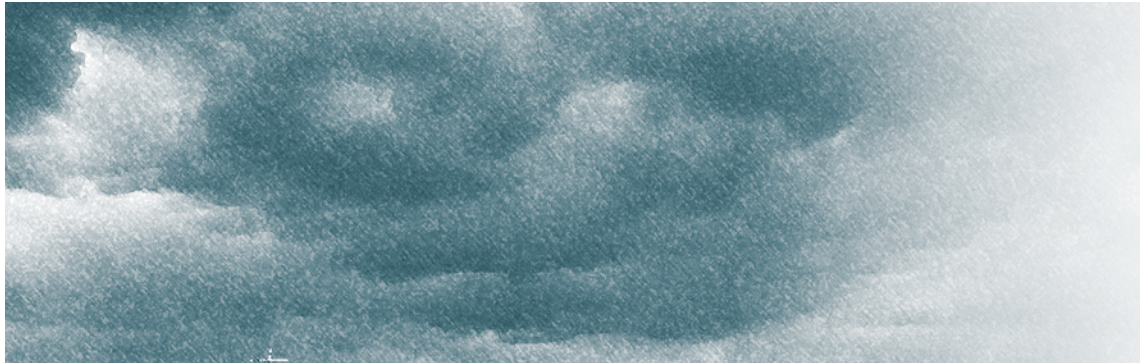




Transports
Canada

Transport
Canada

TP 13970



Transports Canada

Rapport 2004-2005

de performance en matière
de l'environnement



Canada

Autres publications connexes :

TP 13123 -----Stratégie de développement durable 2004-2006
TP 13907 (04/2004) --- Rapport 2003-2004 de performance en matière de l'environnement

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

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

Fax: (613) 957-4260
Courriel : env@tc.gc.ca

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports 2006.

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

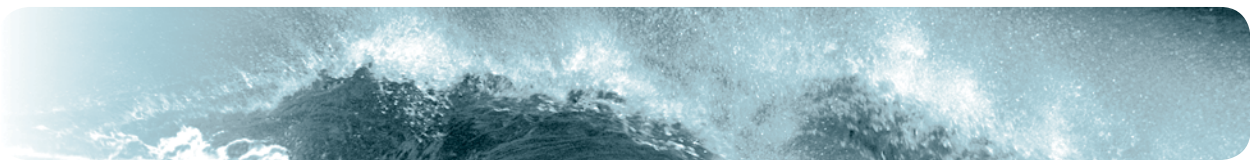
Il est possible que cette publication ne tienne pas compte des dernières. suivantes modifications apportées au contenu original. Pour obtenir l'information la plus récente, veuillez communiquer avec le ministère des Transports, Canada.

ISBN: 0-662-69184-9
Catalogue no : T1-14/2003
TP 13970

Imprimé sur papier recyclé

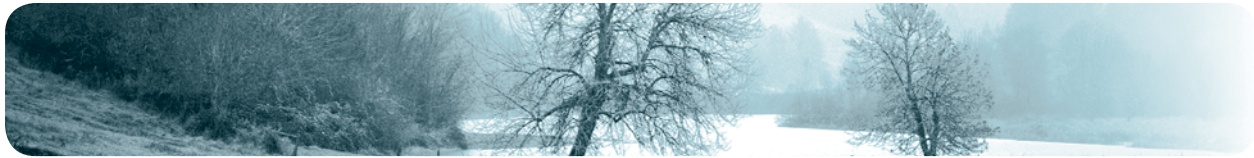


<http://tcinfo/programmes/environnement/sge/menu.htm>

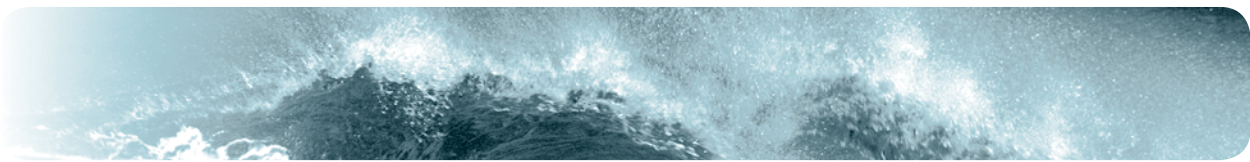


Contents

Introduction.....	1
A. À propos du présent rapport — évolution des rapports.....	2
B. À propos de la Direction générale des affaires environnementales.....	3
Direction des programmes environnementaux	4
A. Système de gestion environnementale.....	4
Un protocole de vérification sur mesure	5
Le cadre du système de gestion environnementale 2004-2006	5
Maintien de l'initiative fédérale Prêcher par l'exemple	14
Politique anti-déchets	14
Évaluations du Réseau national d'aéroports	16
B. Évaluation environnementale et atténuation des effets.....	17
Gestion responsable des sites contaminés	17
Terrains occupés par Nav Canada	23
Réservoirs de stockage.....	24
Système de suivi des travaux de décontamination des sites	24
C. Système d'information sur l'environnement.....	25
D. Activités de sensibilisation	26
La Semaine de l'environnement.....	26
Tenir les gens au courant	26
E. Directives, règlements et politiques	27
Directives canadiennes sur la qualité de l'eau potable.....	27
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	28
Loi sur les espèces en péril.....	29
Loi canadienne sur l'évaluation environnementale	30
Évaluation environnementale stratégique	39
F. Travail avec d'autres organismes.....	41
Programme de laissez-passer de transport en commun.....	41
Programme Éconavette	42
Partenariats pour l'énergie propre.....	43
Relations internationales et nationales.....	45



Politique du développement durable	47
A. Développement durable	47
Stratégie de développement durable 2004–2006	47
L'objectif du transport durable	49
Cours sur les capacités de développement durable	49
B. Le changement climatique et la politique d'air pur	50
Élaboration de politiques en matière de changement climatique	50
Le Défi d'une tonne	51
Les effets des investissements dans le transport en commun sur les émissions de gaz à effet de serre : une perspective nationale	52
C. Analyse du transport durable	53
Soutien de l'exigence de rapport des relevés d'odomètre	53
Étude portant sur les coûts de la congestion urbaine au Canada	54
Logiciel d'analyse coûts-avantages appliqué au transport urbain	54
Initiatives environnementales	56
A. Programme de véhicules à technologies de pointe et Programme de consommation de carburant des véhicules automobiles	57
Objectifs du programme	60
Activités du programme	60
Inspection des véhicules	60
Évaluation routière	61
Essai sur piste instrumentée	61
Tests en laboratoire	62
Démonstration de la technologie	62
Autres activités du PVTP	63
B. Programmes de transport urbain	65
Sur la route du transport durable	65
Programme de démonstrations en transport urbain	67
C. Initiatives des transports de marchandises en matière d'environnement	72
Financement des incitatifs pour les démonstrations et la technologie	72
Initiative conjointe de l'industrie et des gouvernements pour la sensibilisation et le renforcement des capacités	75
Programme de sensibilisation de l'industrie	76
2004-2005 — D'importants progrès sur divers fronts	77
Liste des acronymes	78



Introduction

Transports Canada s'attache à la promotion d'un réseau de transport durable – d'un réseau fiable et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement. Dans cet esprit, et sans oublier que le transport durable est une responsabilité partagée, le Ministère conçoit et institue des programmes et politiques pour protéger le milieu naturel et voir à l'avènement d'un réseau de transport plus durable au Canada, tout en travaillant avec ses partenaires et intervenants (le public, l'industrie des transports, d'autres ministères fédéraux, les provinces, les territoires et les municipalités, et les organisations internationales).

En 1995, les modifications apportées à la *Loi sur le vérificateur général* ont créé le poste de Commissaire à l'environnement et au développement durable et formalisé une disposition selon laquelle les ministres doivent déposer des stratégies de développement durable au Parlement. Ces stratégies sont actualisées tous les trois ans et sont également consignées dans le Rapport ministériel sur le rendement sur une base annuelle. La Stratégie de développement durable de 2004-2006 vient préciser le concept de la durabilité tout en établissant des cibles et des mesures de rendement pour les grands enjeux du transport durable. Elle se penche sur des priorités fédérales de tout premier plan, dont le changement climatique, l'air pur, la qualité de l'eau potable, et la recherche et le développement.

Toujours en 1995, le gouvernement du Canada a annoncé une politique d'écologisation des opérations gouvernementales (EOG), établissant que tous les ministères et organismes fédéraux devaient élaborer des systèmes de gestion environnementale.

Le Ministère tient résolument à faire du développement durable un principe fondamental à l'heure de formuler des politiques, de réglementer la sécurité des transports et d'assurer la prestation des programmes, et à ce que toutes ses activités se déroulent d'une façon respectueuse de l'environnement et suivant la dictée de son système de gestion environnementale (SGE).

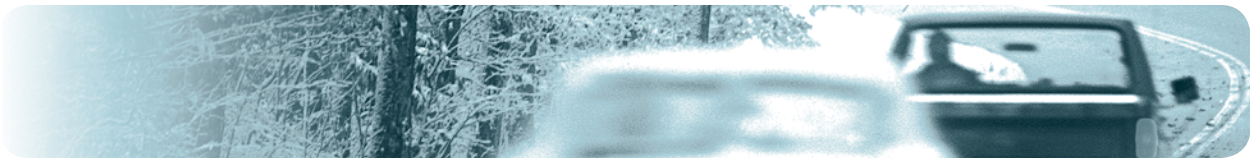


A. À propos du présent rapport — évolution des rapports

Le présent rapport décrit les travaux en cours et les progrès réalisés par le Ministère au chapitre des programmes et initiatives lui permettant de relever les défis de son rôle d'intendant de l'environnement. Le premier rapport sur le rendement environnemental (RRE) de Transports Canada correspondait à l'année civile 1998; en tant que partie intégrante du SGE, ce rapport suivait les progrès réalisés vers l'atteinte des cibles qui y étaient définies, en se penchant plus concrètement sur les activités du Ministère. Dès 2000, la portée de notre RRE avait évolué de manière à reprendre des informations sur les programmes environnementaux mettant en valeur le rôle d'intendance environnementale de Transports Canada. À compter de 2003, le RRE passait d'un système de rapport annuel à un rapport d'exercice.

Le rapport du présent exercice a élargi sa portée encore davantage et comprend, pour la première fois, les programmes, activités et initiatives en matière d'environnement qui s'adressent au public et à l'industrie (en plus de ceux qui décrivent les activités ministérielles).

Le majeure partie de ce rapport présente un tour d'horizon des activités et réalisations de la Direction générale des affaires environnementales et des cinq bureaux régionaux du Ministère. Certaines réalisations sont mises en relief dans des cases ombrées partout dans le texte, soulignant ainsi des travaux exceptionnels ou des activités particulièrement dignes de mention des bureaux régionaux. Le rapport s'achève par une récapitulation des travaux effectués tout au long de l'exercice.



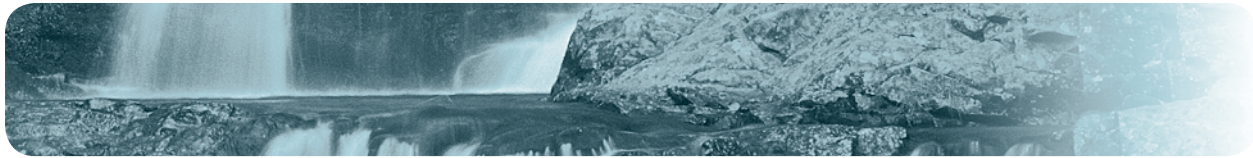
B. À propos de la Direction générale des affaires environnementales

Le rôle de la Direction générale des affaires environnementales consiste à concrétiser les engagements de Transports Canada à l'égard du développement durable. Pour s'acquitter de son rôle, Affaires environnementales assure toute une gamme de fonctions au niveau des politiques, de l'analyse, des programmes et des besoins d'intendance, dont les suivantes :

- » élaborer des politiques pour promouvoir le transport durable et faire face aux changements climatiques dans le secteur des transports;
- » proposer des initiatives d'atténuation des changements climatiques;
- » gérer les programmes de Transports Canada pour la décontamination des sites, la protection environnementale et l'évaluation environnementale;
- » maintenir les registres des biens immobiliers du Ministère;
- » établir des rapports sur les réalisations de Transports Canada en matière d'environnement et sur l'état de l'environnement dans le domaine des transports.

Affaires environnementales, qui a son siège à l'Administration centrale, travaille en étroite collaboration avec d'autres directions de Transports Canada, ainsi qu'avec les cinq bureaux régionaux du Ministère. Les bureaux régionaux ont leurs propres agents spécialisés qui conseillent leur haute direction à propos de questions touchant l'environnement et gèrent les activités et les programmes environnementaux de leur région respective.

La Direction générale des affaires environnementales comporte trois directions : Programmes environnementaux, Politique du développement durable et Initiatives environnementales, qui comprennent à leur tour un certain nombre de divisions. Les trois sections suivantes du présent rapport décrivent les travaux de chacune des directions au cours de ce dernier exercice; les travaux des bureaux régionaux sont mis en relief tout au long du texte.



Direction des programmes environnementaux

La Direction des programmes environnementaux est responsable, tout comme les bureaux régionaux du Ministère, de veiller à ce que les terres et installations de Transports Canada soient gérées de manière écologique. La direction encourage le respect des lois et des politiques fédérales en matière d'environnement dans les activités courantes de Transports Canada, surtout en travaillant pour amener et maintenir les activités du Ministère en conformité avec les politiques et les pratiques exemplaires du gouvernement fédéral. Ayant consacré plusieurs années à mettre de l'ordre dans la grande maison fédérale, le mandat de la direction s'est élargi et son influence s'étend désormais au-delà des terrains et des installations que le Ministère possède en propriété, de sorte que la direction a présentement de nombreux liens opérationnels avec le secteur des transports.

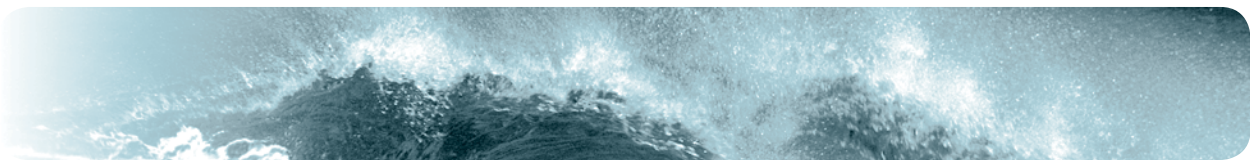
Les initiatives de Programmes environnementaux au cours de l'exercice 2004-2005 comprennent toute une gamme de travaux dans une multiplicité de domaines – dont l'élaboration et le maintien du Système de gestion environnementale du Ministère.

A. Système de gestion environnementale

À propos de Transports Canada ...

Transports Canada est responsable de toute une gamme d'activités et de quelque 886 propriétés, y compris des flottes d'aéronefs et des parcs de véhicules, aussi bien que des magasins, des entrepôts et des bureaux dans des lieux centraux et éloignés partout dans le pays. Bien que le Ministère n'exploite plus directement de nombreux éléments du réseau des transports, il conserve le rôle de propriétaire et locateur des principaux composants du système, y compris du Réseau national d'aéroports. Dans ce rôle, Transports Canada est tenu d'assurer l'intendance en bonne et due forme de ses terres et installations.

Le Système de gestion environnementale (SGE) du Ministère s'inspire de la série de normes 14001 de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) ainsi que du *Guide de l'écogouvernement* du gouvernement fédéral. Le SGE, qui joue un rôle fondamental à l'heure d'intégrer de manière efficace les critères environnementaux aux processus décisionnels quotidiens, aide le Ministère à atteindre ses objectifs à l'égard du développement durable. Il a pour but de produire un cadre de travail pour la surveillance continue des activités ministérielles et sert d'orientation aux démarches de Transports Canada en faveur de l'environnement.



Un protocole de vérification sur mesure

En 2004-2005, l'Administration centrale a passé en revue son protocole de vérification du SGE (inspiré de celui d'Environnement Canada), déterminant qu'un protocole propre à Transports Canada s'adapterait mieux aux besoins du Ministère. Un nouveau protocole, s'inspirant de la série de normes 14001 de l'ISO (2004), a donc été élaboré et devrait paraître sur le site intranet de Transports Canada d'ici 2006.

Le cadre du système de gestion environnementale 2004-2006

Le Ministère a profondément remanié son manuel du SGE au cours de l'exercice 2003-2004. Le cadre du SGE révisé qui en a découlé est décrit dans la Stratégie de développement durable de Transports Canada 2004-2006. L'exercice 2004-2005 est le premier où le rapport est rédigé en fonction des cibles du nouveau SGE.

Le tableau 1 ci-dessous illustre les principaux enjeux et paramètres environnementaux dont il est question dans le SGE, les cibles et les objectifs fixés et les progrès réalisés dans chaque cas, chaque entrée étant assortie d'une mention précisant la mesure dans laquelle la cible correspondante a été atteinte en 2004-2005— « terminé », « va de l'avant comme prévu » ou « aucune mesure prise à ce jour ».

Tableau 1 : Rapport d'étape sur le Système de gestion environnementale, 2004-2005

Paramètres et enjeux	Objectifs	Cibles	État d'avancement	Progrès réalisés
Émissions atmosphériques	Réduire les émissions de gaz à effet de serre attribuables aux activités de Transports Canada.	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.	En 2004-2005, les émissions attribuables au secteur des transports ont été réduites de 12 % par rapport à l'année de référence de 1998-1999.	Va de l'avant comme prévu
	Réduire les gaz d'échappement du parc des véhicules de Transports Canada.	Quarante pour cent des véhicules neufs achetés entre 2004 et 2006 seront des véhicules à carburant de remplacement.	En 2004-2005, 63 % des véhicules neufs achetés sont à carburant de remplacement ou hybrides.	Va de l'avant comme prévu
	Réduire la quantité d'énergie que consomment les installations que possède et exploite Transports Canada.	Réduction de 4 % de la quantité d'énergie que consomment les installations que possède et exploite Transports Canada, d'ici 2006-2007.	On a créé une base de données des installations de Transports Canada pour mieux contrôler les immeubles que possède et exploite le Ministère.	Va de l'avant comme prévu

Paramètres et enjeux	Objectifs	Cibles	État d'avancement	Progrès réalisés
Gestion des terres	Évaluer les sites de Transports Canada que l'on soupçonne d'être contaminés.	Évaluer les sites de Transports Canada soupçonnés d'être contaminés, d'ici 2007-2008.	À ce jour, il reste encore à évaluer 64 sites soupçonnés d'être contaminés. Soixante sites ont déjà été évalués et jugés conformes et l'évaluation de 138 autres sites est toujours en cours.	Va de l'avant comme prévu
	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.	En 2004-2005, 25 M\$ seront consacrés à des activités d'atténuation sur les sites contaminés prioritaires.	En plus des 20 M\$ prévus au budget, Transports Canada a reçu 6,6 M\$ du PAASCF. Le Ministère a dépensé un total de 26,2 M\$ pour la décontamination de ses sites en 2004-2005.	Terminé
		Gérer les risques et/ou assainir les sites contaminés connus de Transports Canada, d'ici 2010-2011.	Pour l'instant, 98 sites ont été décontaminés; 18 sites l'ont été aussi mais continuent d'être gérés en fonction des risques; et 115 sites font toujours l'objet d'une gestion axée sur le risque.	Va de l'avant comme prévu
		Voir à ce que des plans de gestion de risque soient en place pour tous les autres sites contaminés connus, d'ici 2010-2011.	Quatorze plans de gestion du risque ont été élaborés en 2004-2005.	Va de l'avant comme prévu

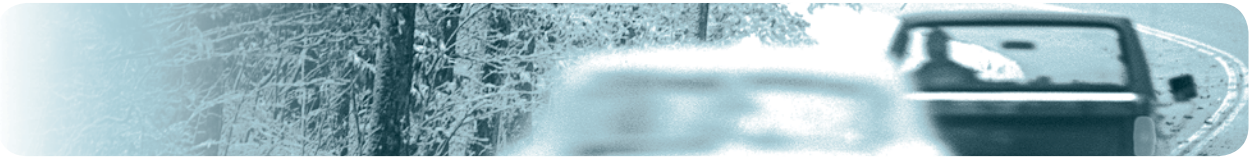
Paramètres et enjeux	Objectifs	Cibles	État d'avancement	Progrès réalisés
Gestion des déchets non dangereux	Augmenter le taux de détournement des décharges dans certaines installations de Transports Canada.	Dans le cas des installations qui ne prévoient pas le recyclage des déchets non dangereux, hausser les taux de détournement de 5 %, d'ici 2005-2006.	Le taux de détournement ciblé par l'Administration centrale de Transports Canada est de 80 %. Une vérification effectuée par l'Administration centrale en 2004 a révélé que l'on avait atteint un taux de détournement de 76 %.	Va de l'avant comme prévu
	Sensibiliser davantage les employés de Transports Canada aux options de recyclage.	Évaluer la mise en place de programmes de recyclage des déchets non dangereux dans les installations de Transports Canada.	Des programmes de recyclage sont en place aux bureaux régionaux, aux installations et dans certains centres de Transports Canada.	Va de l'avant comme prévu
Gestion des substances dangereuses	Faire fonctionner et gérer les réservoirs de stockage au moyen de saines pratiques de gestion environnementale.	Veiller à ce que les réservoirs possédés et exploités par Transports Canada soient 100 % conformes aux lignes directrices techniques sur les réservoirs de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (LCPE 1999); sur une base continue.	Transports Canada détient et exploite en ce moment quelque 126 réservoirs de stockage.	Va de l'avant comme prévu
	Assurer la gestion responsable des équipements qui contiennent des substances appauvrissant la couche d'ozone (SACO) dans tout le Ministère.	S'assurer que 100 % des installations appartenant à Transports Canada, ou exploitées par lui, où l'on trouve des équipements contenant des SACO, sont dotées de plan de gestion des SACO; sur une base continue.	L'inventaire 2003 des SACO est en train d'être mis à jour.	Va de l'avant comme prévu
	Prévenir la contamination des eaux de pluie par les rejets de glycol.	S'assurer constamment de la gestion responsable du glycol dans les aéroports canadiens.	Le Rapport du Programme de surveillance du glycol a été rédigé et transmis à Environnement Canada à l'automne 2004.	Va de l'avant comme prévu

