ressources naturelles face à la croissance démographique, à la demande sans cesse croissante de nourriture, d'eau, d'abris, d'installations sanitaires, d'énergie, de services de santé et de sécurité économique.

**Stratégie de développement durable :**

Conformément à la *Loi sur le vérificateur général*, stratégie que chaque ministre



responsable d'un ministère du gouvernement fédéral est tenu de présenter au Parlement tous les trois ans, depuis 1997. Celle-ci fait état des buts et des plans d'action du Ministère pour intégrer le développement durable dans ses politiques, programmes et activités.

### **Systèmes de gestion de l'environnement (SGE) :**

Approche systématique des organisations pour intégrer les facteurs environnementaux dans leur processus décisionnel et leurs activités quotidiennes. Il établit également un mécanisme de suivi, d'évaluation et de communication du rendement environnemental. Un SGE aide à s'assurer que les principaux risques environnementaux et les responsabilités sont déterminés, minimisés et gérés. La norme ISO 14001 des systèmes de gestion de l'environnement est la norme faisant partie de la série ISO 14000 qui stipule les exigences liées à un système de gestion de l'environnement. Voir également ISO 14000.

### **Systèmes de transport intelligents (STI) :**

L'application intégrée des technologies avancées de traitement de l'information (ordinateurs), de communication, de captage et de contrôle et des stratégies de gestion visant à améliorer le réseau de transport.

### **Transport actif :**

Transport non motorisé englobant des moyens de locomotion comme la marche, la bicyclette, le patin, le ski et le fauteuil roulant manuel.

### **Transport intermodal :**

Recours à deux ou plusieurs moyens de transport pour transporter des marchandises ou des voyageurs de leur point d'origine à leur point de destination. Pour les marchandises, un mouvement intermodal englobe tous les éléments de la chaîne d'approvisionnement qui entrent en jeu dans la circulation et le transport des marchandises en vertu d'une seule facture de transport. Pour les passagers, le mouvement intermodal désigne un trajet ininterrompu du point d'origine au point de destination en empruntant plus d'un mode de transport.

### **Transport maritime de courte distance :**

Désigne en général le transport de marchandises et de passagers par bateau entre des points relativement proches l'un de l'autre. Cela englobe normalement la navigation intérieure le long du littoral, à destination et en provenance des îles proches ou dans les lacs et les cours d'eau, même si cela peut comporter un élément international.

### **Véhicules de haute technologie (VHT) :**

Véhicules dotés de technologies nouvelles capables d'améliorer la consommation de carburant, de réduire les émissions atmosphériques, et de contribuer à l'établissement de réseaux de transport plus propres et plus durables. Comme exemples de technologies de pointe, mentionnons les nouvelles transmissions et accessoires (moteurs hybrides, électriques, à essence, diesel à injection directe), les nouvelles caisses et les innovations (comme l'utilisation de matériaux légers et (ou) recyclables, les petites dimensions et l'aérodynamisme), les métaux légers et les composites, et les dispositifs et les carburants évolués de contrôle des émissions.