Paramètres et enjeux	Objectifs	Cibles	État d'avancement	Progrès réalisés
Eau/Eau potable	Mettre en œuvre un programme d'eau potable s'appliquant aux installations que Transports Canada possède et exploite.	En tout temps, assurer des réserves d'eau potable saines pour les employés de Transports Canada et le public dans les installations que le Ministère possède et exploite.	<p>Transports Canada travaille avec un comité interministériel qui s'intéresse à la qualité de l'eau potable afin de produire un document d'orientation soulignant les meilleures pratiques de gestion à suivre dans les installations fédérales, qui devrait être affiché sur le site Web de Santé Canada d'ici 2006.</p> <p>Le programme d'eau potable de Transports Canada sera élaboré en fonction de ce document d'orientation.</p> <p>Une base de données des installations de Transports Canada a été créée pour aider à dresser l'inventaire de toutes les installations appartenant à Transports Canada et exploitées par lui.</p>	Va de l'avant comme prévu
	Élaborer et mettre en œuvre un programme de formation à l'intention des employés sur le programme d'eau potable du Ministère.	Élaborer un cours de formation ministériel sur l'eau potable saine, pour être offert dans toutes les installations appartenant à Transports Canada et exploitées par lui, d'ici 2005-2006.	Le programme d'eau potable n'a pas été mis en œuvre, et des cours de formation propres à Transports Canada n'ont donc pas été offerts. Toutefois, Santé Canada a organisé un atelier sur l'eau potable, auquel ont assisté des employés de Transports Canada des quatre coins du pays.	Va de l'avant comme prévu

Paramètres et enjeux	Objectifs	Cibles	État d'avancement	Progrès réalisés
Intervention en cas d'éco-urgence	Assurer la prévention et l'état de préparation en cas d'éco-urgence dans les installations possédées et exploitées par Transports Canada.	Tenir à jour les plans d'intervention en cas d'éco-urgence dans toutes les installations appartenant à Transports Canada et exploitées par lui.	En décembre 2004, on a entrepris une enquête sur les plans d'intervention en cas d'éco-urgence du Ministère. Toutes les installations qui exigent de tels plans d'intervention en sont dotés et la plupart de ces plans sont mis à jour et remaniés sur une base annuelle.	Va de l'avant comme prévu
		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.	En avril 2004, un module de formation des plans d'intervention en cas d'éco-urgence a été préparé pour Transports Canada. Pour l'instant, les membres du personnel tenus de suivre une telle formation ont toutefois assisté à des séances offertes par le secteur privé. Des séances de formation propres à Transports Canada n'ont donc pas été offertes pour le moment.	Terminé
Éconavette et voyages d'affaires	Permettre à tous les employés de Transports Canada d'avoir plus facilement accès à des options d'éconavette.	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.		Va de l'avant comme prévu
	Mener un projet pilote sur les options de voyages d'affaires durables avec la région du Québec et l'Administration centrale.	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.		Va de l'avant comme prévu

Paramètres et enjeux	Objectifs	Cibles	État d'avancement	Progrès réalisés
Évaluation environnementale	Améliorer la qualité des évaluations environnementales des projets auxquels participe Transports Canada.	Utiliser le programme de surveillance de l'assurance de la qualité (PAQ) des évaluations environnementales chaque année pour déterminer les atouts et les faiblesses du programme EE ministériel.	En novembre 2003, la région du Pacifique a été soumise à une évaluation dans le cadre du PAQ. Des recommandations et des suggestions concrètes ont été formulées par l'équipe d'évaluation afin d'améliorer la qualité globale des évaluations environnementales dans la région du Pacifique, en particulier, et à Transports Canada, en général. En septembre 2004, la région du Pacifique avait fini d'intégrer toutes les recommandations formulées par les évaluateurs lors de l'examen.	Va de l'avant comme prévu
	Élaborer et distribuer des documents d'information, afin de sensibiliser davantage le personnel ministériel et les sociétés d'État aux exigences de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (1999).	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. Élaborer les documents d'information nécessaires.	Une réunion nationale et deux ateliers nationaux se sont déroulés au cours de l'exercice financier 2004-2005 : la réunion des agents environnementaux nationaux (mai 2004) accompagnée d'un atelier sur l'EE; l'Évaluation environnementale à Transports Canada et à Pêches et Océans Canada – atelier sur l'expérience avec la <i>Loi sur la protection des eaux navigables</i> (juin 2004); et l'atelier national sur l'évaluation environnementale (novembre 2004). Des membres du personnel de toutes les régions et de l'Administration centrale ont assisté aux ateliers et à la réunion.	Va de l'avant comme prévu

Paramètres et enjeux	Objectifs	Cibles	État d'avancement	Progrès réalisés
	<p>Promouvoir le respect de la directive du Cabinet et de la déclaration de principes de Transports Canada sur les évaluations environnementales stratégiques (EES).</p>	<p>Dispenser des séances de formation annuelles à l'intention des employés du Ministère, sur les EES.</p>	<p>Transports Canada a entrepris de réviser le matériel didactique de ses cours et a établi de nouvelles exigences d'autorisation par les directeurs généraux/ directeurs régionaux pour les évaluations préliminaires et les analyses détaillées. Cinq séances de formation aux EES ont par ailleurs été offertes aux employés de Transports Canada.</p>	<p>Va de l'avant comme prévu</p>



Les réalisations de la région de l'Atlantique au chapitre du SGE révèlent des progrès sur plusieurs fronts

La région de l'Atlantique s'est activement attachée à atteindre plusieurs des objectifs du Système de gestion environnementale (SGE) du Ministère, ainsi que des objectifs énoncés dans le SGE propre à la région. Voici quelques-unes de ces réalisations :

Émissions atmosphériques ... Dans un effort d'« écologisation » du parc automobile de l'Atlantique et de réduire la consommation de carburant, la région a acquis un quatrième véhicule hybride (gaz/électricité) – un modèle hybride de la Honda Civic.

Gestion des terres ... La région de l'Atlantique a recensé 87 sites contaminés pour le moment – dont plusieurs font l'objet d'un plan de gestion de risque alors que d'autres se trouvent à diverses étapes d'évaluation et de décontamination. Les travaux envers l'atteinte des objectifs du SGE comprennent l'élaboration de plans de gestion de risque pour deux sites régionaux.

Gestion des substances dangereuses ... La région de l'Atlantique gère plusieurs réservoirs de stockage dans deux aéroports exploités par Transports Canada dans la région. Les plans de gestion des réservoirs de stockage ont été élaborés pour les aéroports en 2004-2005 et sont en voie de remaniement, en partie pour refléter le fait que les réservoirs sont enregistrés à titre facultatif auprès des gouvernements provinciaux. Neufs réservoirs ont fait l'objet d'une vérification à l'aéroport de St. Anthony afin de déterminer leur niveau de conformité aux règlements provinciaux.

La région relève toujours de l'Administration centrale pour ce qui est de la gestion des substances appauvrissant la couche d'ozone, dont elle n'a qu'une quantité minimale.

Les plans de gestion du glycol et les résultats de l'échantillonnage de l'eau ont été obtenus des aéroports faisant partie du Réseau national d'aéroports (RNA) au cours des visites annuelles de surveillance des installations cédées à bail. Tout excédent de glycol est examiné de près et discuté avec le personnel de l'aéroport afin de tenter de prévenir les excédents à l'avenir.

Intervention en cas d'éco-urgence ... Les plans pour les deux aéroports et les ports que Transports Canada gère dans la région sont mis à jour sur une base annuelle.

Évaluation environnementale — Travaux en cours et fonctions élargies ... La région de l'Atlantique a procédé à 155 évaluations préliminaires et travaille actuellement à 153 dossiers d'évaluation préliminaire et à deux commissions d'étude.



Maintien de l'initiative fédérale Prêcher par l'exemple

L'initiative fédérale Prêcher par l'exemple est le plan du gouvernement du Canada pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre résultant de ses activités, conformément au Plan d'action 2000 sur le changement climatique. À l'instar de dix autres ministères fédéraux, Transports Canada est tenu de faire part de la consommation de carburant et des émissions de GES – y compris celles émanant des quatre modes de transport (aérien, maritime, véhicules routiers et matériel mobile) et celles émanant des immeubles. En 2001, le gouvernement du Canada a annoncé son intention de réduire les émissions attribuables à ses activités de 31 % par rapport aux niveaux de 1990, et ce d'ici 2008-2012. Transports Canada étant au nombre des principaux ministères opérationnels du gouvernement, sa part d'efforts pour l'atteinte de cette cible équivaut à une réduction de 4 % par rapport à l'année de référence 1998-1999. Pour toute précision à propos du programme ou pour obtenir un exemplaire du rapport 2004-2005 de l'initiative fédérale Prêcher par l'exemple, veuillez communiquer avec : env@tc.gc.ca.

Une aéro-gare plus éconergétique à Kuujjuaq ...

Dans le cadre du programme de démonstration de l'initiative fédérale *Prêcher par l'exemple*, la région du Québec a reçu l'autorisation d'adopter des mesures éconergétiques dans la construction d'une nouvelle aéro-gare à Kuujjuaq. Ce nouveau bâtiment situé dans le nord du Québec sera équipé d'un mur solaire, d'un chauffe-eau solaire et de cellules photovoltaïques sur le toit. Ce projet devrait s'amorcer en 2006-2007. Dans le cours de la planification de l'aéro-gare, le niveau total des émissions de GES a été établi, y compris celles émanant des véhicules et des machines lourdes utilisés par le Ministère, loués ou achetés.

Politique anti-déchets

Dans le cadre de l'engagement de Transports Canada à respecter les exigences de la politique d'écologisation des opérations gouvernementales, le Ministère a lancé son initiative anti-déchets en 1997. Cette importante initiative de gestion des déchets visait à réduire les déchets non dangereux de 75 % à la Tour C (édifice de l'Administration centrale situé à Ottawa). Des vérifications sont effectuées sur une base régulière afin de mesurer les déchets et d'établir des rapports sur le rendement tout en relevant les aspects qu'il y aurait lieu d'améliorer.

Les vérifications exhaustives sur la gestion des déchets de 1997 à 2004 permettent d'affirmer que la cible de 75 % établie au départ a été atteinte. La nouvelle cible de la Stratégie de développement durable de Transports Canada pour les déchets non dangereux consiste à augmenter le taux de détournement des déchets de 5 % d'ici 2005-2006, le nouveau taux de détournement ayant été fixé à 80 %.



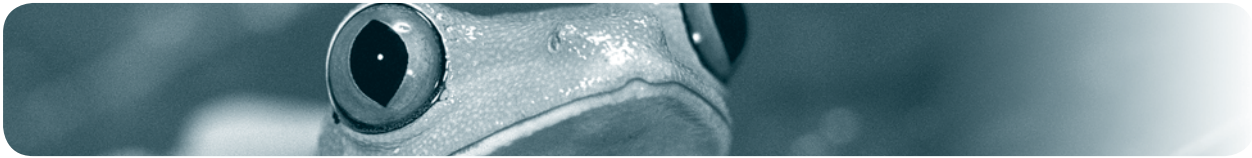
Une vérification de la gestion des déchets effectuée en novembre 2004 révèle que les employés de Transports Canada à la Tour C ont détourné environ 76 % (142 864 kg) des déchets normalement destinés aux décharges, et qu'ils ont atteint un excellent taux de recyclage du papier et du carton ondulé. Le réseau des représentants écologiques, qui se portent volontaires pour assurer la liaison entre leur étage et le coordonnateur du programme de promotion de l'initiative anti-déchets, s'est élargi en 2004.

Initiative anti-déchets dans les régions

Le programme de recyclage des piles dans la **région du Pacifique** vise à éliminer les piles usagées (qui contiennent des matières dangereuses) de manière écologique et à réduire la quantité de déchets destinés aux décharges locales. Une bonne centaine de kilos de piles ont été recueillies et détournées des décharges locales au cours de 2004-2005.

La **région de l'Ontario** a lancé deux nouvelles initiatives de recyclage et de réduction de l'utilisation du papier au cours de l'exercice. La première, qui visait à réduire la consommation de papier dans les bureaux régionaux, consistait à configurer les imprimantes de manière à interdire qu'une feuille de papier soit imprimée sur un côté seulement. Le projet vient de conclure sa phase pilote – son objectif consiste à réduire la consommation de papier vierge de 30 %. La seconde initiative portait sur l'élimination du papier – la région a conçu un projet pour déterminer les économies qu'il serait possible de faire ainsi que la faisabilité d'utiliser des calepins faits à partir du papier jeté à une seule face imprimée. Le but du programme consiste à réduire de 30 % la consommation de calepins fabriqués. Les résultats de ce programme pilote seront évalués l'année prochaine.

Dans la **région du Québec**, une vérification complète des déchets non dangereux a été effectuée au bureau de Dorval, dans le cadre de son programme de recyclage des déchets non dangereux. Les résultats obtenus révèlent une amélioration très marquée du taux de récupération des déchets recyclables, ainsi qu'une réduction à la source dans la quantité de déchets non dangereux.



Évaluations du Réseau national d'aéroports

Afin de renseigner Transports Canada sur l'état de ses terres et de ses activités d'exploitation, le Ministère a lancé un programme exhaustif de surveillance environnementale en 2000. Cinq protocoles de surveillance environnementale ont été élaborés, couvrant tous les aspects de la gestion environnementale sur les propriétés du Ministère. En vertu des modalités environnementales énoncées dans les accords de location des terres entre Transports Canada et les administrations aéroportuaires du pays, le Ministère surveille à titre permanent 23 des 26 sites constituant le Réseau national d'aéroports (RNA). (Les trois aéroports restants sont détenus en propriété et exploités par les gouvernements territoriaux et ne sont pas surveillés par le gouvernement fédéral.) Au cours de l'exercice 2004-2005, 23 aéroports du RNA ont été évalués à l'aide du Protocole d'évaluation environnementale d'une propriété (2000) de Transports Canada. Aucun défaut environnemental majeur n'a été recensé lors de l'évaluation. Les vérifications exhaustives sur la gestion des déchets de 1997 à 2004 permettent d'affirmer que la cible de 75 % établie au départ a été atteinte. La nouvelle cible de la Stratégie de développement durable de Transports Canada pour les déchets non dangereux consiste à augmenter le taux de détournement des déchets de 5 % d'ici 2005-2006, le nouveau taux de détournement ayant été fixé à 80 %.

Une vérification de la gestion des déchets effectuée en novembre 2004 révèle que les employés de Transports Canada à la Tour C ont détourné environ 76 % (142 864 kg) des déchets normalement destinés aux décharges, et qu'ils ont atteint un excellent taux de recyclage du papier et du carton ondulé. Le réseau des représentants écologiques, qui se portent volontaires pour assurer la liaison entre leur étage et le coordonnateur du programme de promotion de l'initiative anti-déchets, s'est élargi en 2004.



B. Évaluation environnementale et atténuation des effets

Gestion responsable des sites contaminés

En tant qu'exploitant, que propriétaire et locateur, Transports Canada continue à gérer des propriétés qui ont été contaminées par des activités commerciales et industrielles. Le Ministère s'est engagé à gérer ces sites contaminés de manière responsable – ses travaux à ce chapitre comprennent un programme permanent de décontamination et une politique de gestion qui exige que tous les sites contaminés sur les terres de Transports Canada soient recensés, classifiés, gérés et consignés. Par ailleurs, et en fonction des nouvelles cibles du SGE associées à la Stratégie de développement durable du Ministère pour 2004-2006, Transports Canada a fixé des cibles concrètes pour la gestion des sites contaminés :

- » évaluer les sites de Transports Canada soupçonnés d'être contaminés, d'ici 2007-2008;
- » consacrer, en 2004-2005, 25 millions de dollars à des activités d'atténuation sur les sites contaminés prioritaires;
- » gérer les risques et/ou assainir les sites contaminés connus de Transports Canada, d'ici 2010-2011;
- » voir à ce que des plans de gestion des risques soient en place pour tous les autres sites contaminés connus, d'ici 2010-2011.

En juillet 2003, Transports Canada a approuvé un plan ministériel de gestion des sites contaminés qui énonçait la stratégie à suivre pour leur identification et décontamination pendant les cinq années à venir. Le Ministère a réalisé des progrès considérables pour ce qui est d'évaluer et de décontaminer ses sites, et il entend continuer à les gérer de manière responsable.

Aux termes de chaque exercice financier, Transports Canada est tenu de présenter ses données d'inventaire pour leur inclusion dans le répertoire fédéral des sites contaminés et des décharges de déchets solides, géré par le Secrétariat du Conseil du Trésor. (<http://publiservice.tbs-sct.gc.ca/dfrp-rbif/cs-sc/home-accueil.asp?Language=FR>). Pour participer aux efforts dans ce contexte et soutenir les activités ministérielles de suivi, de rapport et de comptabilisation des coûts associés à la responsabilité civile, Transports Canada maintient une base de données électronique sur les sites contaminés, qui contient les paramètres de base pour chacun des sites, y compris l'emplacement, la classification et l'état du site.



Tableau 2 : Sites contaminés par classement	
Soupçonnés d'être contaminés	64
En cours d'évaluation	138
En cours d'assainissement	57
Assainis et assujettis à la gestion du risque	18
Assujettis à la gestion du risque	115
Entièrement assainis	98
Assainis par un tiers	6
Évalués – aucune mesure requise	60
Total	556

Source : Base de données sur les sites contaminés de Transports Canada, mai 2005.

Dans le cadre du processus permanent du recensement de tous les sites contaminés sur les terres de Transports Canada, le Ministère continue de comparer ses registres de propriété aux informations contenues dans sa base de données sur les sites contaminés.

Transports Canada assure le suivi des sites (y compris les installations ayant fait l'objet d'une cession) pour lesquels il est entièrement ou partiellement responsable et qui sont classifiés en fonction du Système national de classification (SNC) du Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME). Sur un total de 556 sites, 492 ont fait l'objet d'une enquête et 64 sont soupçonnés d'être contaminés.



Tableau 3 : Classification du SNC du CCME	
Classe 1 (mesures requises)	66 sites de Transports Canada
Selon l'information disponible, des mesures (p. ex., description plus détaillée du site, gestion des risques, assainissement, etc.) sont requises pour donner suite à certaines préoccupations. Généralement, les sites de classe 1 ont tendance à entraîner des préoccupations de haut niveau pour plusieurs facteurs et des impacts mesurés ou observés ont été documentés.	
Classe 2 (mesures probablement requises)	158 sites de Transports Canada
Selon l'information disponible, il y a un potentiel élevé d'effets défavorables hors site, mais la menace à la santé et à l'environnement n'est généralement pas imminente.	
Classe 3 (mesures peut-être requises)	110 sites de Transports Canada
Selon l'information disponible, il n'y a probablement pas d'impact environnemental important ou de menaces à la santé. Il n'est probablement pas nécessaire de prendre des mesures à moins que d'autres renseignements fassent surgir plus de préoccupations et, dans ce cas, le site devrait être examiné à nouveau.	
Classe N (mesures probablement non requises)	63 sites de Transports Canada
Selon l'information disponible, il n'y a probablement pas d'impact environnemental important ou de menaces à la santé. Il n'est probablement pas nécessaire de prendre des mesures à moins que d'autres renseignements fassent surgir plus de préoccupations et, dans ce cas, le site devrait être examiné à nouveau.	
Classe I (données insuffisantes)	159 sites de Transports Canada
Il n'y a pas assez de données pour classer le site correctement.	
Total de sites de Transports Canada :	556

Source : Base de données sur les sites contaminés de Transports Canada, mai 2005.



Plan d'action accéléré des sites contaminés fédéraux : Le budget de 2004 du gouvernement fédéral prévoyait le versement de 3,5 milliards de dollars sur 10 ans pour accélérer la décontamination des sites dont le gouvernement du Canada est responsable. Le Plan d'action accéléré des sites contaminés fédéraux (PAASCF) a été établi pour accélérer les mesures d'assainissement et réduire les responsabilités financières fédérales en ce qui a trait aux sites à risque élevé (classe 1 suivant le SNC du CCME – voir le tableau 3). Les facteurs clés comprennent la mise au point d'un inventaire et le classement complet des sites, ainsi que des mesures accélérées pour les sites les plus susceptibles de compromettre la santé humaine et l'environnement. On s'attend à ce que le plan d'action évitera l'accentuation des responsabilités courantes, en voyant à l'entretien des mines abandonnées dans le nord, à l'assainissement de sites contaminés à risque élevé, et à la décontamination anticipée de bien d'autres encore. Le plan d'action prévoit également des sommes pour l'évaluation et l'identification des sites. Transports Canada appuie le PAASCF du moment que ce programme propose une approche fédérale uniforme pour la gestion des sites contaminés. Le régime de partage des coûts du PAASCF permet aux ministères proactifs d'entreprendre ou d'accélérer les travaux d'évaluation et d'assainissement, à condition de recevoir le financement prévu.

Transports Canada a reçu un financement par le biais du PAASCF pour deux projets de décontamination et 10 projets d'évaluation en 2004-2005 – soit un total de 7,6 millions de dollars. Pour pouvoir s'occuper de *tous* les sites contaminés, le Comité de la haute direction du Ministère a créé un fonds d'assainissement environnemental en 2004 qui servira de réserve annuelle pour les activités de financement destinées aux sites contaminés du Ministère. Ce fonds interne, géré par la Direction générale des affaires environnementales, a été conçu pour satisfaire tous les besoins de décontamination tant sur le plan de l'exploitation que de la maintenance, y compris les frais d'enquête et de diagnostic à engager au départ, et ce pour tous les secteurs d'activité de Transports Canada. En 2004-2005, le Ministère a dépensé un total de 26,2 millions de dollars (fonds reçus du PAASCF compris) à l'évaluation et à la décontamination/gestion du risque des sites contaminés.

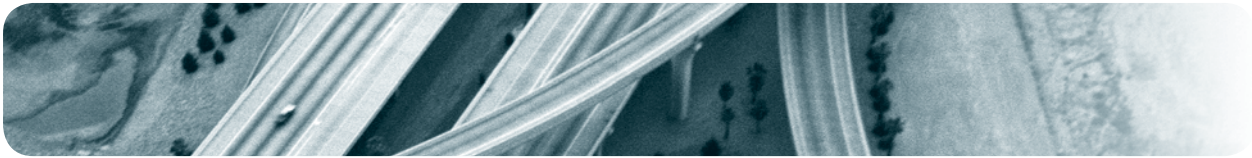


L'assainissement des sites contaminés d'un bout à l'autre du pays

Le Ministère a obtenu un financement de 2,1 millions de dollars du PAASCF pour l'assainissement du site d'un radar se trouvant à l'**Aéroport international de Gander**. Le site a été sans doute construit dans les années 1940 par les forces aériennes des États-Unis. Bien que ses structures aient été démolies pour la plupart, les fondations et la base des antennes existent toujours (à en croire les registres limités dont on dispose). Les résultats des enquêtes environnementales ont déterminé que le site était gravement contaminé par des biphényles polychlorés (BPC). Au vu de l'inquiétude de Transports Canada à propos de l'état environnemental de cette propriété qui était utilisée pour des activités telles la cueillette de baies, les randonnées pédestres, le ski de fond, le piégeage de lièvres, etc., on a procédé à une évaluation environnementale du site de phase III, ainsi qu'à une évaluation des risques pour la santé humaine et l'environnement, accompagnée des mesures de suivi correspondantes. Ces enquêtes ont révélé qu'il y avait lieu d'entreprendre une décontamination active en combinaison avec un plan de gestion du risque pour le site. Un plan d'assainissement a donc été élaboré pour ce site, avec l'objectif de retirer tout le sol contaminé par les BPC à un taux supérieur à 50 ppm, en fonction de la cible prévue dans le cadre de l'évaluation des risques pour la santé humaine et pour l'environnement sanctionné par Environnement Canada. Le plan commandait l'excavation et le retrait de la terre contenant un taux de BPC supérieur à 50 ppm, suivi du recouvrement d'une couche d'un mètre de matériau sain au-dessus du sol restant. Au cours de 2004-2005, le Ministère a procédé à l'excavation, au transport et à l'élimination de la plus grande partie du sol contaminé – on prévoit conclure le projet en 2006-2007, des échantillons devant être prélevés pour confirmer l'état du sol dès l'année suivante.

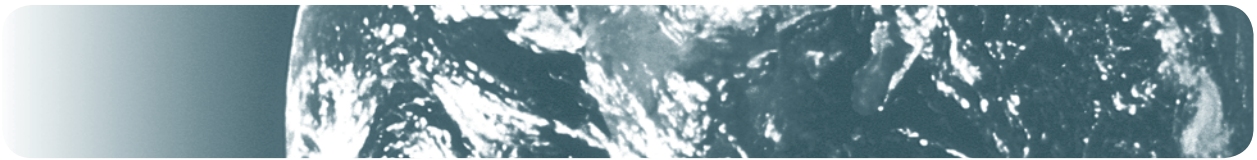
En septembre 2004, un partenariat entre BC Hydro et Transports Canada a permis d'entreprendre la première étape d'un projet de décontamination à trois étapes d'un ancien site de gazéification du charbon à **Rock Bay**, Victoria. Cette ancienne usine est située sur un terrain de 6,8 acres adjacent à Rock Bay. L'usine a été exploitée des années 1860 jusqu'au début des années 1950 – le terrain contient aujourd'hui pour l'essentiel des déchets de goudron de houille et d'autres agents contaminants tels les métaux lourds. Le projet est au nombre des plus grandes initiatives de décontamination entreprises dans la province de la Colombie-Britannique. Malgré les difficultés et la complexité technique du projet, la première étape a déjà permis de retirer 103 000 tonnes de sol contaminé du site et de traiter ou d'assainir cette terre de manière satisfaisante dans d'autres installations – l'équivalent de 40 barges, ou 7 140 charges de terre d'un camion à benne basculante. Des fonds supplémentaires (5,9 millions de dollars, dont 80 % émanant du PAASCF) ont été obtenus pour 2005-2006, et les deux étapes finales seront achevées d'ici 2007. Le projet est un excellent exemple du partenariat tissé entre BC Hydro, Transports Canada, la ville de Victoria et la localité pour un environnement plus propre à Rock Bay.





Évaluation et décontamination d'un site dans la région du Québec

La région du Québec a investi plus de 5 millions de dollars pour l'évaluation et la décontamination des sites. D'importants travaux de décontamination ont été réalisés dans neuf sites de la région, et certains se poursuivront en 2005-2006, voire au-delà. Le lac Nitchequon est au nombre des sites qui seront financés par le PAASCF à compter de 2005-2006. Le projet - d'une valeur de 5,4 millions de dollars - en vue d'assainir ce site de classe 1 consiste à retirer des substances dangereuses et à les transporter à des centres de gestion de déchets dangereux accrédités; à démonter et à éliminer l'équipement pétrolier conformément aux exigences réglementaires; et à traiter le sol contaminé (2 500 m³) de sorte que ces terres puissent être utilisées sans crainte. Les travaux devraient être achevés en 2007. La région du Québec a mené un certain nombre d'enquêtes environnementales, surtout dans les sites portuaires, comme démarche préalable à l'élaboration des plans de gestion appropriés. Les enquêtes environnementales pour les sites portuaires de Matane, Les Méchins et Carleton ont été financées par le PAASCF. Environ 60 % des sites portuaires ont été documentés, mais il faut des données supplémentaires pour les ports restants si l'on veut répondre aux exigences de la politique du Conseil du Trésor en ce qui a trait au Répertoire fédéral des sites contaminés. Les travaux se poursuivront en 2005-2006.



Terrains occupés par Nav Canada

Transports Canada a procédé à l'évaluation environnementale de quelque 800 sites de navigation dans le cadre de la privatisation du Système de navigation aérienne qui a eu lieu en 1996. Depuis la cession, Transports Canada a mené des activités de décontamination dans presque tous les sites où ce besoin a été recensé et il ne reste qu'une poignée de sites à assainir. Ces travaux sont exigés par les modalités de la convention de cession entre Transports Canada et Nav Canada, aux termes desquelles Transports Canada est responsable de la contamination antérieure à la cession.

Dans la plupart des cas, Transports Canada a opté pour assainir les sites afin de pouvoir déclinier toute responsabilité. La principale exception à cette démarche se rapporte aux sites où des travaux d'excavation ou autres risquaient d'endommager ou d'exiger la fermeture de l'installation. Sur ces sites, la contamination a été néanmoins cernée et des mesures ont été prises pour la contenir, afin qu'elle ne dépasse pas les confins du site.

Des projets de décontamination majeurs ont été entrepris au cours de l'année, y compris un projet pluriannuel à Cambridge Bay, au Nunavut, où les emplacements d'émission/ réception ont été assainis à un coût de 330 millions de dollars; et à Kuujjuarapik (Québec), où la contamination attribuable à des sources diverses a été excavée et placée dans une bio-pile au coût de 100 millions de dollars.

Des travaux ont également été exécutés à Coral Harbour (Nunavut) où l'excédent de terre du radiophare non directionnel a été assaini en faisant appel à la main-d'œuvre locale. Les travaux d'assainissement devraient commencer en 2005 pour les quelques sites qu'il reste à décontaminer.



Réservoirs de stockage

Bien que le nombre de réservoirs de stockage souterrains et hors sol situés sur les biens fonciers de Transports Canada soit à la baisse en raison de la cession continue des terrains, le Ministère continue à surveiller cet inventaire de près. La plupart de ces réservoirs contiennent des produits pétroliers et des produits apparentés, dont le carburant aviation et le glycol, qui menacent de contaminer les environs. Environnement Canada propose d'abroger et de remplacer par de nouveaux règlements le *Règlement fédéral sur l'enregistrement des systèmes de stockage des produits pétroliers et de produits apparentés sur le territoire domanial et les terres autochtones*, les *Directives techniques concernant les systèmes de stockage souterrains de produits pétroliers et de produits apparentés* et les *Directives techniques concernant les systèmes de stockage hors sol de produits pétroliers et de produits apparentés adoptés en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999). Ces règlements préconisent une approche volontaire à la conformité. Les nouveaux règlements proposés auront une portée élargie et s'avéreront plus efficaces en ce qui a trait à la prévention et à la préservation de l'environnement contre la contamination du sol et de la nappe phréatique.

Réservoirs de stockage des produits pétroliers dans la région du Québec

Une vérification effectuée en 2002 de tous les réservoirs de stockage de la région du Québec a révélé un certain nombre de non-conformités aux normes fédérales et provinciales, et des travaux ont été exécutés depuis pour régler les questions les plus pressantes. En 2004-2005, des travaux d'assainissement ont été effectués sur huit réservoirs de stockage aux aéroports de Havre Saint Pierre, Baie Comeau et Kuujuaq. Hormis ceux du Réseau national d'aéroports (Mirabel, Montréal et Québec), il existe toujours une quinzaine de réservoirs de stockage qui ne sont pas encore conformes aux codes et aux recommandations techniques (un taux de conformité de 74 %) du Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME).

Système de suivi des travaux de décontamination des sites

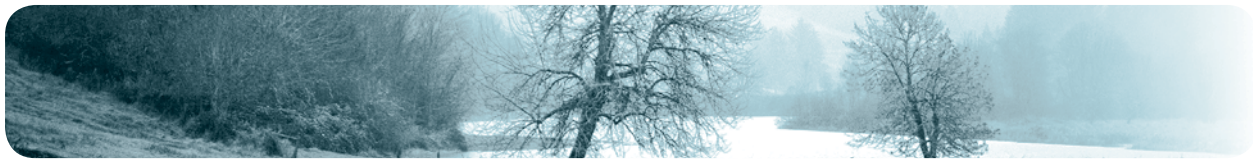
Transports Canada continue à se prévaloir d'un système de suivi des travaux de décontamination des sites (SERTS) pour gérer son répertoire de réservoirs de stockage. Les utilisateurs de la base de données SERTS sont chargés d'alimenter la base de données avec des renseignements pertinents aux réservoirs et systèmes de stockage qui relèvent de leur responsabilité administrative. Chaque bureau régional exerce le contrôle sur sa propre base de données SERTS, permettant à l'Administration centrale de télécharger les données régionales dans une base de données de sauvegarde à Ottawa. L'Administration centrale fera rapport à Environnement Canada à compter de l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. En ce moment, Transports Canada possède et exploite quelque 126 réservoirs de stockage.



C. Système d'information sur l'environnement

Programmes environnementaux a élaboré une proposition conceptuelle pour la création d'un système d'information sur l'environnement (SIE). Ce système intégrera des informations provenant de divers ensembles de données. L'application rassemblera des données textuelles et spatiales hébergées dans une série de bases de données de Transports Canada. Les données seront géoréférencées et affichées en une série de couches différentes que l'utilisateur pourra parcourir une à une. L'information sera affichée au moyen d'une interface cartographique et diffusée sur l'Intranet de Transports Canada dans tout le pays à l'intention des spécialistes des biens immobiliers et de l'environnement.

Une étude de faisabilité conclue en mars 2005 recommandait la mise sur pied d'un projet pilote sur les couches de terre (Land Layer Pilot Project) qu'il s'agirait d'élaborer en vue de valider le principe. Les activités du projet comprendront la conversion de la base de données du système de registre des biens, le géo-référencement des plans des biens fonciers, l'intégration des données correspondantes et la création d'une interface graphique personnalisée. Le système ainsi planifié permettra au Ministère de répondre aux exigences du Conseil du Trésor selon lesquelles les gardiens des biens fonciers fédéraux ont le devoir de faire part des informations spatiales relatives à ces biens. Le système contiendra également les données relatives aux obligations et aux responsabilités du Ministère et permettront à la Direction des programmes environnementaux de Transports Canada d'échanger des informations relatives au système de gestion environnementale, aux sites contaminés et aux évaluations qui s'y rattachent.



D. Activités de sensibilisation

La direction générale a entrepris une série d'activités de sensibilisation – et de nombreux programmes et initiatives comprennent un volet sensibilisation. Nous relevons ci-après deux initiatives concrètes consacrées à améliorer la sensibilisation : la Semaine canadienne de l'environnement et *TC Express*.

La Semaine de l'environnement

La Semaine canadienne de l'environnement a lieu chaque année au cours de la première semaine de juin. Transports Canada y participe chaque année et cherche à augmenter la sensibilisation en organisant une série d'événements dans ce contexte. En 2004, plusieurs exposants y ont assisté pour présenter leurs initiatives environnementales – y compris la ville d'Ottawa (mettant en relief sa stratégie de réduction des pesticides), Ressources naturelles Canada (offrant des conseils utiles pour économiser l'énergie), Home Depot (faisant la promotion de produits écologiques) et Citizens for Safe Cycling (offrant des conseils utiles pour la sécurité en vélo ainsi que des informations sur les pistes cyclables). Les employés ont également eu l'occasion de voir de près certains véhicules à carburant de rechange du Programme de véhicules à technologie de pointe (PTVP) et ils se sont prévalus d'un service gratuit pour la mise au point de leurs vélos.

Le *Défi transport* est au nombre des principales activités de la Semaine environnementale auxquelles Transports Canada contribue chaque année. Avec un total de 821 employés s'étant inscrits pour relever le défi en 2004, Transports Canada (Administration centrale) s'est classé deuxième de sa catégorie pour une cinquième année consécutive – une réalisation reconnue lors d'une cérémonie spéciale de distribution des prix organisée par la ville d'Ottawa.

Tenir les gens au courant

TC Express est un bulletin électronique national produit par Transports Canada pour tenir les employés et le public en général au courant d'une série d'initiatives liées au transport. Depuis 1997, la Direction des programmes environnementaux et les bureaux régionaux y ont contribué des articles éducatifs sur les enjeux environnementaux aussi bien que des informations sur la réussite de ces programmes sous la rubrique « *Coin vert* ». Cette rubrique a été rebaptisée *Coin du développement durable* en 2004, et elle accepte désormais des contributions de tous les services de la direction générale à la seule condition qu'elles soient instructives, bien rédigées et qu'elles se penchent sur les trois piliers du développement durable. Jusqu'ici, les articles ont couvert toute une gamme de sujets, y compris le Défi d'une tonne, le transport des marchandises et les choix du consommateur, ainsi que les ateliers de la région de l'Ontario sur la destination durable.



E. Directives, règlements et politiques

Toute une gamme d'outils, allant des directives aux politiques et aux règlements, sont utilisés à l'appui des travaux de la direction générale, du Ministère et au-delà. Ceux qui sont pertinents au travail de la Direction des programmes environnementaux sont mis en relief ci-après, assortis d'une description des réalisations, progrès et activités qui se sont déroulés au cours de l'exercice 2004-2005.

Directives canadiennes sur la qualité de l'eau potable

Au Canada, la responsabilité de fournir une eau potable propre, sécuritaire et fiable au public appartient en général aux gouvernements provinciaux et territoriaux. Le gouvernement fédéral est responsable quant à lui d'assurer l'innocuité de l'eau potable fournie sur ses propres terres et de veiller à l'approvisionnement de ses installations. Transports Canada travaille en ce moment avec plusieurs autres ministères fédéraux afin de produire un document d'orientation qui servira de complément aux directives actuelles sur la qualité de l'eau potable. Le document devrait être affiché sur le site Web de Santé Canada d'ici 2006. Transports Canada élaborera un programme d'eau potable en fonction de ces directives.

Plusieurs employés de Transports Canada ont participé à un atelier organisé par Santé Canada en février 2005 sur des questions touchant l'eau potable intéressant le fédéral. Au cours de cet atelier, les difficultés liées à la distribution d'eau potable et des approches susceptibles d'améliorer la capacité de Santé Canada à aider les fournisseurs fédéraux d'eau potable ont été étudiées. Les résultats seront eux aussi intégrés au futur programme d'eau potable de Transports Canada.



Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Au cours de 2004-2005, Transports Canada s'est penché sur un certain nombre de questions liées à la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999) (LCPE 1999), dont l'utilisation du glycol et du sel de voirie et l'examen parlementaire de la LCPE (1999).

Utilisation du glycol : Avant le décollage des vols dans des conditions hivernales particulièrement dures, les compagnies aériennes vaporisent un liquide chauffé à base de glycol sur la surface des aéronefs à des fins de sécurité. Il arrive que le glycol contamine l'air et l'eau, mais ce qui est encore plus grave, c'est qu'il se mélange aux eaux de ruissellement, compromettant la vie aquatique. Bien que la législation environnementale existante n'impose pas explicitement la surveillance de l'eau, les lois fédérales, provinciales et municipales contiennent quant à elles des normes et des directives précises relatives à la qualité de l'eau qui doivent être respectées par l'industrie. Selon la LCPE (1999), le niveau de glycol à un point de décharge des effluents ne doit pas dépasser une limite de concentration totale de 100 mg/l.

En vue d'assurer que les effluents des aéroports n'aient pas d'effets nocifs pour l'environnement, Transports Canada a entrepris un programme d'échantillonnage et d'analyse des eaux de ruissellement à ses aéroports. Des programmes de surveillance de la qualité de l'eau ont également été établis par les administrations aéroportuaires locales et les administrations aéroportuaires canadiennes, qui ont mis en œuvre, de concert avec les compagnies aériennes, des procédures et des plans concrets pour l'atténuation du glycol – dont les détails sont énoncés dans le rapport annuel 2004-2005 du Programme de surveillance du glycol. Pour plus d'informations à propos de ce programme ou pour obtenir un exemplaire du rapport, veuillez communiquer avec : env@tc.gc.ca.

Transports Canada a entrepris un projet pour obtenir des données à l'appui de l'élaboration d'un modèle de système de gestion des liquides de dégivrage aux aéroports (SGLDA). L'objectif de ce modèle consisterait à surveiller la dissémination de produits de dégivrage à la surface à un aéroport à partir du moment de leur application et au-delà, après le départ de l'aéronef. La première phase du projet SGLDA s'est achevée en 2003-2004 et la phase II, qui est aussi la phase finale, a pris fin en 2005.

Transports Canada est un membre actif du Groupe de travail des procédures opérationnelles pour le dégivrage des installations, sous-comité G-12 de la Society of Automotive Engineers (SAE). Le groupe comprend des représentants du monde entier qui travaillent à élaborer des directives pour les activités de dégivrage des aéronefs à l'échelle mondiale.



Utilisation des sels de voirie : Aux termes de la LCPE 1999, le gouvernement du Canada a publié un code de pratiques pour la gestion environnementale des sels de voirie en avril 2004. Le code a pour but d'aider les administrations routières à mieux gérer les sels de voirie de façon à réduire leurs effets nocifs pour l'environnement, tout en maintenant la sécurité routière. Le personnel de Programmes environnementaux et de Sécurité routière de Transports Canada appuie ce code et s'engage à le respecter. Il est appliqué chaque fois que les circonstances l'exigent dans le cadre des activités courantes du Ministère.

Examen de la LCPE 1999 : Transports Canada a activement participé au processus interministériel en prévision de l'examen parlementaire de cette loi. Le Ministère a cherché à veiller à un processus consultatif universel et transparent, qui tiendrait parfaitement compte des divers points de vue du secteur des transports. La LCPE 1999 stipule que la loi doit faire l'objet d'un examen parlementaire tous les cinq ans – le premier examen devrait débiter en 2005.

Loi sur les espèces en péril

La *Loi sur les espèces en péril* (LEP), approuvée par le Parlement en décembre 2002, est entrée en vigueur en trois phases distinctes. Avec la mise en œuvre de la phase finale en juin 2004, on assistait à l'entrée en vigueur des interdictions et de l'application de la loi. Le but de la LEP consiste à empêcher que les espèces (animales aussi bien que végétales) en péril ou menacées ne disparaissent ou ne soient extirpées de leur milieu naturel au Canada, ainsi qu'à contribuer aux efforts de rétablissement des espèces. Cette loi a également pour objet de gérer les espèces qui posent des préoccupations particulières afin de les empêcher de venir s'ajouter à la liste des espèces en péril ou menacées. La Loi contient une liste des espèces en péril sous le titre d'annexe 1 – une liste officielle des espèces à laquelle la Loi s'applique et qui sont entièrement protégées (contient une description de leur lieu de résidence et de leur habitat critique).

Les répercussions de la LEP pour les ministères fédéraux sont très diverses, et il appartient à chacun des ministères et organismes de déterminer si une espèce énumérée dans la liste (sa résidence ou son habitat critique) est présente sur les terres ou les eaux qu'ils administrent. Pour les espèces énumérées comme étant en péril, menacées ou disparues, des stratégies de rétablissement et des plans d'action sont mis en place selon un calendrier donné. Les ministères fédéraux ayant des espèces énumérées sur leurs terres participent au processus d'élaboration de ces stratégies et plans d'action. Aux termes de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE), les ministères fédéraux effectuant des évaluations environnementales des projets proposés doivent par ailleurs veiller à ce que les dispositions de la LEP entrent en ligne de compte dans leur évaluation, et que les mesures d'atténuation appropriées soient prises pour protéger ces espèces et leur habitat.



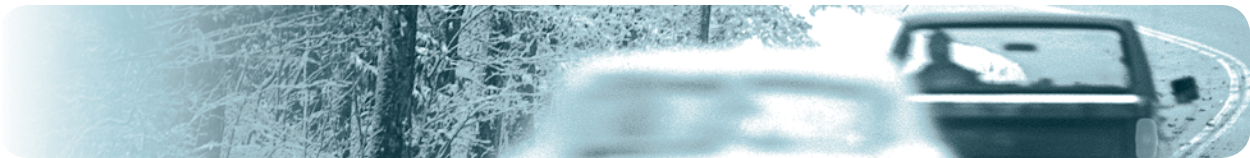
Respecter les obligations aux termes de la Loi sur les espèces en péril

Transports Canada a effectué des progrès pour ce qui est de veiller à respecter ses obligations aux termes de la LEP. Dans la **région de l'Atlantique**, le Ministère a participé à une initiative de partage de coûts avec d'autres ministères fédéraux afin de déterminer la présence d'espèces en péril énumérées sur les propriétés fédérales à Terre-Neuve et au Labrador. Le projet a abouti à l'élaboration d'une base de données de recherche et de rapport sous forme d'un CD, que l'on a baptisé *Outil de gestion et de recherche des espèces* (SMART – de l'anglais *Species Management and Research Tool*), qui contient des liens vers la documentation sur le rétablissement, les fiches techniques et les sites actifs sur Internet pour l'obtention d'informations supplémentaires liées à la conformité à la LEP. La **région du Québec** s'est employée activement à dresser des inventaires des ressources naturelles afin d'établir la présence des espèces énumérées sur les terres gérées par le gouvernement fédéral au Québec et a élargi la portée de l'évaluation de manière à inclure les espèces énumérées aux annexes 2 et 3, en plus de celles énumérées à l'annexe 1. Pour l'instant, la région du Québec n'a trouvé que très peu d'espèces de l'annexe 1 dans les limites de ses propriétés. La **région de l'Ontario** a également dressé un inventaire (avril 2004) pour ses sites terrestres de Pickering, alors que les **régions des Prairies et du Nord** ont dressé un inventaire satisfaisant à l'Aéroport de Churchill, confirmant qu'aucune espèce en péril ne se trouvait sur les lieux. La **région du Pacifique** effectue également des progrès de son côté à ce chapitre – un inventaire des ressources naturelles est en cours pour l'Aéroport de Sandspit, et une évaluation des risques en vertu de la LEP a été effectuée pour le projet de dégagement de la voie aérienne d'approche à Port Hardy. L'inventaire des ressources naturelles de Port Hardy devrait être dressé dès l'année prochaine.

Les informations découlant des études susmentionnées, ainsi que les outils élaborés pour les mener, offrent des informations précieuses au ministère et l'aident à remplir ses obligations aux termes de la LCEE.

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale

Évaluation environnementale : Transports Canada effectue des évaluations environnementales pour les projets proposés, conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE). Aux termes de cette loi, le Ministère doit veiller à effectuer une EE chaque fois que l'un des quatre facteurs de déclenchement suivants est présent – c'est-à-dire, quand le Ministère : est le promoteur d'un projet; propose de financer un projet; est le propriétaire de terres qu'il se propose de vendre ou de céder pour le projet; ou propose d'émettre une approbation ou autorisation énumérée dans le *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées de la LCEE*.



En 2004-2005, Transports Canada a participé à un total de 883 EE, dont 367 sont terminées et 516 sont toujours en cours. La plupart (853) des EE étaient des examens préalables, 21 des études approfondies et 9 des examens par une commission. Le tableau suivant résume le nombre d'EE pour chacun des facteurs de déclenchement de la LCEE et le camembert qui suit présente la répartition nationale du pourcentage d'EE qui sont en cours et achevées pour les régions et l'Administration centrale au cours de l'exercice financier 2004-2005. Le nombre d'EE effectuées en 2004-2005 est à la hausse par rapport à 2003-2004, qui est un exercice assez représentatif des dernières années – ce changement serait attribuable au transfert à Transports Canada de la responsabilité administrative pour la *Loi sur la protection des eaux navigables* (voir le texte qui s'y rapporte, ci-dessous).

L'évaluation environnementale des projets...

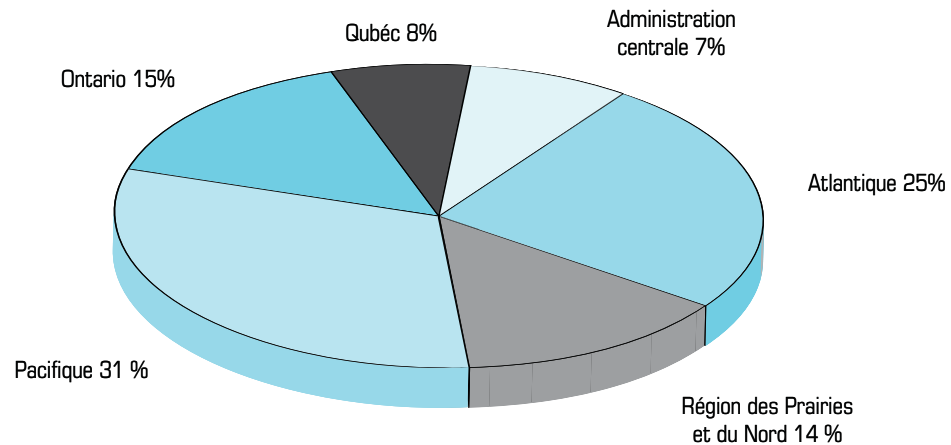
est une approche systématique qui identifie les effets environnementaux positifs et négatifs que l'on peut attendre d'un projet proposé avant de lui donner le feu vert. Cette démarche permet la modification d'une proposition de projet au besoin, afin de prévenir, d'éviter dans la mesure du possible ou de gérer les effets nocifs prévus. Les propositions peuvent également être carrément rejetées.

Tableau 4 : Nombre d'EE en cours et achevées par le Ministère au cours de l'exercice financier 2004-2005 par facteur de déclenchement aux termes de la LCEE

Facteur de déclenchement de la LCEE : Transports Canada...	Nombre d'EE achevées	Nombre d'EE en cours	Nombre total d'EE en cours et achevées et (% du total)
... est le promoteur du projet	44	3	47 (5 %)
... propose de financer un projet	43	55	98 (11 %)
... est le propriétaire des terres et propose de vendre ou de céder les terrains pour le projet	25	9	34 (4 %)
... propose d'émettre une approbation ou autorisation énumérée dans le Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées de la LCEE (Loi sur la protection des eaux navigables)	255	449	704 (80 %)
Total : 883	367	516	883 (100 %)

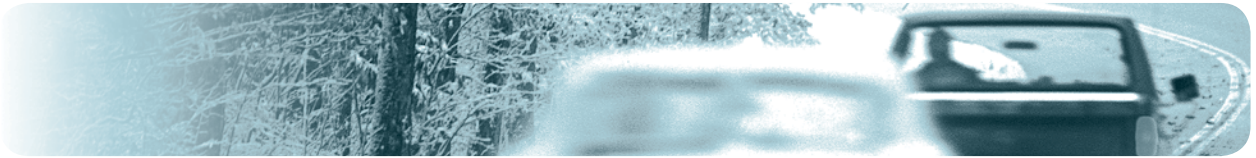


Figure 1 : Pourcentage des évaluations environnementales en cours et achevées par région et par l'Administration centrale au cours de l'exercice financier 2004-2005



Évaluations environnementales par facteur de déclenchement de la LCEE

Transports Canada est le promoteur du projet... ce facteur de déclenchement compte pour seulement 5 % des EE effectuées par le Ministère. Transports Canada participerait en tant que promoteur de projets d'EE tels l'assainissement des sites contaminés ou des ouvrages de construction et d'exploitation à des ports et aéroports ou d'autres propriétés du Ministère.



Transports Canada propose de financer un projet... Le Ministère participe à plusieurs programmes de contribution – ce facteur de déclenchement compte pour 11 % des EE effectuées par le Ministère. Les principaux programmes de contribution pour lesquels Transports Canada est responsable et qui nécessitent en général une EE sont : le Programme stratégique d'infrastructure routière, le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, le Fonds sur l'infrastructure frontalière, le Programme de contribution pour la sûreté maritime, le Programme d'amélioration des passages à niveau, le Programme de démonstrations en transport urbain, le programme Sur la route du transport durable (SRTD) et le Programme de démonstration de transport durable des marchandises. Les EE pour ces projets sont en général effectuées par les bureaux de l'Administration centrale.

Transports Canada détient un terrain qu'il se propose de vendre ou de louer pour un projet proposé... Seulement 4 % des EE effectuées chaque année sont déclenchés par la question des terres – cela comprend des projets tels le renouvellement d'un bail ou des ouvrages de construction ou l'exploitation dans des propriétés cédées en location par le Ministère.



Transports Canada propose d'émettre une approbation ou autorisation énumérée dans le Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées de la LCEE...

Les responsabilités du Ministère en vertu de la LPEN l'ont amené à effectuer des évaluations environnementales de nouveaux types de projets. Par exemple un grand nombre d'EE dans les

Le 20 mars 2004, la responsabilité administrative de la *Loi sur la protection des eaux navigables* (LPEN) a été officiellement cédée à Transports Canada par Pêches et Océans Canada. Cette cession a sensiblement augmenté le nombre d'EE et compte pour 80 % des EE achevées ou en cours par le Ministère pour l'exercice financier. La responsabilité supplémentaire pour ces EE est attribuable aux approbations qui ont été données en vertu de la LPEN, et qui exige une EE avant que l'approbation ne soit délivrée. Avant la cession de la responsabilité de la LPEN, Transports Canada participait à une moyenne de 200 EE par année.

régions de l'Atlantique et du Pacifique sont désormais liées à l'aquaculture (poissons à nageoires, mollusques et crustacés). La plupart des EE effectuées dans la région de l'Ontario et dans la région des Prairies et du Nord correspondent à des projets liés à des ponts – les deux régions participent également au développement de mines de diamant, la région des Prairies et du Nord s'occupant également du développement du projet gazéifère de la Vallée du Mackenzie. La région du Québec participe quant

à elle à des projets relatifs à des ponts, à des barrages et à des usines hydroélectriques. Les régions du Pacifique, du Québec et de l'Atlantique participent aux EE pour des projets concernant le gaz naturel liquéfié et la plupart des régions participent à des projets miniers.

Pour l'exercice 2004-2005, le Ministère n'a pas délivré de nouvelles autorisations en vertu du *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées de la LCEE*.

Projet d'EE sous les régimes du Nord : Transports Canada a également participé à un certain nombre d'évaluations environnementales en sa qualité de ministère expert, sous l'égide des régimes d'EE établis en vertu des accords sur les revendications territoriales du Nord – plus particulièrement la Loi sur la gestion des ressources de la Vallée du Mackenzie, l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut et la Convention définitive des Inuvialuit.

La région des Prairies et du Nord continue de participer à cinq études approfondies en cours en vertu de la LCEE pour les projets miniers du Nord : projet portuaire et routier de Bathurst Inlet, et les projets miniers de Meadowbank, Doris North, Jericho et High Lake. Son équipe d'EE fournit également son avis de spécialiste à la Mackenzie Valley Environmental Impact Review Board, à la Sahtu Land and Water Board, à la Nunavut Impact Review Board et à la Yukon Water Board et participe à l'élaboration d'un accord d'uniformisation des EE entre le gouvernement fédéral et les Inuvialuit.

La Loi sur la protection des eaux navigables dans la région de l'Atlantique

Depuis l'avènement du programme de la LPEN, les régions de Transports Canada ont participé de plus près à des études exhaustives et à des commissions d'étude. Pour l'exercice financier 2004-2005, la région de l'Atlantique a participé à deux commissions d'étude (étang bitumineux de Sydney et activités reliées à la carrière de roche de White Point), ainsi qu'à trois projets reliés au gaz naturel liquéfié (GNL).

En vertu de la LPEN, Transports Canada délivre désormais des licences pour les sites **d'aquaculture** — ce qui exige que le Ministère effectue des évaluations environnementales pour les projets de ce genre. Depuis la cession de cette responsabilité par Pêches et Océans Canada, Transports Canada a fait la transition sans anicroche vers l'industrie de l'aquaculture. La Direction générale des affaires environnementales et la Direction générale de la sécurité maritime représentent le Ministère au sein de ces comités polyvalents et travaillent de près pour resserrer les relations et établir le rôle du Ministère au sein de l'industrie. En plus de sa présence au sein des comités intergouvernementaux, la région de l'Atlantique a conclu un accord avec Pêches et Océans Canada (région de Terre-Neuve et du Labrador), établissant le rôle et la responsabilité du Ministère pour ce qui est des mesures d'atténuation et de surveillance des répercussions éventuelles des activités d'aquaculture sur le poisson et son habitat. Ces initiatives aquicoles ont consolidé les relations de travail internes aussi bien qu'externes dans la région de l'Atlantique.

Au fil de l'an dernier et coïncidant avec la cession du programme de la LPEN à Transports Canada, le **gaz naturel liquéfié** (GNL) est devenu un sujet de grande actualité dans les Maritimes. La proximité de cette région aux sources d'approvisionnement en GNL (Extrême Orient, Afrique, etc.), ses eaux profondes et ses ports ouverts à longueur d'année, ainsi que sa densité démographique relativement peu élevée, ont suscité l'intérêt des promoteurs des projets de GNL. On s'attend à ce que le GNL devienne un élément clé à l'heure d'augmenter le choix des sources d'énergie dont on dispose en Amérique du Nord, contribuant ainsi à la stabilité et à la fiabilité de l'approvisionnement énergétique global. Les responsabilités de Transports Canada en ce qui a trait aux évaluations environnementales liées au GNL émanent de l'alinéa 5(1)a) de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, qui permet des ouvrages à condition de ne pas gêner sérieusement la navigation, en l'occurrence le terminal de GNL et le quai adjacent. On s'attend à ce que plusieurs ministères fédéraux et les ministères de l'Environnement provinciaux participent au processus d'évaluation environnementale.



À l'heure actuelle, les décisions suivantes avaient été prises en vertu de la LPEN concernant des projets de GNL dans les Maritimes :

- » Le projet de GNL de Bear Head a fait l'objet d'une évaluation environnementale au niveau de l'examen préalable (un projet nouveau pour Transports Canada, depuis la cession de la responsabilité de Pêches et Océans Canada).
- » Le projet de GNL de Irving Oil a fait l'objet d'une étude approfondie en vertu du paragraphe 28c) du Règlement sur la liste d'études approfondies.

Le projet GNL Keltic doit faire l'objet d'une étude approfondie à titre d'exigence minimale en vertu du paragraphe 28c) du Règlement sur la liste d'étude approfondie; cela dit aucune décision (étude approfondie ou examen par une commission) n'a été prise en vertu de la Loi en attendant que les autorités responsables soumettent leur rapport de décision ou leur lettre de recommandation au ministre de l'Environnement.



Formation et ateliers : De nombreux événements ont été organisés tout au long de l'année afin de partager les connaissances et perfectionner les compétences, y compris :

- » Réunion annuelle nationale des agents environnementaux du Ministère (St. John's, mai 2004) – accompagnée d'une séance sur l'évaluation environnementale à laquelle ont participé les employés de toutes les régions et de l'Administration centrale.
- » Un atelier conjoint entre Pêches et Océans et Transports Canada (juin 2004) – qui a permis aux participants de partager leur expérience sur des questions opérationnelles et stratégiques liées à la LPEN.
- » Un atelier national sur l'EE (Toronto, novembre 2004), qui s'est concentré sur un dialogue national tout en poursuivant le débat sur les nouvelles responsabilités du Ministère. L'atelier a abouti à plusieurs initiatives, telles l'élaboration d'un nouveau système de suivi, des documents d'orientation supplémentaires et de nouvelles procédures. Le prochain atelier national sur l'EE devrait se dérouler en octobre 2005 à Winnipeg.

Programme d'assurance de la qualité : Le Programme d'assurance de la qualité (PAQ) des évaluations environnementales de Transports Canada comprend l'évaluation de rapports préliminaires présélectionnés ainsi que des interviews avec les agents environnementaux et leurs clients. L'évaluation qui se doit d'être systématique, documentée et objective, évalue les rapports d'évaluation préalable du Ministère en fonction des dispositions de la LCEE. L'examen permet également au Ministère de veiller à ce que les EE soient effectuées conformément à des pratiques et procédures utilisées à l'échelle nationale. L'Administration centrale effectue une évaluation annuelle auprès d'au moins une de ses régions ou directions.

La région du Pacifique a fait l'objet d'une évaluation PAQ en novembre 2003, d'où des recommandations pour améliorer la qualité globale des évaluations environnementales dans la région du Pacifique et dans l'ensemble de Transports Canada. En septembre 2004, la région du Pacifique avait fini d'adapter toutes les recommandations.

En novembre 2004, l'Administration centrale, avec le concours de la région du Pacifique, a effectué une évaluation de l'assurance de la qualité dans la région de l'Atlantique pour la période de janvier 2003 à juin 2004. Dans ce contexte, on a évalué une série d'exigences de conformité (p. ex., déterminer l'opportunité des activités, la pertinence de la LCEE, la complétude des descriptions de projet, etc.) – les résultats ont été présentés aux agents environnementaux lors de l'atelier national sur l'évaluation environnementale en novembre 2004.



Examen préalable par catégorie : Un examen préalable par catégorie est un outil utilisé pour simplifier l'évaluation environnementale de projets qui ont des caractéristiques en commun, par exemple sur le plan de la portée, des activités, de l'emplacement, du promoteur et du milieu ambiant. En vertu de la LCEE, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) peut déclarer qu'un rapport constitue un « examen préalable par catégorie » si les projets de la catégorie décrite dans le rapport ne sont pas susceptibles de causer d'importants effets nocifs environnementaux lorsque les normes de conception et les mesures d'atténuation décrites dans le rapport s'appliquent.

Le Ministère a travaillé en étroite collaboration avec d'autres ministères fédéraux, y compris Pêches et Océans Canada, Environnement Canada et Agriculture et Agroalimentaire Canada, afin d'élaborer des rapports d'examen préalable par catégorie pour des projets liés à l'ostréiculture, les buses enchâssées, les stations hydrométriques ainsi que des projets à petite échelle pour l'amélioration de la qualité de l'eau et des infrastructures hydriques.

Protocoles d'entente avec les commissions pétrolières en mer dans les régions touchées par l'accord : Le 9 février 2005, le ministre des Transports a conclu deux protocoles d'entente (PE) sur l'évaluation environnementale coordonnée et concomitante et des processus de réglementation pour les projets d'exploitation pétrolière en mer dans les régions visées par l'accord – Nouvelle-Écosse, et Terre-Neuve et le Labrador. Les protocoles d'entente sont censés encourager la coopération parmi les signataires participant à l'approbation des projets pétroliers et gazéifères en mer, à encourager une communication efficace entre les promoteurs et les responsables de la réglementation pendant le développement d'une application, de promouvoir la certitude et la prévisibilité du processus, ainsi que d'établir un processus d'examen concomitant pour tous les organismes de réglementation afin d'éviter le double emploi et les retards dans les projets.

Ententes de coopération fédérale-provinciale sur l'évaluation environnementale : Les ministres de l'Environnement fédéral et provinciaux ont signé il y a quelques années déjà un certain nombre d'ententes de coopération en matière d'évaluation environnementale. Ces ententes étaient conçues pour promouvoir la coopération entre le Canada et les provinces pour l'évaluation environnementale bilatérale des projets afin d'en arriver à une plus grande efficacité et à optimiser l'utilisation des ressources, ainsi que pour établir l'imputabilité et la prévisibilité en énonçant clairement les rôles et responsabilités des gouvernements fédéral et provinciaux. Certains de ces accords quinquennaux étaient censés prendre fin au cours de l'exercice financier 2004-2005. Cependant, le Canada et les provinces se sont engagés à renouveler ces accords et à maintenir les relations de travail améliorées qui en ont découlé. Les ententes renouvelées proposées permettront également de mettre en œuvre certains des aspects clés des modifications récemment apportées à la LCEE. Le Ministère a participé aux examens en vue du renouvellement de plusieurs de ces accords – plus particulièrement, ceux conclus avec l'Ontario, Terre-Neuve et le Labrador, la Nouvelle-Écosse, la Saskatchewan et l'Alberta.



L'examen de la *Loi et du Règlement sur l'évaluation environnementale*

Transports Canada a continué d'œuvrer avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale afin de passer en revue le règlement existant, d'élaborer de nouveaux règlements d'EE pour les administrations aéroportuaires et les sociétés d'État, ainsi que pour modifier le *Règlement sur l'évaluation environnementale concernant les administrations portuaires canadiennes*.

Le Discours du Trône de 2004 précisait : « Le gouvernement doit faire le ménage dans sa propre cour. Il consolidera les évaluations environnementales fédérales, et œuvrera avec les provinces et les territoires à mettre en place au Canada un processus d'évaluation unique et plus efficace. » Transports Canada travaille actuellement avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale et d'autres ministères afin d'intégrer les changements recensés dans le Discours du Trône.

Loi et Règlement sur l'évaluation environnementale et socioéconomique au Yukon : Le gouvernement du Canada, le gouvernement territorial du Yukon et le Conseil des Premières nations du Yukon ont participé à un processus pour élaborer cette loi et le règlement connexe. Bien que la loi ait été sanctionnée en 2003, plusieurs règlements devront être mis au point avant qu'elle ne puisse entrer en vigueur. Transports Canada participe activement au processus. Une fois en vigueur, cette loi viendra remplacer la LCPE aux territoires du Yukon et créera un processus moyennant lequel les effets environnementaux et socioéconomiques de toute une gamme d'activités de développement seront soigneusement évalués et envisagés avant qu'un projet ne soit approuvé.

Évaluations environnementales — Travailler ensemble dans la région des Prairies et du Nord

Transports Canada a récemment été tenu d'effectuer une EE conformément aux exigences de la LCEE pour huit projets de ponts devant traverser le cours d'eau Seven Person Creek, à proximité de Medicine Hat (Alberta). Pendant le processus de coordination fédéral, Environnement Canada a fait connaître au Ministère la présence soupçonnée d'espèces protégées en vertu de la Loi sur les espèces en péril (LEP). À la demande de Transports Canada, le promoteur du projet a entrepris une enquête sur les espèces végétales rares qui se trouvaient dans les huit sites proposés. Bien qu'aucune espèce visée par la LEP n'ait été identifiée, la spartine pectinée, espèce en péril provinciale, a été recensée dans deux des sites. Transports Canada a envisagé de nombreuses options d'atténuation des effets et, par le biais de ses négociations avec le promoteur, on a décidé de déplacer l'un des ponts afin de contourner la zone vulnérable et de réduire autant que possible l'empreinte du deuxième pont de façon à créer une zone tampon entre la zone de construction et l'espèce. Le promoteur a également consenti à installer des écriteaux afin d'avertir les usagers du pont de la présence de la spartine pectinée dans l'espoir de les éloigner de ces zones vulnérables.



Évaluation environnementale stratégique

L'évaluation environnementale stratégique (EES) est un processus systématique pour l'évaluation des effets sur l'environnement de propositions de politiques, de plans et de programmes permettant de s'assurer qu'elles tiennent compte de manière uniforme des questions d'ordre économique et social, et ce dès le début du processus décisionnel. Depuis la parution de la première directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des propositions de politiques, de plans et de programmes en 1990, le Ministère a adopté un certain nombre de mesures afin de promouvoir, d'entreprendre et de surveiller l'évaluation environnementale des propositions présentées à l'étude du Cabinet ou du ministre de Transports.

Transports Canada a procédé à un total de 43 analyses préliminaires pour les propositions de politiques, de plans et de programmes au cours de l'exercice financier 2004-2005. Une analyse détaillée a également été achevée et une autre a été amorcée durant cette période.

Vérification du Commissaire à l'environnement et au développement durable (CEDD) :
À l'automne de 2003, le CEDD a entrepris la vérification de l'évaluation environnementale des propositions de politiques, de plans et de programmes fédéraux afin de : déterminer si le gouvernement fédéral applique la directive du Cabinet concernant les EES; mesurer les progrès effectués par les ministères et organismes fédéraux choisis pour ce qui est de respecter leurs engagements au chapitre des EES dans leur stratégie de développement durable; et cerner des exemples des pratiques les plus courantes d'EES au Canada et à l'étranger. Le rapport du Commissaire, déposé en octobre 2004, reconnaissait les progrès de Transports Canada et son leadership à l'heure de mettre en œuvre la directive du Cabinet et faisait valoir que le Ministère était bien équipé pour donner suite à ses SEE. Voici quelques-unes des autres constatations à propos des activités de Transports Canada :

- » un engagement et un leadership évident de la part de la haute direction – tel que le démontre l'énoncé de principes du Ministère sur les EES adopté en 2001 (il doit être révisé en 2005-2006)
- » un système de suivi uniforme des EES – relevé comme exemple de pratique exemplaire en gestion des EES
- » une formation et une orientation adéquates – relevées comme pratique exemplaire au niveau des documents d'orientation

En réponse à l'observation du Commissaire voulant que les responsabilités de Transports Canada en matière d'EES soient plus claires en ce qui a trait aux exigences d'autorisation des évaluations préliminaires et des analyses approfondies, le Ministère a mis en œuvre de nouvelles exigences d'autorisation à l'intention des directeurs généraux/directeurs régionaux.



À compter du 1^{er} janvier 2004, les ministères et organismes fédéraux sont tenus de préparer un avis public des effets environnementaux dès la conclusion d'une analyse approfondie. Cet avis, qui résume les constatations des effets particulièrement importants sur l'environnement, sert à rassurer les intervenants et le public que les facteurs environnementaux sont bel et bien entrés en ligne de compte dans la prise de décision. En 2004-2005, Transports Canada a délivré et affiché sur son site Web un avis public de ce genre.

Formation en matière d'évaluation environnementale stratégique : Cinq séances de formation supplémentaires en EES ont été offertes au cours de l'année aux employés de Transports Canada qui participaient à la préparation ou à la coordination de propositions à l'intention du Ministère ou du Cabinet. Trois séances de formation se sont déroulées en anglais, une en français à l'Administration centrale de Transports Canada, et une en français au bureau de la région du Québec de Transports Canada. Au 31 mars 2005, plus de 168 employés de Transports Canada avaient reçu la formation nécessaire sur les EES, et cette formation continue d'être offerte au besoin. Au cours de cette période, Transports Canada a également entrepris de réviser son matériel didactique actuel. La sensibilisation aux EES et le renforcement des capacités dans le domaine continueront d'être encouragés au sein du Ministère.

Système de suivi de l'évaluation environnementale stratégique : Transports Canada a amélioré le système de suivi des EES en le transférant au logiciel Microsoft Access® pour faciliter la demande de renseignements et en simplifier la gestion.

Conformité du rendement et contrôle de la qualité en ce qui a trait aux évaluations environnementales stratégiques : Deux fois l'an, le sous-ministre adjoint de Programmes et cessions présente au sous-ministre de Transports Canada un rapport sur le rendement du Ministère en matière d'EES – soulignant les initiatives, le rendement et la conformité à la directive du Cabinet. Affaires environnementales se charge d'effectuer des évaluations qualitatives des examens préliminaires et des analyses approfondies que la direction reçoit. Les évaluations sont effectuées de manière à assurer que tous les éléments exigés pour les évaluations préliminaires et les analyses approfondies sont présentes pour toutes les propositions soumises à l'étude du Cabinet. La dernière évaluation de la qualité indiquait un degré de complétude très élevé.



F. Travail avec d'autres organismes

La promotion des partenariats, la collaboration et l'établissement et le maintien des réseaux constituent des aspects décisifs pour le travail de la direction. Voici quelques faits saillants des efforts de collaboration et de partenariat que Programmes environnementaux a entrepris au cours de l'exercice 2004-2005.

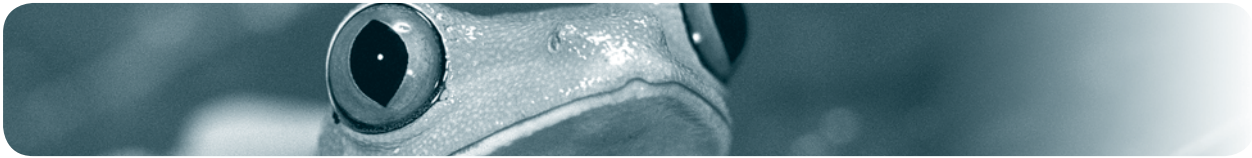
Programme de laissez-passer de transport en commun

Le Programme de laissez-passer de transport en commun est une initiative entreprise de concert avec les entreprises de transport de la région de la Capitale nationale (RCN) afin d'encourager les employés fédéraux à utiliser les transports publics en leur offrant un laissez-passer annuel à un tarif réduit. Il s'agissait au départ d'un projet pilote où l'on procédait à des retenues salariales dans quatre ministères, dont Transports Canada. Le projet pilote ayant été couronné de succès, Transports Canada a négocié une entente avec OC Transpo afin de permettre à tous les ministères et organismes fédéraux de la RCN de bénéficier de laissez-passer annuels avantageux au moyen de retenues salariales. La Société de transport de l'Outaouais (STO) a quant à elle opté pour encourager les employés fédéraux résidant au Québec à se prévaloir de son programme existant de paiement préautorisé.

Le 26 novembre 2004, le nouveau programme élargi de laissez-passer de transport en commun a été lancé au moyen d'un communiqué de presse et d'un événement organisé sur la Colline parlementaire, auquel ont assisté les ministres Brisson et Dion et des représentants d'OC Transpo, de la STO et de Transports Canada. En janvier 2005, des lettres ont été transmises à tous les 86 ministères et organismes fédéraux de la RCN, les invitant à adhérer. Entre janvier et mars, six nouveaux ministères ont adhéré au programme, qui continuera à attirer progressivement de nouveaux ministères en 2005-2006 jusqu'à ce que tous les ministères et organismes intéressés y soient inscrits.

Travailler ensemble...

Les liens naturels qui existent entre le Défi d'une tonne et le Programme Éconavette ont abouti à une série d'activités de promotion en commun. Par exemple, des hyperliens ont été affichés sur les sites Web des deux programmes et des connexions initiales ont été établies entre le Défi d'une tonne et la passerelle des Carrefours du changement climatique; le Programme Éconavette a été également mis en vedette lors de l'atelier du Défi communautaire à Ottawa en novembre 2004.



Programme Éconavette

Le Programme Éconavette a considérablement évolué au cours de cette année. Le Ministère a notamment élaboré une ébauche de stratégie de communication qui continuera d'être peaufinée, tout en servant de fondement à l'expansion du programme. Au cours de l'exercice, le Ministère a élaboré et commencé à diffuser un dépliant publicitaire visant à renseigner les employeurs d'un bout à l'autre du pays qui pourraient s'intéresser au Programme Éconavette. Pour l'instant, les dépliants ont été distribués par le biais des organisations qui s'occupent d'initiatives de gestion de la demande en transport, ainsi qu'à l'occasion d'événements tels le Sommet sur le smog. Voici quelques-unes des activités qui se sont déroulées au cours de l'exercice :

- » Une présentation sur le Programme Éconavette – offert lors du New Mobility Summit à Toronto (septembre 2004). Organisé par le Sierra Club du Canada, l'événement a été conçu pour aider à trouver des façons novatrices et originales de promouvoir les possibilités de transport durable.
- » Collaboration avec le Clean Air Partnership, une organisation sans but lucratif qui a son siège à Toronto – pour aider à diffuser le Programme Éconavette dans la région du Grand Toronto (RGT) en mesurant l'intérêt que le programme a suscité chez les employeurs importants. Une liste des employeurs éventuels de la RGT que l'on pourrait cibler pour de futurs ateliers de formation est au nombre des résultats de l'évaluation.
- » Un atelier de formation offert à Ottawa en avril 2004 regroupait des représentants de 12 ministères fédéraux distincts. Des projets sont en cours pour organiser un autre atelier de la sorte à Winnipeg dans l'intention d'attirer des participants d'une série d'employeurs, représentant le secteur public aussi bien que le privé.



Initiative de covoiturage (Carpool Connection) dans la région de l'Ontario

Carpool Connection est un programme de site Web élaboré par le personnel de la région de l'Ontario pour mettre en correspondance les conducteurs et les personnes s'intéressant au covoiturage. Une fois qu'il sera en fonctionnement en 2005, ce site Web sera accessible à tout employé d'un ministère fédéral localisé au 4900 (Édifice fédéral Joseph Sheppard) ou au 5001 (Hollywood Centre) de la rue Yonge à Toronto (où se trouvent près de 10 ministères et organismes), et comportera des hyperliens vers d'autres sites pertinents. Diverses initiatives de communication et de sensibilisation sont prévues pour la promotion du site. Celui-ci a été créé en réponse aux résultats d'un sondage sur les pratiques de covoiturage, qui ont révélé que les employés s'intéressaient au covoiturage mais avaient de la difficulté à trouver des arrangements compatibles. Le travail comprenait l'adaptation d'un logiciel analogue à celui qui est en usage à l'Administration centrale. L'expansion future de ce projet qui a été financé en tant que projet pilote sera envisagée en fonction de l'examen des résultats du pilote.

Partenariats pour l'énergie propre

En 2004-2005, Transports Canada a reçu un financement d'Environnement Canada pour ses engagements au volet Stratégie sur la qualité de l'air transfrontalier pour l'air pur. Transports Canada est habilité à réglementer les émissions provenant des secteurs aérien, ferroviaire et maritime. Une série de mesures sont envisagées afin de réduire les émissions dans ces domaines :

Sommet annuel sur le smog 2004 : Pour la cinquième année consécutive, des représentants des gouvernements fédéral, provincial et municipaux dans la région du Grand Toronto (RGT) se sont joints à ceux de la Ville de Toronto pour rendre compte des progrès réalisés et annoncer leurs nouvelles initiatives pour la réduction du smog et de la consommation d'énergie. Des mesures sont prises dans la RGT pour faire échec au smog et à ses répercussions connexes sur la santé et l'économie. Le Conseil de l'air pur de la RGT (CAP-RGT) est un groupe de travail intergouvernemental dont le mandat consiste à élaborer des initiatives conjointes sur la qualité de l'air dans la RGT et à établir des liaisons avec les municipalités partout au pays afin de définir des pratiques exemplaires visant à réduire le smog. En 2004, Transports Canada a aidé le CAP-RGT à préparer la publication intitulée *A Model Clean Air Plan for the Living City*. Ce modèle doit servir d'orientation aux gouvernements municipaux, leur proposant un modèle d'approche intégrée pour la réduction de la pollution atmosphérique.



L'aviation et l'air pur : Le Ministère a poursuivi des recherches en 2004-2005 en dressant des inventaires des émissions, recensant des occasions de réduire les émissions dans la pratique, et étudiant les mouvements des polluants et leurs effets sur la formation d'ozone suivant les caractéristiques propres à l'espace aérien canadien, tout en reliant ce travail à des programmes de recherche et à des organismes de plus grande envergure. La Direction de l'aviation civile du Ministère a tissé des partenariats avec le Conseil national des recherches du Canada (CNRC) et l'Université de York pour le volet de modélisation des émissions de l'étude. Les travaux comprendront l'élaboration et l'évaluation de méthodes d'échantillonnage en vol pour mieux comprendre les effets que les émissions de l'aviation risquent d'avoir sur la troposphère supérieure et la région inférieure de la stratosphère.

Réseau ferroviaire : Transports Canada a entrepris en 2004 une étude sur deux ans en vue d'examiner le rapport entre le régime fiscal et l'investissement pour l'industrie ferroviaire canadienne. L'analyse évaluera la mesure dans laquelle le régime fiscal canadien exerce une influence sur la capacité des compagnies ferroviaires canadiennes à offrir des services concurrentiels et à investir dans les capacités existantes et nouvelles, y compris pour ce qui est de se procurer des infrastructures et des équipements plus écologiques et durables. Des options stratégiques pour améliorer la prestation des services ferroviaires seront proposées en fonction des constatations, qui seront décrites dans tous les détails. La collecte de données est achevée et un rapport final sera rédigé d'ici 2006.

Le secteur maritime : En 2004-2005, le groupe de Sécurité maritime de Transports Canada a mis au point un document de travail et mené des consultations publiques en vue d'appliquer des dispositions de l'annexe VI de la Convention MARPOL, *Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les bâtiments* de l'Organisation maritime internationale. Des dispositions réglementaires remaniées incorporant l'annexe seront mises en œuvre en 2005-2006. En janvier 2005, Sécurité maritime (de concert avec Environnement Canada) a passé en revue les *Lignes directrices en matière de prévention de la pollution pour l'exploitation des navires de croisière relevant de la compétence du Canada* (TP14202), qui renferme des dispositions ayant trait aux émissions atmosphériques.



Relations internationales et nationales

Étude sur le réseau des Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent : En mai 2003, Transports Canada et le Department of Transportation des États-Unis ont signé un Mémoire de coopération dans le but de procéder à une évaluation sur une période de 30 mois du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Le Ministère et son homologue américain, de concert avec le U.S. Army Corps of Engineers, le U.S. Fish and Wildlife, Environnement Canada, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent du Canada et la St. Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis travaillent pour effectuer une étude de la navigation dans la région. L'étude vise à évaluer les besoins futurs en d'infrastructure de la région – principalement ceux liés à l'ingénierie, à l'économie et à l'environnement, dans la mesure où ils s'appliquent à l'infrastructure du transport maritime dont dépend la marine marchande. En juin 2004, le calendrier de l'étude a été prolongé, et elle devrait conclure en octobre 2006. Sous la direction du groupe de Politique maritime de Transports Canada, Affaires environnementales préside le volet environnemental de l'initiative de concert avec les États-Unis.

L'équipe chargée du volet environnemental préparera un rapport décrivant l'écosystème et la manière dont il a changé et prévoira, dans la mesure du possible, les changements auxquels on peut s'attendre dans les 50 années à venir. Elle tiendra compte de la manière dont les décisions prises à propos de l'avenir du réseau maritime pourraient affecter les changements prévus au niveau des écosystèmes. Le rapport de l'étude sur le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, y compris pour ce qui est des volets technique, économique et environnemental, devrait être prêt dès l'automne 2006.

Association canadienne de normalisation : Le Comité ministériel technique sur le remisage, la manutention et la distribution de carburant d'aéronef est un membre actif d'un comité (du même nom) de l'Association canadienne de normalisation (CSA). Ce comité regroupe des experts du milieu de la manutention, du stockage et de la réglementation des carburants d'aéronef et a rédigé la norme B836 de l'Association canadienne de normalisation (CSA) – Entreposage, manutention et distribution des carburants d'aviation dans les aéroports. Révisée en mai 2005, il s'agit d'une norme exhaustive touchant tous les aspects de la manutention du carburant dans le secteur de l'aviation, y compris en ce qui a trait aux interventions en cas d'éco-urgence, aux déversements de carburant, aux questions environnementales liées au remisage et à la distribution du carburant, et aux aspects techniques de la distribution de combustible propre, sec et conforme aux spécifications aux aéronefs. Dans le cadre de travaux connexes, Transports Canada est membre d'une initiative parrainée par l'Association du transport aérien international (IATA) et du comité correspondant chargé de normaliser tous les aspects du remisage et de la manutention du carburant à l'échelle mondiale. Le comité envisage l'harmonisation des normes à l'échelle mondiale, y compris de la norme de l'Association canadienne de normalisation sur la manutention de carburant d'aéronef, de manière à en faire une seule norme mondiale qui sera publiée comme document d'orientation de la Society of Automotive Engineers.



Centre d'excellence : Transports Canada poursuit ses travaux auprès de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et de la National Aeronautics and Space Administration (NASA) en tant que commanditaire du centre d'excellence (CE) pour l'atténuation du bruit des aéronefs et des émissions de l'aviation (PARTNER). Au printemps 2004, Transports Canada s'est joint à la FAA et à la NASA en tant que commanditaire. Le centre est un organisme de recherche qui utilise tout un éventail de capacités des intervenants pour favoriser des percées technologiques ainsi que des progrès aux niveaux opérationnel, politique et sur le plan de la main-d'œuvre pour améliorer l'environnement, la mobilité et l'économie mondiale. Il cherche également à réduire l'incertitude sur des enjeux émergents liés aux répercussions climatiques et les effets sur la santé et le bien-être des émissions à un niveau où des actions appropriées peuvent être entreprises pour contrer ces effets. Le centre d'excellence est dirigé par la Massachusetts Institute of Technology, qui englobe neuf universités. Un réseau très étendu d'affiliés industriels participe également aux activités du centre. Dans le cadre des efforts déployés pour augmenter la participation canadienne au Partenariat pour la réduction du bruit et des émissions attribuables au transport aérien (PARTNER – de l'anglais Partnership for Air Transportation Noise and Emissions Reduction), Transports Canada cherchera à faire participer des partenaires canadiens du milieu universitaire et de l'industrie.

Organisation de l'aviation civile internationale : Transports Canada est un membre actif du Comité de protection environnementale de l'aviation (CAEP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Par le biais de ses divers groupes de travail, l'OACI s'occupe de la question des répercussions environnementales de l'aviation. Transports Canada contribue son savoir-faire pour l'élaboration des documents d'orientation publiés par l'OACI/CAEP, y compris la circulaire 303 de l'OACI intitulée *Occasions opérationnelles de minimiser la consommation de carburant et de réduire les émissions*, le Manuel de planification des aéroports (Doc 9184) partie 2 – Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement et le Guide pour une approche équilibrée à la gestion du bruit des aéronefs. Ces documents ont été diffusés au Canada et l'OACI les a traduits dans plusieurs langues pour leur diffusion et utilisation dans le monde entier.

Partenariat avec les administrations aéroportuaires : Transports Canada est continuellement en train de consolider ses partenariats avec les administrations aéroportuaires canadiennes. Son laboratoire mobile de surveillance de l'air passe environ 12 mois à un aéroport pour obtenir un vaste éventail de données de base et rechercher les fluctuations saisonnières qui risquent de détériorer la qualité de l'air. On a l'intention de mener une étude exhaustive sur la qualité de l'air à compter d'avril 2005 à l'Aéroport international Lester B. Pearson à Toronto. Les résultats de cette étude devraient paraître en 2006.





Politique du développement durable

La Direction de la politique du développement durable comprend trois divisions : Développement durable; Changement climatique et politique de l'air pur; et Analyse du transport durable. Sa principale responsabilité réside dans l'élaboration et l'analyse de stratégies et de politiques pour la promotion du transport durable et, plus particulièrement, la recherche de solutions aux problèmes du changement climatique dans le secteur des transports.

A. Développement durable

Développement durable préconise un équilibre entre les facteurs économiques, sociaux et environnementaux. Eu égard au rôle fondamental des transports pour la prospérité économique du pays et la qualité de vie des Canadiens, il est absolument essentiel d'intégrer le développement durable aux politiques, programmes et activités de Transports Canada. La Stratégie de développement durable de Transports Canada, l'*Objectif du transport durable* et le cours des capacités en développement durable sont trois initiatives qui visent à l'atteinte de ce but.

Stratégie de développement durable 2004–2006

La Stratégie de développement durable 2004-2006 — Sept défis stratégiques

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 Stratégie de développement durable de Transports Canada 2004-2006 est la troisième stratégie triennale consécutive du Ministère et elle vient consolider les réalisations et leçons apprises dans le cadre des deux premières. Elle introduit de nouvelles précisions sur le concept de la durabilité, définit sept défis stratégiques (voir l'encadré ci-contre) et 32 engagements concrets pour la période 2004-2006, décrit un ensemble de principes pour le développement durable, comprend des produits à livrer et des mesures de rendement concrètes, et définit ce que le Ministère peut faire pour mieux intégrer le développement durable à ses politiques, programmes et activités.

Chacun des engagements a ses propres cibles et mesures de rendement afin de pouvoir mieux surveiller les progrès respectifs. Pour l'exercice 2004-2005, plus de 85 % des 173 cibles ont été signalées comme étant achevées ou en bonne voie. Pour plus de renseignements à propos de la Stratégie de développement durable de Transports Canada, consulter le site www.tc.gc.ca/SDD

Dame Nature en charge du chauffage de l'aérogare de Churchill

L'un des projets de développement durable les plus récents de Transports Canada est celui de l'Aéroport Churchill dans le nord du Manitoba. En conformité avec l'engagement de Transports Canada à protéger l'environnement naturel, le système de chauffage à chaudière électrique de l'aérogare a été modifié dans le cadre du projet SolarWall®, désigné dans la Stratégie de développement durable de Transports Canada de 2004-2006 sous l'engagement 7.3. Le système SolarWall®, économique et écologique, emploie l'énergie solaire pour chauffer les bâtiments. Avant la mise en œuvre de ce projet, l'air frais était amené à l'intérieur du bâtiment et chauffé uniquement par la chaudière électrique de l'aérogare.

En novembre 2004, on a installé du revêtement métallique de couleur foncée sur le mur sud de l'aérogare de 1 080 mètres carrés. Ce revêtement métallique est chauffé par le soleil, ce qui réchauffe l'air près de sa surface. Le ventilateur crée une pression négative et l'air extérieur est ainsi tiré par de petits trous dans le revêtement en un espace étroit situé entre le mur et le bâtiment. Les panneaux métalliques chauffent l'air et à mesure que l'air se réchauffe, il est enfermé dans une chambre de répartition d'air à voûte, suspendu et aspiré dans la station par des ventilateurs et des clés de réglage. Cet air chaud est alors circulé dans l'édifice par le système de ventilation actuel afin que la température intérieure soit confortable pour le public voyageur et les travailleurs des transporteurs aériens. Au cours des mois d'été plus chauds, il est possible d'interrompre le chauffage solaire lorsque celui-ci n'est pas nécessaire.

La surveillance initiale du mur solaire a démontré des températures dans les environs de 18°C lorsque le ciel est couvert et de 26°C lors des journées ensoleillées en janvier, et jusqu'à 38°C en mars. Il s'agit d'un projet pilote et les économies de coût réelles seront enregistrées sur une période de trois ans à partir de janvier 2005. Les économies prévues pour le SolarWall® devraient se chiffrer à 4 570 \$ par année et les coûts devraient être récupérés sur 12,9 ans.



L'objectif du transport durable

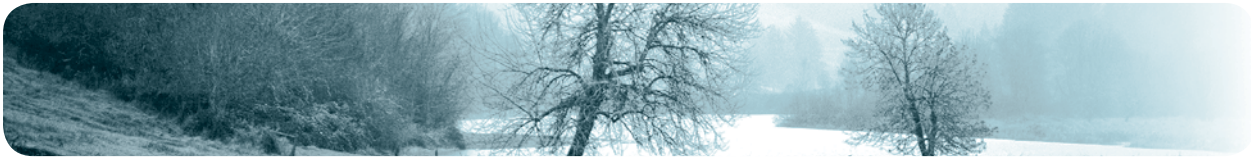
Dans sa Stratégie de développement durable 2004-2006, Transports Canada s'est engagé à élaborer un outil – l'*Objectif du transport durable* – afin de renforcer sa capacité de prendre des décisions intégrées fidèles au mandat ministériel de promouvoir un réseau de transport durable. Si ce projet réussit, l'Objectif pourrait être institutionnalisé et promu dans le processus décisionnel de Transports Canada ainsi qu'être échangé avec le secteur des transports pour être utilisé dans d'autres organismes.

L'*Objectif du transport durable* est conçu pour aider les analystes des politiques et des programmes à veiller à ce que les politiques et programmes du Ministère soient conformes aux programmes de développement durable du gouvernement fédéral, ainsi qu'aux principes de Transports Canada en matière de transport durable. Il est conçu comme un outil instructif incitant à la réflexion qui aboutira à des processus institutionnels intégrés par une considération exhaustive des questions analytiques soulignées dans l'Objectif. En 2004-2005, Transports Canada a élaboré une ébauche de l'Objectif pour étude et discussion au sein du Ministère; une fois qu'il sera mis au point, l'Objectif sera mis à l'essai dans trois études de cas afin d'obtenir une rétroaction sur son utilité et cerner les domaines qu'il y a lieu d'améliorer. L'*Objectif du transport durable* devrait être entièrement mis au point d'ici 2006-2007.

Cours sur les capacités de développement durable

Dans sa Stratégie de développement durable 2004-2006 – le Ministère s'est également engagé à offrir un cours sur les capacités de développement durable sur une base régulière aux gestionnaires et employés de Transports Canada partout au pays. Un atelier d'une journée - portant sur un lendemain durable, les concepts du développement durable, et la manière dont ils sont appliqués à Transports Canada - a été conçu pour aider les gestionnaires et employés de Transports Canada à mieux saisir les principes fondamentaux, les processus et les répercussions du développement durable, et à se faire une idée plus éclairée du développement durable, de ses origines à son application courante à Transports Canada. Le cours dotera les participants des connaissances et des outils nécessaires pour intégrer des critères environnementaux sociaux et économiques à leurs responsabilités quotidiennes.

En 2004, Transports Canada a peaufiné le matériel du cours en fonction de la rétroaction reçue du cours pilote en 2002. Les instructeurs ont ensuite été sélectionnés par concours. Les prochaines étapes consisteront à diffuser l'existence du cours et à l'offrir dans les deux langues officielles aux bureaux de Transports Canada partout dans le pays, à compter de l'hiver 2005.



Destination durable dans la région de l'Ontario

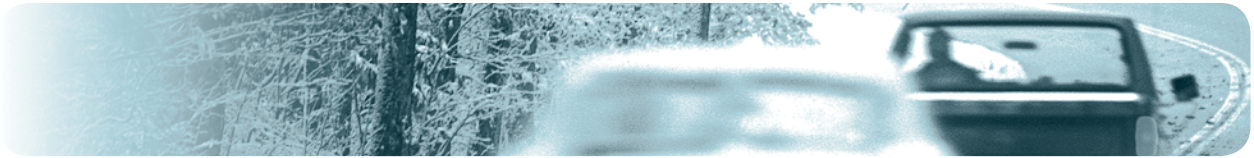
La région de l'Ontario a lancé Destination durable en 2004-2005, un programme instructif d'une demi-journée offrant aux employés de Transports Canada l'occasion de se renseigner sur le développement durable, les responsabilités du gouvernement, le système de gestion environnementale et la Stratégie de développement durable du Ministère. Le programme a été très bien accueilli pour l'instant, et a compté sur la participation de 102 employés de toutes les directions. Il sera offert de nouveau à des dates diverses au cours de 2005, voire en 2006. La rétroaction des participants a été positive. Les exercices comprenaient la création d'affichettes et de t-shirts comportant des slogans écologiques et des trouvailles amusantes dans le style : « Soyons écolos et n'y allons pas mollo », et « Fi à l'incandescent... va pour le fluorescent! » au devant d'un t-shirt et « j'ai vu la lumière » au dos.

B. Le changement climatique et la politique d'air pur

L'un des plus grands défis du transport durable consiste à contrôler ou à prévenir la pollution atmosphérique et d'autres émissions émanant des transports, tels les gaz à effet de serre (GES), les oxydes d'azote, les composés organiques volatiles, les matières particulaires et d'autres polluants atmosphériques. Transports Canada entreprend l'analyse politique nécessaire pour l'élaboration de nouveaux programmes de transport, technologies, meilleures pratiques, outils politiques et instruments économiques pour veiller à la réduction des GES et à l'adaptation dans tous les aspects du secteur des transports. Le Ministère a un rôle clé à jouer dans un certain nombre d'initiatives importantes telle la campagne du Défi d'une tonne et le protocole d'entente entre le gouvernement fédéral et l'industrie automobile.

Élaboration de politiques en matière de changement climatique

Depuis sa participation à la Table du transport sur le changement climatique (TTCC) à la fin des années 1990, Transports Canada n'a eu de cesse que d'élaborer des mesures pour réduire les GES dans le secteur des transports. Le Ministère a contribué de manière significative au volet des transports de la stratégie du gouvernement sur le changement climatique. Le vaste éventail d'analyses entreprises par la TTCC et les travaux subséquents ont mené à la mise en œuvre de nombreux programmes de Transports Canada sur la problématique des émissions de GES attribuables aux transports. Ces programmes comprennent le Programme de véhicules à technologies de pointe, le Programme de démonstrations en transport urbain, le Programme en matière d'efficacité du transport des marchandises et l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies de transport des marchandises.



À moins de passer à l'action, les émissions de GES continueront d'augmenter à mesure que la population, la croissance économique et le commerce se multiplieront, et celles émanant du transport des marchandises redoubleront d'ardeur. Étant donné que le réseau de transport canadien est très complexe, et qu'il touche un grand nombre d'utilisateurs sur un vaste territoire, le remède pour relever le défi exige une approche intégrée à facettes multiples. Dans cet esprit, Transports Canada a peaufiné les programmes existants et prévu des mesures supplémentaires. Ces initiatives seront évaluées dans le contexte d'un examen du Secrétariat du Conseil du Trésor des programmes existants et nouveaux, qui sera effectué d'ici l'automne 2005.

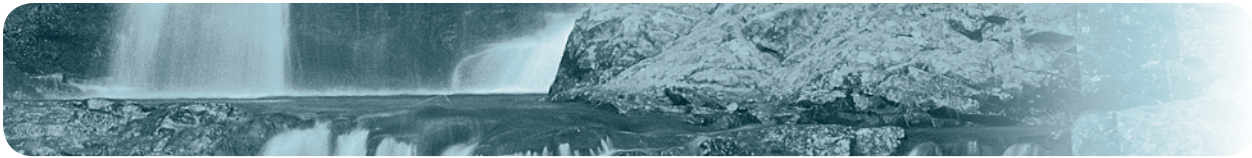
Négocier pour le succès – Protocole d'entente avec l'industrie automobile

Le 5 avril 2005, le gouvernement fédéral et l'industrie automobile ont convenu d'entreprendre un plan pour réduire les émissions de GES émanant des véhicules légers (automobiles, fourgonnettes, véhicules utilitaires sportifs et camionnettes) de 5,3 mégatonnes (Mt) au Canada d'ici 2010 – c'est là le fruit de deux années de pourparlers. Ressources naturelles Canada (RNC) s'est chargée des négociations pour obtenir que l'industrie automobile consente à réaliser des économies de carburant à titre facultatif. Transports Canada a été un participant clé dans ce processus, à l'instar d'Environnement Canada et d'Industrie Canada. La conclusion de cet accord est une bonne nouvelle pour l'environnement, tout comme pour les consommateurs qui profiteront de nouvelles technologies leur permettant de réduire les émissions à la fois que les coûts de carburant. Par la même occasion, cet accord donne à l'industrie automobile la marge de manœuvre dont elle a besoin pour réduire les émissions de manière rentable.

Le Défi d'une tonne

Le Défi d'une tonne, campagne de commercialisation sociale dirigée par Environnement Canada et RNC) avec le soutien de Transports Canada, est une initiative nationale pour le changement climatique qui met tous les Canadiens au défi de réduire leurs émissions de GES, en moyenne, d'une tonne (soit de 20 %) d'ici la fin de 2006. La campagne offre aux Canadiens les informations et les ressources qui leur sont nécessaires pour leur permettre d'effectuer des choix concernant leur mode de vie afin de réduire les émissions de GES.

Au cours de l'exercice financier 2004-2005, Transports Canada a appuyé une série d'activités dans le cadre de la campagne du Défi d'une tonne de diverses façons, dont : participation active à de nombreux comités et groupes interministériels, y compris en ce qui a trait à la fourniture de conseils d'experts sur les questions liées au transport; efforts en vue d'intégrer le message et les produits du Défi d'une tonne aux programmes et initiatives de Transports Canada; et rôle clé dans l'évaluation et la sélection de 47 localités récipiendaires de fonds émanant du Défi d'une tonne pour lancer le défi localement. Le Ministère a également participé à des



salons et à des expositions, et tissé des partenariats stratégiques avec les intervenants du secteur privé, tout en démontrant son leadership dans les activités de communication internes. Plus particulièrement, le Ministère a adopté une approche novatrice pour encourager ses employés à relever le Défi d'une tonne et cette approche est devenue un modèle pour tous les ministères du gouvernement. On trouvera une description de certaines des réussites du Ministère dans le cadre de ce programme sur le site Web du Défi d'une tonne à l'adresse suivante : <http://www.climatechange.gc.ca/onetonne/français/index.asp>.

Le Défi d'une tonne va à l'école dans la région de l'Atlantique

Avec le soutien de Transports Canada, un étudiant d'école secondaire de Moncton a fait la promotion du Défi d'une tonne par des présentations dans des écoles secondaires locales, en s'entretenant avec plus d'un millier d'étudiants. Transports Canada a offert à l'étudiant le soutien technique, le matériel de promotion qui lui était nécessaire, et le Ministère a même exposé des véhicules hybrides de son parc automobile dans les écoles secondaires pour sensibiliser les étudiants au Défi d'une tonne et les aider à agir pour contrer les effets du changement climatique.

Les effets des investissements dans le transport en commun sur les émissions de gaz à effet de serre : une perspective nationale

Une étude menée actuellement par Transports Canada évalue les réductions d'émissions de gaz à effet de serre (GES) réalisables à l'échelle nationale grâce à la mise en œuvre de projets de transport en commun déterminés au seul chapitre des plans municipaux et de concert avec une variété d'initiatives stratégiques prévues en matière de transport urbain. Cette étude a été entreprise dans le cadre d'une série d'études visant à bien comprendre la contribution du transport en commun aux cibles de réduction de gaz à effet de serre établies dans le *Protocole de Kyoto*. L'étude utilise les modèles ou les plans de planification des transports de 10 villes canadiennes. Elle a également réuni des études de cas concernant les mesures de gestion de la demande en matière de transport et les répercussions après la mise en œuvre de projets de transport en commun. Un calculateur, utilisant l'extrait des modèles de transport de chaque municipalité, a été élaboré pour les émissions de gaz à effet de serre directs et indirects. Le rapport final de cette étude n'a pas encore été publié.

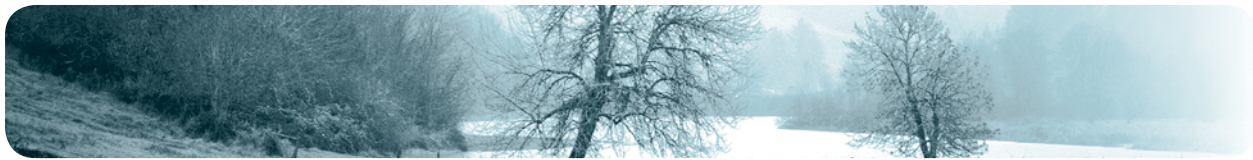


C. Analyse du transport durable

Les recherches et le soutien analytique sur divers enjeux touchant le changement climatique et le transport durable sont une composante essentielle de la politique du développement durable. Transports Canada entreprend diverses initiatives et études qui aideront à combler les lacunes sur le plan des données, à élaborer des outils pour faciliter la prise de décision et les indicateurs de rendement du développement du transport durable. Ces travaux sont une contribution importante au développement, à l'évaluation et à la surveillance des mesures d'atténuation des effets du changement climatique.

Soutien de l'exigence de rapport des relevés d'odomètre

L'un des défis stratégiques de Transports Canada dans sa Stratégie de développement durable de 2004-2006 consiste à améliorer le processus décisionnel du gouvernement et du secteur des transports. Une partie importante de cette stratégie réside dans l'amélioration de la collecte de données en vue d'assurer la disponibilité d'informations uniformes et utiles sur divers éléments du réseau des transports. En septembre 1999, les ministres des Transports ont approuvé les recommandations en vue d'élaborer une stratégie de données pour combler les lacunes de données dans le secteur des transports afin de mieux répondre aux enjeux du changement climatique – les efforts se sont dès lors concentrés sur le transport routier. Le Ministère a commandé une étude en 2004 en vue d'évaluer la faisabilité d'utiliser les systèmes d'immatriculation actuels pour obtenir des informations sur le transport routier au moyen d'un programme de lecture des relevés des odomètres des véhicules. Les constatations ont révélé qu'une approche normalisée à l'échelle nationale n'est pas possible en raison des importantes différences des systèmes d'immatriculation des véhicules dans les diverses administrations. Elles ont également révélé que le programme de déclaration des ROD le plus viable consisterait en un mélange de types de programmes au niveau des administrations (avec la possibilité d'augmenter la couverture de données jusqu'à concurrence de 92,4 % des véhicules routiers, les immobilisations à verser dans ce contexte consistant en une somme unique d'au moins 1,2 million de dollars, sans parler des coûts d'exploitation annuels qui se chiffrent à un minimum de 0,3 million de dollars). Les conclusions et les constatations de l'étude ont été présentées au Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière en septembre 2004. Une copie de l'étude de faisabilité est disponible sur demande auprès de Transports Canada, Affaires environnementales.

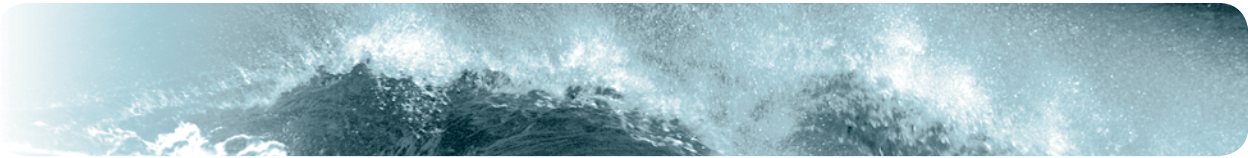


Étude portant sur les coûts de la congestion urbaine au Canada

Une étude menée par Transports Canada fournit la première analyse complète et systématique de la congestion urbaine au Canada. À cet égard, elle contribue considérablement à bien faire comprendre la congestion urbaine au Canada. Cette étude fait partie des efforts déployés par Transports Canada pour mieux comprendre les autres avantages des mesures urbaines visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, ce qui permettra ainsi au Ministère de revoir leur rentabilité. Dans *l'étude sur les coûts de la congestion urbaine au Canada*, des indicateurs de congestion ont été élaborés pour les neuf plus grandes régions urbaines du Canada : Québec, Montréal, Ottawa-Gatineau, Toronto, Hamilton, Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver. On y mesurait la congestion récurrente, laquelle est une situation quotidienne dans les principales villes où la demande pour un réseau de transport dépasse la capacité de transporter les personnes et les marchandises rapidement. L'étude n'a pas encore été publiée.

Logiciel d'analyse coûts-avantages appliqué au transport urbain

Le Ministère a lancé un nouvel outil logiciel en novembre 2004 qui aide les planificateurs de transport à prendre des décisions plus écologiques en ce qui a trait au transport urbain. Le logiciel TransDec fournit le cadre nécessaire pour l'analyse de tout un éventail d'investissements possibles dans les transports urbains, ainsi que pour les travaux de réfection et d'entretien, et s'applique aux divers modes de transport, y compris le réseau des autobus, les rails légers, les rails lourds, les chemins de fer de banlieue et les routes. En plus d'évaluer les coûts de transport classiques, ce logiciel exclusif mesure également les avantages que présente la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des émissions polluantes, la sécurité rattachée au transport, la réduction des embouteillages, l'amélioration de la circulation et le développement communautaire. Il permet à l'utilisateur de créer et d'analyser un scénario précis, dans le but d'améliorer le processus décisionnel en ce qui a trait à l'amélioration des transports urbains. Le logiciel TransDec peut être utilisé gratuitement par les gouvernements, les commissions de transport, les universités, les organisations non gouvernementales et des entrepreneurs indépendants qui travaillent pour ces organisations. Il peut être téléchargé à même le site (<http://www.tc.gc.ca/programs/Environnement/EconomicAnalysis/model/menu.htm>). Les autres intéressés peuvent obtenir des droits d'utilisation de HLB Decision Economics, qui a élaboré le logiciel et qui est le seul titulaire des droits sur ce modèle. Depuis sa parution, Transports Canada a continué à améliorer le logiciel TransDec. Un manuel de l'utilisateur sera disponible sur le site Web de Transports Canada en 2005 ou au début de 2006.



L'Administration centrale analyse les incitations économiques

Au cours de l'an dernier, la promotion de la production et l'achat de véhicules plus éconergétiques ont été au centre des activités d'un groupe de travail interministériel dirigé par Transports Canada. Dans le cadre de ces travaux, le Ministère est en train d'évaluer les répercussions d'un système de réduction des droits à l'aide d'un nouveau cadre de modélisation des ventes de véhicules élaboré par le Oak Ridge National Laboratory (ORNL) des États-Unis et adapté au marché canadien par le Ministère en collaboration avec l'ORNL. Ce système offre des incitations économiques (taxation avec remise) à l'achat de véhicules plus éconergétiques et le recours à des pénalisations (impôts ou droits) pour l'achat de véhicules plus polluants. Au cours de l'année, le Ministère a veillé à former une expertise interne tout en développant et en peaufinant le cadre de travail – les travaux se poursuivront en 2006.

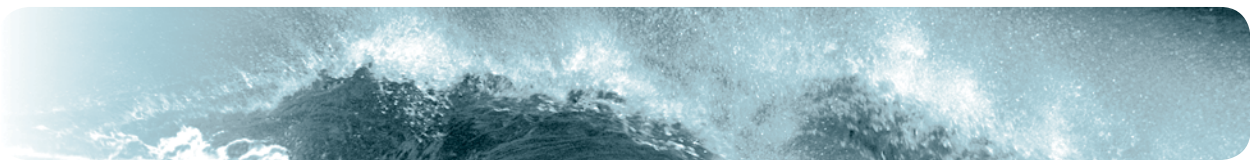
La taxation avec remise a été identifiée dans le budget fédéral de 2005 comme une mesure fiscale pour résoudre les problèmes du changement climatique, qui mérite une évaluation plus poussée. La Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie (TRNEE) a été chargée d'élaborer des options pour une taxation avec remise, de consulter et de formuler des recommandations au gouvernement pour le prochain budget fédéral. La TRNEE utilise le modèle élaboré et mis au point par Transports Canada pour analyser diverses options, et le Ministère soutient également les travaux de la TRNEE en lui offrant son savoir-faire analytique. La TRNEE devrait présenter ses recommandations d'ici novembre 2005.



Initiatives environnementales

La Direction des initiatives environnementales élabore et administre des programmes et des initiatives spéciales à l'appui d'un réseau de transport plus durable au Canada, y compris par la réduction des émissions de GES attribuables au transport.

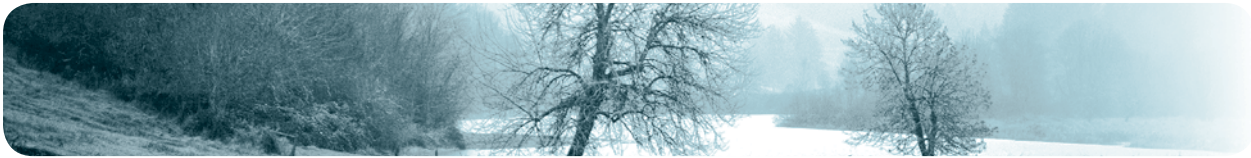
Les principales responsabilités de la direction comprennent : la réalisation d'évaluations sur l'efficacité et la sécurité des carburants, des évaluations environnementales, et la présentation des véhicules et technologies de pointe disponibles ou sur le point de paraître; soutien à l'élaboration et à l'intégration des stratégies, d'outils de planification des transports et des meilleures pratiques en vue de réduire les émissions de GES; démonstration, mesures et surveillance de l'efficacité de toute une gamme de stratégies urbaines intégrées pour contrer les GES; soutien de projets communautaires qui démontrent des avantages mesurables pour le transport durable; soutien aux démonstrations et achats et installations de technologies et des meilleures pratiques susceptibles d'améliorer l'efficacité des carburants; soutien à des démonstrations de d'alimentation externe dans le secteur maritime; négociation d'accords volontaires sur le rendement pour la réduction des émissions de GES de l'industrie du transport des marchandises; et faire participer les intervenants aux partenariats et activités de renforcement des capacités.



A. Programme de véhicules à technologies de pointe et Programme de consommation de carburant des véhicules automobiles

Le gouvernement du Canada a lancé son Plan d'action 2000 sur le changement climatique en octobre 2000 – décrivant un ensemble exhaustif de 37 mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans tous les secteurs de l'économie canadienne. Le plan était conçu pour placer le Canada fermement sur la voie d'atteindre les cibles de réduction des émissions de GES établies dans le protocole de Kyoto, et reprenait de nombreuses bonnes idées émanant des consultations nationales du Canada auprès des intervenants sur le changement climatique. L'une des cinq mesures prévues dans le Plan d'action 2000 pour le secteur des transports est l'Initiative de consommation efficace de carburant des véhicules qui exige une amélioration assez marquée de l'efficacité énergétique des véhicules à moteur routier d'ici l'an 2010. Le Canada a ratifié le protocole de Kyoto en décembre 2002 et fait paraître le plan du Canada sur le changement climatique (2002). Le nouveau plan intégrait l'Initiative de consommation efficace de carburant des véhicules décrit dans le Plan d'action 2000 et préconisait une réduction de 25 % de la consommation de carburant (soit une réduction de 5,2 mégatonnes (Mt) des gaz à effet de serre) pour les nouveaux véhicules routiers d'ici 2010.

Les responsables de la Direction générale des affaires environnementales ont activement participé à un effort interministériel dirigé par Ressources naturelles Canada en vue de l'atteinte d'un accord volontaire avec les constructeurs automobiles afin d'atteindre ce but. Le 5 avril 2005, le gouvernement du Canada et l'industrie automobile canadienne ont conclu un accord afin d'agir au chapitre du changement climatique. En vertu de cet accord, les constructeurs automobiles travailleront volontairement à réduire les émissions annuelles de GES des véhicules légers de 5,3 Mt en 2010. Pour évaluer les progrès réalisés envers l'atteinte de cette cible, un comité mixte (industrie/gouvernement) de surveillance a été établi. Il comprend un représentant de Transports Canada.



Bonnes nouvelles, mauvaises nouvelles...

Il existe plus de 21 millions de détenteurs de permis de conduire et quelque 23 millions d'autos, de camions et d'autobus immatriculés au Canada. Les normes pour les véhicules automobiles en ce qui a trait aux émissions au Canada sont harmonisées avec celles des États-Unis et s'inscrivent parmi les plus rigoureuses du monde entier. Les émissions des polluants réglementés (hydrocarbures, oxyde de carbone, oxyde d'azote et matières particulaires) ont été réduites jusqu'à 98 % par rapport à l'époque où ces contrôles n'existaient pas encore. Les programmes parallèles sur l'efficacité énergétique du carburant administrés par la direction ont plus que doublé l'efficacité du carburant des véhicules légers depuis le début des années 1970.

Malgré ces améliorations non négligeables, les véhicules automobiles demeurent à eux seuls les plus grands responsables de la pollution atmosphérique nationale et les plus grands consommateurs de combustibles fossiles au Canada. Ils représentent environ le tiers du problème de la pollution atmosphérique et un quart des émissions de GES au pays, et les tendances récentes n'annoncent rien de bon. Entre 1990 et 2000, l'usage de carburant diesel et d'essence sur les routes a augmenté de 74 % et de 44 %, respectivement, une augmentation qui va de pair avec celle de la dimension et de l'utilisation du parc automobile. À défaut d'intervenir, la demande de carburant ne fera que s'accroître à l'avenir. Cette situation ne saurait être propice à la durabilité de l'environnement, pas plus qu'elle ne répond aux attentes du public en ce qui a trait à la protection de l'environnement.

L'accord de 5,3 Mt dépasse les réductions nécessaires pour améliorer l'efficacité énergétique de 25 % et cible toutes les sortes de GES, au-delà des réductions des émissions de dioxyde de carbone associées à la performance énergétique des carburants.

Le Programme des véhicules à technologies de pointe (PVTP) fait partie de l'Initiative de consommation efficace de carburant des véhicules. En vertu du PVTP, des véhicules et technologies de pointe disponibles ou sur le point de paraître sur le marché sont en train d'être évalués afin d'en déterminer l'impact sur l'efficacité des carburants, la sécurité et l'environnement. Élaboré et géré (jusqu'en 2004) par la Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile du Ministère, le PVTP et sa gestion ont été transférés à la Direction générale des affaires environnementales qui travaille actuellement à l'expansion du programme au-delà de la date prévue pour son arrivée à terme en mars 2006.

Les occasions de relever les défis environnementaux au moyen de changements progressifs et évolutifs diminuent rapidement. Nous sommes à l'aube d'une révolution technologique qui introduira les véhicules à technologies de pointe dont nous avons besoin pour relever nos défis environnementaux de pied ferme. Une nouvelle catégorie de petits véhicules légers, alimentés aux piles électriques, hybrides, les piles à combustible et les véhicules à carburant à basse teneur en carbone seront introduits au cours de la prochaine décennie.

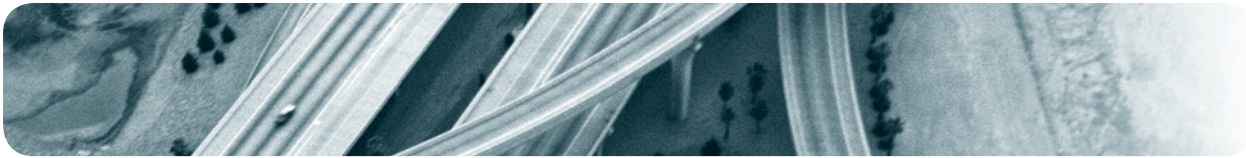
Véhicules à technologies de pointe :

Pour pouvoir atteindre l'objectif du Plan d'action 2002 sur le changement climatique qui consiste à réduire les émissions de GES des véhicules routiers du Canada d'ici 2010, le PVTP s'est concentré sur les véhicules et technologies de pointe qui pourront être disponibles à court terme (p. ex., équipés de nouveaux motopropulseurs et des dernières percées en ce qui a trait aux moteurs; moteurs diesel de pointe et moteurs à injection directe d'essence de pointe; suralimentation et suralimentation par turbocompresseur; transmission de pointe; pneus à faible résistance au roulement et freinage par récupération). De nouveaux matériaux et méthodes de construction ainsi que le recours à des carburants de pointe à faible teneur en carbone sont également en train de surgir.

Tableau 5 : Résumé des améliorations de consommation de carburant pour des technologies de pointe choisies

Technologie	Amélioration estimée au niveau de la consommation de carburant	Technologie	Amélioration estimée au niveau de la consommation de carburant
Injection directe d'essence	15%	Véhicules électriques hybrides	20%–30%
Moteurs diesel de pointe	40%	Véhicules à batterie électrique	75%
Moteur à allumage séquentiel commandé	10%–15%	Véhicules à piles à combustibles	*50%–80%
Soupape : distribution à programmes variables et levées variables	6%–8%	Transmissions de pointe	2%–8%
Désactivation de cylindre	7%–10%	Suralimentation et suralimentation par turbocompresseur	5%–10%
Moteurs à cylindrés variables	40%	Systèmes électriques à 42V	7%
Taux de compression variables	30%	Pneus à faible résistance au roulement	3%–5%
Arrêt au ralenti	6%–8%	Freinage par récupération	*30%

*Amélioration de l'efficacité énergétique



Les améliorations dans la consommation de carburant pour les motopropulseurs de pointe sont résumées au tableau 4. Ces améliorations ne sont pas cumulatives dans tous les cas mais elles sont décrites pour donner une idée de l'envergure de l'impact des technologies individuelles. Les améliorations dans la consommation de carburant dans le parc des nouvelles automobiles et des nouveaux camions légers sont possibles dans la décennie à venir à l'aide des technologies de pointe énumérées, et pourraient passer de 25 % à 40 %.

Objectifs du programme

Le PVTP a pour objectif de soutenir Transports Canada dans ses efforts afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre attribuables au transport et de créer un réseau de transport durable au Canada. Le programme vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre des véhicules routiers en :

- » évaluant la performance des véhicules à technologies de pointe en matière d'efficacité énergétique, d'émissions et de sécurité;
- » identifiant les possibilités et le potentiel du marché relativement à l'introduction et à l'utilisation des véhicules à technologies de pointe;
- » identifiant les obstacles à l'introduction et à l'utilisation des véhicules à technologies de pointe et en recommandant des solutions;
- » sensibilisant le public aux véhicules à technologies de pointe et à leurs avantages;
- » soutenant les programmes environnementaux de Transports Canada.

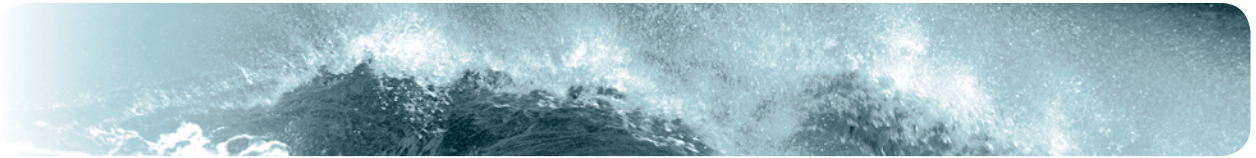
Activités du programme

Un programme d'acquisition, d'inspection, d'évaluation, d'essai et de démonstration des véhicules à technologies de pointe a été conçu et mis en œuvre afin d'atteindre les objectifs du programme.

Acquisition de véhicules : Le PVTP vise des véhicules à technologie de pointe à court terme. La conception, le développement et la production de véhicules et de technologies de pointe du monde entier sont en train d'être surveillés par la direction afin d'identifier et d'acquérir des candidats répondant aux besoins du parc automobile du programme. À compter de mars 2005, le parc du programme comptait 126 véhicules de pointe.

Inspection des véhicules

Il existe 827 exigences distinctes énoncées dans les *Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada* (NSVAC) et dans la *Loi sur la sécurité automobile*, en fonction desquelles une inspection visuelle peut déterminer si un véhicule transportant des passagers est conforme. Les véhicules du parc du PVTP sont inspectés pour vérifier leur conformité à ces exigences. Les résultats de ces inspections peuvent aider à identifier les obstacles réglementaires à l'introduction des véhicules à



technologies de pointe au Canada tout en indiquant les occasions de rationaliser, de moderniser et de modifier les règlements de manière à faciliter l'introduction des véhicules à technologies de pointe par des moyens qui ne compromettent ni l'environnement ni la sécurité.

Évaluation routière

La plupart des véhicules du parc du PVTP sont soumis à des évaluations routières. Les véhicules sont conduits sur les routes publiques à toutes les saisons et dans toutes sortes de conditions. Cela permet d'évaluer le véhicule dans des conditions de vie réelles et de déterminer à quel point le véhicule s'adapte aux autres véhicules et à la circulation sur les routes canadiennes. L'évaluation d'un vaste éventail de caractéristiques et de paramètres de rendement du véhicule est ainsi effectuée.

Essai sur piste instrumentée

Les ingénieurs et techniciens du programme mettent les véhicules de pointe à l'essai au Centre d'essai pour essais automobiles de Transports Canada. Il s'agit d'une installation d'essai située sur un terrain de 1 200 acres à Blainville (Québec), qui dispose d'un laboratoire et des installations de piste nécessaires pour l'essai adéquat de ces véhicules dans des conditions contrôlées.



Tests en laboratoire

Les inspections routières et les essais sur piste instrumentée sont accompagnés d'une série de tests officiels en laboratoire. Des dynamomètres à châssis en usage à Environnement Canada sont utilisés pour mesurer les émissions et la consommation de carburant. Les laboratoires d'essai de sécurité au Centre d'essais de Transports Canada sont utilisés pour les essais suivants :

- » essais de collision afin de vérifier la protection des passagers aux sièges avant, arrière et sur les côtés
- » solidité du plafond
- » solidité des portes latérales
- » ancrage de la ceinture de sécurité
- » performance du dégivreur
- » performance du frein anti-blocage sur glace
- » freins (freins de service et de stationnement)
- » pare-chocs
- » bruit

Démonstration de la technologie

Les événements publics sont une partie fondamentale du PVTP du moment qu'ils servent à sensibiliser le public aux véhicules à technologies de pointe et à leurs avantages. Le programme est diffusé parmi le public par le recours à une série d'approches, notamment : publication d'articles à propos du PVTP et des véhicules à technologies de pointe dans des journaux, des revues et des ouvrages; préparation de programmes de sélection et d'interview, ainsi que d'interviews sur Internet en direct; et préparation d'expositions de véhicules lors de conférences et d'événements publics divers. À compter de mars 2005, le PVTP a participé à quelque 145 événements, se faisant connaître à une audience estimée à plus de 7 millions de Canadiens. La rétroaction du public sert à déterminer le niveau général d'acceptation, de connaissance et d'intérêt pour les véhicules de pointe ainsi que pour les buts et objectifs du programme.



Autres activités du PVTP

Un certain nombre d'autres activités d'initiatives aident le PVTP à atteindre ses buts. En voici quelques-unes :

Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, Groupe de travail 29, Groupe de travail sur la pollution et l'énergie (CEE (ONU)/WP.29/GRPE) : Ce groupe de travail (qui relève de la Commission économique des Nations Unies pour le Comité des transports intérieurs de l'Europe) administre un certain nombre d'ententes, y compris l'entente de 1998 visant l'harmonisation internationale de la réglementation technique des véhicules. Cette entente, dont le Canada est signataire, est un forum permettant aux pays de participer de manière fructueuse à l'harmonisation des règlements mondiaux techniques pour les véhicules routiers et autres. Affaires environnementales participe au groupe de travail sur la pollution et l'énergie (GRPE), qui relève du Groupe de travail 29, chargé d'élaborer des règlements relatifs à la pollution de l'environnement, les problèmes de bruit, de nouvelles technologies de motopropulsion ainsi que la conservation de l'énergie (consommation de carburant). La direction participe également à un certain nombre d'autres groupes de travail qui s'occupent de questions liées à la sécurité. L'harmonisation des règlements techniques mondiaux des véhicules est un élément essentiel pour l'introduction et l'utilisation des véhicules à technologie de pointe. Le travail que Transports Canada effectue de concert avec les divers groupes de travail de la CEE (ONU/WP.29) est censé aider à atteindre cet objectif.

Études spéciales : En plus des évaluations et des essais de véhicule décrits, on procède à un certain nombre d'études spéciales, notamment : la sécurité des véhicules par rapport à la taille et au poids des véhicules; une étude comparative des règlements de sécurité internationaux (Japon, CEE (ONU), É.-U., Australie et Canada); une comparaison des exigences internationales relatives aux essais de collision du train arrière; harmonisation des normes mondiales relatives au freinage des motocyclettes; intégrité du système d'alimentation en carburant des motocyclettes; et normes et codes relatifs aux véhicules alimentés aux piles à combustible.



Programme de consommation de carburant

Un des objectifs du Programme de consommation de carburant consiste à sensibiliser le public au rendement énergétique des véhicules automobiles. Ceci est fait en encourageant l'apposition d'étiquettes normalisées sur la consommation de carburant sur chaque nouveau véhicule et en publiant les mêmes renseignements dans le *Guide de consommation de carburant* annuel. Ces deux méthodes sont destinées à aider les consommateurs à prendre des décisions portant sur des achats efficaces au plan énergétique. Un autre objectif est de surveiller la consommation moyenne de carburant de la flotte canadienne de nouveaux véhicules en recueillant des données détaillées sur l'économie de carburant des véhicules automobiles et la technologie des moteurs et en faisant l'essai de nouveaux modèles de véhicules sélectionnés. Le programme encourage également l'amélioration du rendement du carburant de la flotte canadienne de nouveaux véhicules en établissant des objectifs de consommation moyenne de carburant de l'entreprise (CMCE) pour l'industrie de l'automobile.

Les fabricants et les importateurs s'efforcent de réaliser les objectifs de CMCE établis en vertu du programme facultatif ou de s'améliorer par rapport à ces objectifs. Des mesures incitatives supplémentaires sont également prévues pour encourager l'industrie automobile à accroître la production de véhicules qui fonctionnent avec des carburants de rechange, par exemple, le gaz naturel, le méthanol, le propane ou l'électricité.



B. Programmes de transport urbain

La Division des programmes de transport urbain administre deux programmes qui encouragent le transport durable dans les villes et les localités du Canada, y compris par la réduction des émissions de GES. Ces programmes soutiennent tout un éventail de partenaires municipaux et d'organismes sans but lucratif afin de mettre à l'essai et d'adopter des stratégies de transport efficaces et rentables. Les avantages issus de ces programmes soutiennent à leur tour d'autres objectifs politiques importants pour le réseau des transports du Canada, dont la réduction du smog et des embouteillages et l'amélioration de la santé. Ces programmes sont :

- » financement de projets novateurs de transport durable sur une base communautaire au moyen du programme **Sur la route du transport durable** (SRTD);
- » financement de projets de démonstration intégrée sur les transports urbains qui démontrent, évaluent et encouragent des stratégies rentables pour la réduction des émissions de GES, par le biais du **Programme de démonstrations en transport urbain** (PDTU);
- » un site Web d'information nationale qui propose des approches novatrices à la planification, à la mise en œuvre et à la mesure des résultats des initiatives de transport urbain durable, qui constituent un volet du PDTU.

Sur la route du transport durable

Ce programme encourage l'élaboration et la promotion de stratégies de transport durable novatrices par le financement de projets communautaires qui comportent des avantages mesurables et éprouvés pour les Canadiens. Il vise à démontrer comment les Canadiens peuvent mieux comprendre et agir sur les questions du transport durable. Le SRTD soutient les projets conçus par les ONG, des organisations communautaires, des établissements d'enseignement, des syndicats et d'autres projets à but non lucratif soutenus par des entreprises ou associations professionnelles. Les types de projet admissibles au financement prévu par le SRTD comprennent : des études et analyses; l'élaboration de pratiques ou d'outils novateurs; des projets pilotes de démonstration; des ateliers et séances d'information aux colloques; et des initiatives d'éducation et de vulgarisation pour sensibiliser le public à d'autres modes de transport durable. Le programme verse jusqu'à concurrence de 50 % des dépenses des projets admissibles jusqu'à une contribution maximale de 100 000 \$ sur deux ans. Les demandes sont acceptées deux fois l'an, le 1^{er} juin et le 1^{er} décembre. En 2004-2005, le Ministère a approuvé des contributions pour un total de 855 194 \$ relativement à 20 projets d'un bout à l'autre du pays – pour des initiatives visant à élargir les réseaux de covoiturage, planifier en vue d'une croissance intelligente, rendre les activités de transport dans l'industrie forestière plus efficaces, et permettre aux jeunes de se déplacer dans leur localité de manière plus sûre et pratique. Pour plus de renseignements sur le programme, consulter le site : www.tc.gc.ca/srtdt



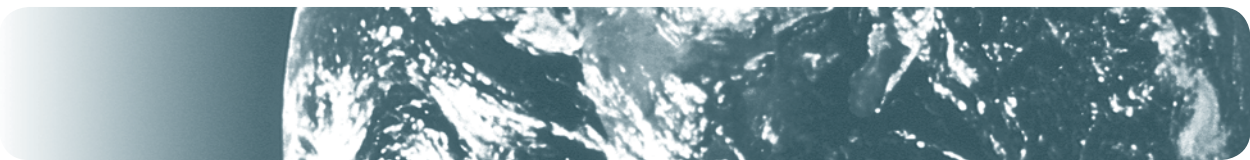
Le vélo partagé : Un programme communautaire de prêt de vélos

Le Community Bicycle Network's (CBN) BikeShare (Réseau de vélo partage communautaire) offre des vélos que les membres peuvent emprunter dans plusieurs points de service à Toronto. Grâce à la contribution du programme SRTD, ce réseau communautaire a répandu ses services et tissé de nouveaux partenariats avec le secteur privé et public. Avec ses 14 points de service actuels et ses 181 vélos disponibles, le réseau permet à ses membres d'emprunter les vélos pour une durée allant jusqu'à trois jours – pour des droits d'adhésion annuels de 25 \$.

Les vélos du réseau BikeShare ont desservi plus de 800 membres qui ont parcouru quelque 50 260 kilomètres. À l'aide d'estimations sur la quantité d'émissions évitée en utilisant des vélos au lieu de conduire, on peut affirmer que le programme réduit les émissions d'un certain nombre de substances : 283 333 kilos d'oxyde de carbone, 22 667 kilos d'oxyde d'azote, 15 583 kilos de dioxyde de carbone et 36 833 kilos d'émissions de composés organiques volatiles qui auraient autrement ajouté à la pollution atmosphérique de Toronto.

Le CBN se rallie à des organisations telles la Commission des Transports de Toronto (TTC), le GO Transit et « Moving the Economy » afin de prévoir des points de service multimodaux permettant un transfert sans anicroche entre les divers modes de transport durable suivant la formule du guichet unique. Le vélo partage a également tissé des partenariats avec les écoles locales, les groupes et centres communautaires afin de renseigner les parents et les enfants sur l'utilité d'opter pour le vélo comme moyen de transport plus sain.

En tant que chef de file du vélo partage communautaire au Canada, BikeShare est une source d'information importante sur les choix dynamiques que d'autres municipalités peuvent faire au niveau des transports. Pour l'instant, 13 organisations de l'Amérique du Nord qui ont l'intention de lancer leur propre programme de vélo partage ont cherché à se renseigner auprès du CBN.



Programme de démonstrations en transport urbain

Le PDTU vise à réduire les émissions de GES émanant des transports urbains par la mise en œuvre de démonstrations partout au Canada, ainsi que par le partage d'informations sur les approches les plus réussies afin d'encourager leur imitation. Les démonstrations sont en train de se traduire par de nouveaux circuits express pour autobus; de nouvelles pistes cyclables et installations pour piétons; des programmes des options pour navetteurs; des technologies de propulsion propre et bien plus encore. Mises en œuvre de manière intégrée, ces démonstrations visent également à rendre le transport durable plus pratique, à améliorer la qualité de l'air, et à faire un usage plus efficace des infrastructures, ainsi qu'à améliorer la qualité de vie dans les villes et localités du pays. Le site Web du programme relie les municipalités canadiennes et les responsables du transport à des solutions de transport urbain, et comprend tout un éventail d'informations sur les résultats des projets de démonstration, des études de cas supplémentaires au Canada, une banque d'images et des liens à d'autres sources d'information, ainsi que la liste des gagnants des prix.

En 2004, des démonstrations ont eu lieu dans cinq régions urbaines (Halifax, Waterloo, région du Grand Toronto et Hamilton, Vancouver et Whitehorse).



(Photo gracieuseté de Lana Langley, municipalité régionale de Halifax)



À **Halifax**, la municipalité régionale est en train de mettre en place deux corridors de transport en commun rapides qui relient le centre-ville de Halifax, où travaillent 25 000 personnes, aux agglomérations voisines et aux commerces et établissements que l'on retrouve le long de ces voies. Dans les corridors, le service des bus sera offert toutes les cinq minutes en période de pointe et le nombre d'arrêts sera limité afin de réduire les temps de déplacement. Des mesures assurant la priorité au transport en commun, y compris la voie exclusive, les évitements de file d'attente et la synchronisation spéciale de la signalisation aux intersections congestionnées, réduiront les retards des autobus dans la circulation mixte. De nouvelles installations dans les gares aideront les passagers à accéder au service de transport en commun rapide par différents modes. Dans les deux corridors, les gares fourniront des renseignements en temps réel sur l'arrivée des autobus selon le système actuel de localisation automatique des véhicules en usage à Halifax. Il sera également possible de procéder dans les gares à une intégration novatrice de services spécialisés de transport en commun à l'intention des personnes handicapées.

Les municipalités de la **région du Grand Toronto et de la ville de Hamilton** proposent un nouveau partenariat mixte (public-privé) appelé Initiative de transport intelligent pour gérer la demande de transport dans la région. Une organisation régionale mère et un réseau d'organismes élaboreront des stratégies novatrices pour multiplier les choix de déplacement, offrir des incitatifs pour des systèmes de déplacement partagés et réduire les occasions où l'on conduit un véhicule sans passager. Les services comprendront entre autres le jumelage des initiatives de covoiturage et des accompagnements d'urgence, des fourgonnettes fournies par les employeurs, et une campagne de commercialisation et d'éducation régionale.

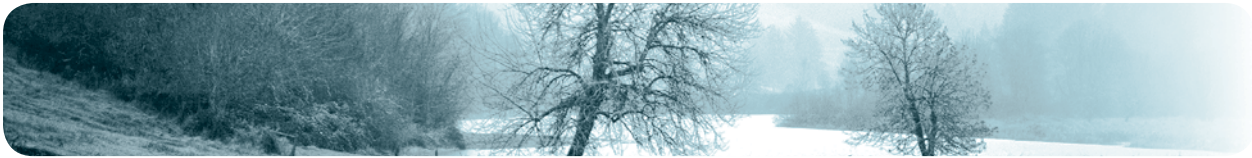




Dans la **région de Waterloo**, un service d'autobus express de haute qualité est en train d'être établi pour attirer de nouveaux usagers des transports urbains. Le service express reliera quatre centres-villes, les grands établissements universitaires, ainsi que les édifices des bureaux, les principaux hôpitaux et centres d'achat régionaux, avec moins d'arrêts que sur les routes locales. Pour créer un service express sans avoir à construire une voie distincte, la région équipera les autobus d'un système mondial de localisation (GPS) et mettra en place des signaux indiquant que les transports publics ont la priorité. Les bus seront équipés de support à bicyclettes et des améliorations seront apportées aux infrastructures existantes destinées aux piétons et aux cyclistes afin de leur donner des options plus conviviales pour faire la transition entre marcher, faire du vélo et emprunter les transports urbains. La région est également en train de prévoir des améliorations au service à la clientèle, en proposant entre autres un planificateur de déplacement sur Internet, et en lançant un plan de commercialisation et de vulgarisation ciblé pour encourager les gens à emprunter les transports en commun.

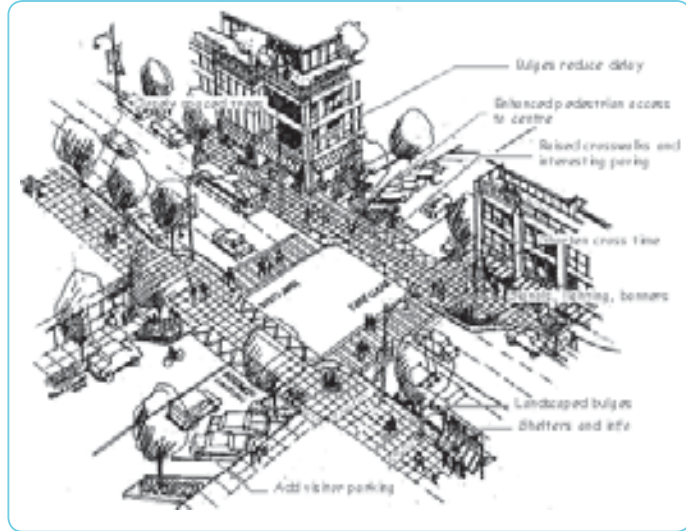
La **ville de Whitehorse** est en train d'améliorer ses infrastructures pour encourager l'utilisation des transports urbains en réduisant deux routes à quatre voies à deux voies avec une voie au centre pour virer à gauche, et elle est en train d'ajouter des abribus aux carrefours. Elle procède également à l'amélioration de trois importantes voies polyvalentes entre le centre-ville et les zones résidentielles en établissant la nouvelle connexion et lieu de traversée des rivières, et l'éclairage et des marches sur les pentes raides. La ville est en train de planter des arbres, d'améliorer l'éclairage, de placer des bancs, des supports à bicyclette, des abribus et d'offrir des informations sur les transports urbains afin d'encourager le déplacement à pied et l'usage des transports publics dans la région du centre-ville. Enfin, un carrefour à sens giratoire est en voie d'être installé à une intersection majeure afin d'améliorer la vitesse des véhicules et la sécurité des usagers de la route. La ville est également en train d'élaborer un plan de commercialisation et de vulgarisation, y compris des campagnes anti-ralenti et un défi éconavette, ainsi que des initiatives de gestion de la demande en transport dont un système de jumelage pour le covoiturage, une flotte de vélos pour le centre-ville, et une campagne de planification personnalisée des déplacements, étudiant les habitudes de déplacement des participants et leur offrant des informations personnalisées sur les divers choix qui leur sont offerts.





Dans la région du **Grand Vancouver**, Translink (la Greater Vancouver Regional Transportation Authority), est en train de mettre en œuvre six stratégies visant à améliorer la manière dont les gens se déplacent.

L'un des six éléments comprend un programme remanié pour la rue Main – afin de réduire les retards des autobus, le temps qu'il faut aux piétons pour traverser la rue, améliorer la sécurité des piétons et améliorer l'image dynamique de la rue. Une autre initiative correspond à la construction de la route écologique de Central Valley Greenway – un circuit de 22 kilomètres qui deviendra l'épine dorsale du réseau des pistes cyclables de la région et qui reliera de nombreux points tout en donnant aux cyclistes, aux piétons ainsi qu'à d'autres usagers du transport en

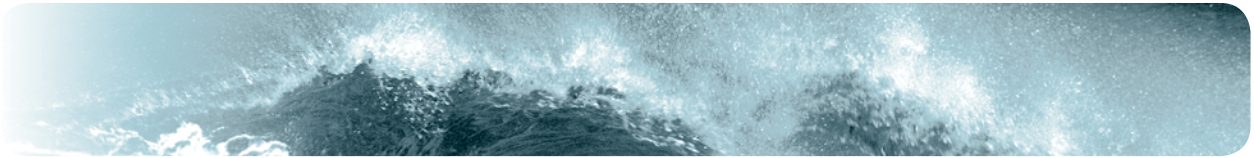


(Croquis par gracieuseté de Frank Ducote)

commun qui sont actifs, un autre moyen plus sécuritaire et plus pratique de partager les infrastructures routières. La route écologique permettra aux usagers d'éviter la moitié des intersections le long du parcours, et des mesures assurant la priorité aux cyclistes seront mises en place aux autres feux de circulation. La région entend également équiper deux autobus de moteurs hybrides et de les mettre en service payant à plein temps afin de démontrer leur viabilité et leur fiabilité.

Des **villages urbains** sont planifiés pour quatre emplacements, avec des mesures telles la modération de la circulation, L'un des six éléments comprend un programme remanié pour la rue Main – afin de réduire les retards des autobus, le temps qu'il faut aux piétons pour traverser la rue, améliorer la sécurité des piétons et améliorer l'image dynamique de la rue. Une autre initiative correspond à la construction de la route écologique de Central Valley Greenway – un circuit de 22 kilomètres qui deviendra l'épine dorsale du réseau des pistes cyclables de la région et qui reliera de nombreux points tout en donnant aux cyclistes, aux piétons ainsi qu'à d'autres usagers du transport en commun qui sont actifs, un autre moyen plus sécuritaire





et plus pratique de partager les infrastructures routières. La route écologique permettra aux usagers d'éviter la moitié des intersections le long du parcours, et des mesures assurant la priorité aux cyclistes seront mises en place aux autres feux de circulation. La région entend également équiper deux autobus de moteurs hybrides et de les mettre en service payant à plein temps afin de démontrer leur viabilité et leur fiabilité.

Réseau d'information du PDTU

Tout au long de 2004, le Réseau d'information du PDTU a organisé 12 événements d'apprentissage qui se sont articulés autour d'études de cas internationaux et canadiens sur le transport urbain durable, les transports actifs, la gestion de la demande en transport, les transports urbains et des sujets connexes. Un total de 877 membres constituant le groupe cible du programme ont participé à ces séances. Le réseau parraine deux programmes de prix – le Prix de réalisation en transport urbain durable de l'Association des transports du Canada (ATC) et le Prix au transport urbain durable de la Fédération canadienne des municipalités (FCM). Ces prix ont été octroyés à la municipalité régionale de Waterloo pour son « You can clear the air », supplément de cours offert aux élèves de troisième année, et à Translink pour son programme U-Pass, respectivement. Vingt-cinq études de cas de transport urbain durable ont été élaborées et affichées sur le site Web du programme. Pour de plus amples renseignements sur le programme, consultez : www.tc.gc.ca/utsp



C. Initiatives des transports de marchandises en matière d'environnement

La Division des initiatives des transports des marchandises en matière d'environnement administre les programmes de transport de marchandises afin d'éviter la multiplication des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport des marchandises. Les programmes sont conçus pour tisser des partenariats avec des associations et entreprises consacrées aux transports des marchandises afin d'améliorer leur rendement éconergétique et leur compétitivité au moyen de pratiques d'exploitation novatrices et de la commercialisation des technologies. Le programme offre également d'importants avantages pour d'autres objectifs de transport tels l'air pur et la sécurité. On trouvera ci-dessous quelques faits saillants des responsabilités et des travaux de la division au cours de l'exercice 2004-2005.

Financement des incitatifs pour les démonstrations et la technologie

Le Programme de démonstration de transport durable des marchandises soutient la démonstration et l'évaluation d'outils, technologies et de pratiques exemplaires susceptibles d'aider les entreprises du secteur du transport des marchandises à réduire leur consommation de carburant et leurs émissions de GES. Le programme met à l'essai des technologies et outils nouveaux et sous-utilisés ainsi que de nouvelles pratiques d'exploitation, dans des scénarios réels afin de démontrer et d'évaluer les possibilités d'économie de carburant. Pour l'instant, le programme a approuvé le financement de 30 projets sur six cycles de financement pour un total d'environ 3 millions de dollars. La sélection de projets du cycle 7 est en cours, et devrait s'achever d'ici septembre 2005. Les faits saillants de certains des projets financés en 2004-2005 sont indiqués dans l'encadré ci-contre, et on trouvera des renseignements sur tous les projets financés sur le site : <http://www.tc.gc.ca/programs/environnement/freight/FETI/FSDP/Reports/menu.htm>

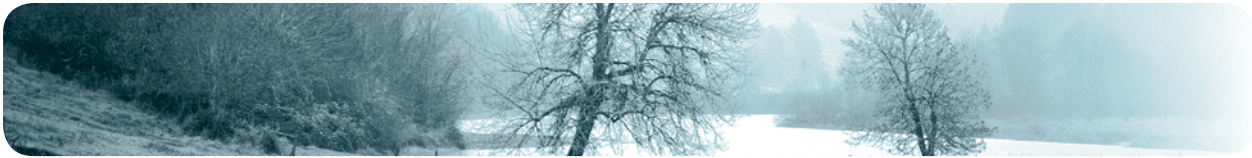
Le Programme d'encouragement au transport des marchandises fournit un financement pour encourager les compagnies de transport des marchandises par voie ferroviaire, aérienne et maritime à acheter et à installer des technologies susceptibles de réduire les émissions de GES de manière rentable. Le programme offre aux compagnies l'occasion de rendre leurs flottes plus éconergétiques sans avoir à supporter la totalité des dépenses et des risques de leurs investissements en technologie. Pour l'instant, le programme a approuvé le financement de trois projets sur un cycle de financement pour un total d'environ 1 million de dollars. La sélection des projets du cycle de financement 2 est en cours et devrait conclure d'ici septembre 2005.



Technologie de locomotive de manœuvre hybride

IDC Distribution Services Ltd., de Vancouver, recevra 370 000 \$ pour l'achat d'une locomotive de manœuvre hybride, appelée Green Kid. Cette locomotive de manœuvre servira au transfert des wagons entre les voies de garage d'usage commun qui appartiennent à l'administration portuaire du fleuve Fraser les voies d'accès situées sur l'installation. IDC Distribution Services Ltd. estime qu'en utilisant une locomotive Green Kid plutôt qu'une locomotive traditionnelle, elle pourrait diminuer jusqu'à 50 % sa consommation de carburant.





Programme de démonstration de transport durable des marchandises – Un échantillon des projets financés

Kelsan Technologies Corp. a reçu environ 225 000 \$ pour son projet de contrôle de la friction sur les rails, qui a permis à la compagnie de démontrer sa technologie brevetée de modification de la friction sur deux locomotives de trains de marchandises de la BC Rail. Vingt parcours testés ont été effectués; 10 parcours sans le système de vaporisation et 10 avec le système de vaporisation, sur un train d'essai de 45 wagons chargés de soufre sur le réseau de BC Rail entre Chetwynd et Prince George. Les résultats indiquent que l'on peut atteindre des réductions dans la consommation de carburant et d'émissions de GES (avec une réduction possible annuelle de 2,1 % à 3 % des émissions sur le total des émissions attribuables au transport ferroviaire des marchandises).

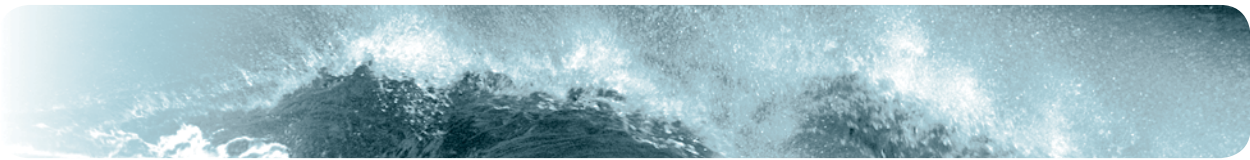


La **Compagnie de la Baie d'Hudson** a été choisie pour recevoir un peu plus de 28 000 \$ afin de faire la démonstration des avantages de l'utilisation de biodiesel (mélange B20, composé de 20 % de biodiesel et de 80 % de carburant diesel ordinaire) dans 12 camions de transport spécialisés pendant un an. En association avec Energy Advantage, Volvo Canada, Topia Energy et Canada Clean Fuels, elle surveillera des camions Volvo spécialisés pour déterminer l'incidence du biodiesel sur les émissions, l'efficacité énergétique, la performance et l'entretien des véhicules. Dans le cadre de ce projet on examinera aussi la possibilité d'obtention de crédits d'émissions de GES, d'oxyde d'azote et de dioxyde de soufre.



La société **Air Transat** a été sélectionnée pour le financement de 200 000 \$ afin de démontrer les possibilités de réduction de la consommation de carburant, des émissions de GES et du bruit pour toute la flotte des aéronefs (quatre Airbus-330, cinq Airbus-310 et cinq Lockheed 1011-500) par la mise en œuvre d'une série de mesures visant à économiser le carburant. Ces mesures comprennent entre autres les procédures en vol, les données sur le poids et la charge des aéronefs, la planification de la charge, la planification du combustible minimal requis et l'indexation en fonction des coûts. La cible globale consiste à réduire la consommation annuelle de carburant de 3 % afin d'atteindre 8 %.



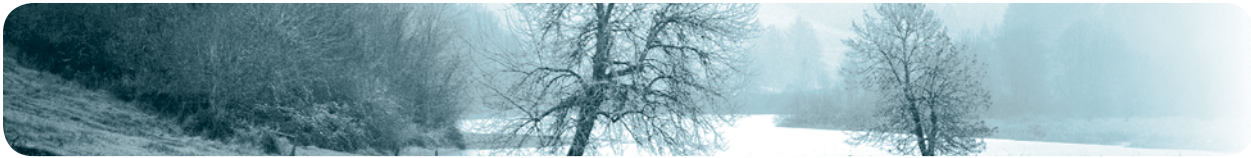


Projet d'alimentation externe pour le transport maritime : Ce projet a été conçu pour démontrer et évaluer la rentabilité de l'alimentation externe comme solution de recharge aux navires fonctionnant au ralenti lorsqu'ils sont ancrés dans les ports canadiens. L'alimentation externe a été reconnue comme une méthode prometteuse pour réduire l'augmentation des GES et d'autres polluants dans le secteur maritime. Transports Canada a pris la direction de l'étude de faisabilité de l'alimentation externe pour le transport maritime afin d'identifier des emplacements convenables pour cette alimentation externe au Canada. En fonction des constatations de l'étude, on financera jusqu'à concurrence de trois projets pilotes d'alimentation externe par voie de concours. La contribution maximale pour chaque projet pilote est de 1 million de dollars sur une période de deux ans. La sélection des emplacements pour les projets pilotes se fera par voie de concours et en fonction des activités des installations, des possibilités de réduction des GES, et des possibilités d'exploiter cette alimentation externe de manière rentable. L'étude, qui réduira les emplacements candidats à une dizaine ou à une quinzaine d'emplacements convenables pour les projets pilotes en question, a conclu cet été. Après sa diffusion publique, les membres du groupe des initiatives environnementales organiseront des séances d'information partout au Canada pour présenter les résultats de l'étude et encourager les exploitants des installations portuaires admissibles à présenter des propositions.



Initiative conjointe de l'industrie et des gouvernements pour la sensibilisation et le renforcement des capacités

À la rédaction, par le biais de l'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises, le Ministère a organisé et cofinancé cinq importantes conférences ou ateliers modaux pour la promotion de pratiques éconergétiques dans tous les modes. L'atelier **Tracer la voie : conférence sur l'efficacité énergétique et les émissions du secteur maritime** a eu lieu à Toronto en janvier 2005. On y présentait de l'information sur les toutes dernières solutions technologiques pour la réduction de la consommation de carburant et des émissions dans l'industrie maritime canadienne, ainsi que sur les expériences pratiques acquises par l'industrie et les mesures prises par celle-ci pour économiser du carburant dans l'industrie maritime, et un aperçu des lois et politiques nationales et internationales en ce qui a trait à la réduction des émissions dans le secteur maritime. Plus de 86 participants de l'industrie et du gouvernement y ont assisté, les résultats de l'évaluation finale ayant déterminé que les participants avaient trouvé la conférence extrêmement utile.



Ententes volontaires de réduction des GES entre le gouvernement et l'industrie

Dans le cadre de ce volet, des ententes volontaires de rendement seront établis entre le gouvernement fédéral et les associations industrielles de chacun des modes – ferroviaire, maritime, aérien et routier – afin de déterminer les initiatives concrètes pour la réduction des émissions de GES. Ces accords comprendront une cible pour la réduction des émissions et un plan d'action pour l'atteinte de cette cible.



Programme de sensibilisation de l'industrie



L'objectif du programme consiste à mener un programme de sensibilisation auprès des expéditeurs et groupeurs de marchandises afin de mieux leur faire comprendre les effets environnementaux de leurs décisions en matière de transport et de les inciter à adopter les solutions de rechange qui leur sont offertes pour un rendement plus éconergétique, le tout en vue de réduire les émissions des GES.

Le programme cherchera à préparer le matériel nécessaire pour mieux sensibiliser les usagers du réseau de transport des marchandises à propos des solutions de rechange durables dans le domaine. L'un des défis majeurs consistera à veiller à ce que les produits élaborés soient proportionnels aux améliorations sur le plan de l'efficacité et aux retombées commerciales. On a élaboré un document conceptuel sur le programme de sensibilisation des expéditeurs et les consultations auprès des principaux partenaires du gouvernement et de l'industrie constituent une priorité pour 2005.

Ententes volontaires de rendement

Une entente entre le gouvernement du Canada et l'Association du transport aérien du Canada (ATAC) a été signée par le ministre J.C. Lapierre et M. Cliff Makay de l'ATAC le 29 juin 2005 en vue de réduire les émissions de GES dans le secteur aérien canadien. Cette entente constitue une première pour le secteur aérien du Canada et du monde, et aidera à réduire les émissions tant à l'échelle nationale qu'internationale. La négociation d'un protocole d'entente avec les industries ferroviaires est sur le point d'aboutir, alors que les pourparlers se poursuivent avec l'Association des chemins de fer du Canada. Une étude en vue d'identifier et d'établir les cibles de réduction des émissions a été mise au point cet été.



2004-2005 — D'importants progrès sur divers fronts

Le présent rapport a souligné les travaux d'Affaires environnementales et des bureaux régionaux de Transports Canada. Abstraction faite des réalisations ponctuelles, un coup d'œil général sur les activités de l'année révèle les progrès suivants :

- » Les partenariats et le travail en collaboration ont augmenté – en 2004-2005, de nombreux projets, voire la plupart, ont fait appel à la direction et aux régions pour collaborer avec d'autres directions du Ministère, d'autres ministères et organismes fédéraux, ainsi qu'avec leurs homologues des gouvernements provinciaux et territoriaux, du secteur privé et volontaire, et des organisations internationales.
- » L'accent du gouvernement fédéral sur le changement climatique a été l'élément moteur d'une bonne partie des efforts de la direction, et continuera sans doute de l'être, à mesure que Transports Canada s'attache à jouer le rôle qui lui revient pour la réduction des gaz à effet de serre et d'autres émissions nocives.
- » Une sensibilisation accrue des intervenants et du public sur un certain nombre de fronts est devenue un aspect de plus en plus important des travaux de la direction – un public plus éclairé sur les enjeux et les facteurs qui contribuent au changement climatique exigent des informations plus techniques. La direction poursuivra ses activités d'information, de communication et de consultation auprès du public.
- » Le financement de projets et de programmes novateurs qui misent sur l'expertise du secteur privé s'est avéré un outil important – un outil tout désigné pour peaufiner les solutions aux problèmes environnementaux. La direction s'attache par ailleurs à perfectionner son savoir-faire interne afin de pouvoir continuer à offrir des conseils d'experts au Ministère, à d'autres ministères et organismes fédéraux ainsi qu'aux initiatives internationales.

L'année à venir présentera de nouveaux défis et de nouvelles occasions à saisir. Les préparatifs s'amorceront pour l'élaboration d'une nouvelle stratégie de développement durable et Affaires environnementales voudra veiller à une amélioration continue en cherchant des moyens novateurs d'intégrer les critères environnementaux économiques et sociaux aux processus décisionnels. Le présent rapport a permis de documenter de nombreuses réalisations. Il s'agit maintenant de consolider les acquis pour l'avènement d'un lendemain plus durable.



Liste des acronymes

- ATAC — Association du transport aérien du Canada
- BPC — Biphényles polychlorés
- CAEP — Comité de la protection de l'environnement en aviation
- CAP-RGT — Conseil de l'air pur de la Région du Grand Toronto
- CCME — Conseil canadien des ministres de l'environnement
- CE — Centre d'excellence
- CEDD — Commissaire à l'environnement et au développement durable
- CEE (ONU) — Commission économique des Nations Unies pour l'Europe
- CNRC — Conseil national de recherches du Canada
- CSA — Association canadienne de normalisation
- DGSA — Direction des services des aéronefs É.-U. — États-Unis
- EE — Évaluation environnementale
- EES — Évaluation environnementale stratégique
- EMS — Système de gestion environnementale
- EOG — Écologisation des opérations gouvernementales
- FAA — Federal Aviation Administration (États-Unis)
- GES — Gaz à effet de serre
- GNL — Gaz naturel liquéfié
- GT — Groupe de travail
- IATA — Association du transport aérien international
- IFPPE — Initiative fédérale Prêcher par l'exemple
- IRN — Inventaire des ressources naturelles
- ISO — Organisation internationale de normalisation
- LCEE — Loi canadienne sur l'évaluation environnementale
- LCPE 1999 — Loi canadienne sur la protection de l'environnement, 1999
- LEP — Loi sur les espèces en péril
- LPEN — Loi sur la protection des eaux navigables
- Mt — mégatonne
- NASA — National Aeronautics and Space Administration (États-Unis)
- OACI — Organisation de l'aviation civile internationale
- ONG — Organisations non gouvernementales
- ORNL — Oak Ridge National Laboratory (États-Unis)
- PAASCF — Plan d'action accéléré des sites contaminés fédéraux
- PAQ — Programme d'assurance de la qualité
- PARTNER — Partenariat pour la réduction du bruit et des émissions attribuables au transport aérien
- PDTU — Programme de démonstrations en transport urbain
- PE — Protocole d'entente
- ppm — taux de défaut par million
- PVTP — Programme de véhicules à technologies de pointe
- RCN — Région de la capitale nationale
- RGT — Région du Grand Toronto
- RNA — Réseau national d'aéroports
- RNCAN — Ressources naturelles Canada
- ROD — Relevés d'odomètre
- SERTS — Système de suivi des travaux de décontamination des sites
- SGLDA — Système de gestion des liquides de dégivrage aux aéroports
- SMART — Outil de gestion et de recherche des espèces
- SNC — Système national de classification
- SRTD — Sur la route du transport durable
- TRNEE — Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie
- TTC — Commission des transports de Toronto
- TTCC — Table du transport sur le changement climatique

