



Transports
Canada

Transport
Canada

TP 13123
(12/2006)

Stratégie de développement durable 2007-2009



www.tc.gc.ca/SDD



Canada

Pour plus de renseignements, s'il-vous-plait visitez le site Web de Transports Canada au : www.tc.gc.ca/SDD

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports,
de l'Infrastructure et des Collectivités (2006)

ISBN : 0-662-72827-0

N° de catalogue T22-104/2007F-PDF

TP 13123

(12/2006)

Imprimé sur papier recyclé





Message du Ministre

Le transport durable est un concept qui vise à promouvoir l'équilibre entre les aspects économiques, sociaux et environnementaux du transport. Afin de préserver et de renforcer le réseau de transport du Canada et d'améliorer la qualité de vie des Canadiens et des Canadiennes, les politiques de transport doivent offrir un cadre où ces trois éléments du transport durable sont pris en compte.

Les transports sont au cœur de la prospérité économique du Canada et de la qualité de vie dont jouissent les Canadiens. Pour conserver et accroître notre compétitivité, nous devons veiller à ce que notre réseau de transport soit efficace et réceptif aux nouveaux défis. Nous devons également veiller à ce qu'il tienne compte des principales priorités environnementales, telles que la pureté de l'air, la réduction des gaz à effet de serre, la salubrité des sols et de l'eau. Le gouvernement s'est engagé à améliorer la qualité de l'air et à obtenir des résultats concrets. Notre approche a une portée nationale. Le Programme de réglementation de la qualité de l'air récemment dévoilé permettra au gouvernement fédéral de mettre en œuvre des mesures pour réduire à la fois les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre par le secteur des transports. Dans ce but, le gouvernement prendra des mesures immédiates pour parer aux émissions atmosphériques provenant des transports. Plus particulièrement, Transports Canada élaborera une nouvelle réglementation qui limitera les émissions des nouveaux véhicules automobiles et des chemins de fer, et s'assurera que les normes internationales d'émissions en matière de transport maritime et aérien sont respectées au pays. Cela, de concert avec les autres initiatives de ce document, nous rapprochera de l'atteinte de notre vision d'un transport durable au Canada.

Je suis donc heureux de vous présenter la *Stratégie de développement durable 2007-2009* de Transports Canada. Il s'agit de notre quatrième stratégie depuis 1997. La première stratégie a jeté

une base solide pour l'intégration des facteurs environnementaux aux décisions, aux politiques et aux programmes du Ministère. Dans le cadre de la deuxième stratégie, qui tirait parti des acquis et des leçons tirées de la première stratégie, Transports Canada a adopté une série de principes de développement durable, a établi des objectifs prioritaires et s'est engagé à prendre des mesures précises. La troisième stratégie a précisé davantage le concept de durabilité et a permis d'établir sept défis qui ont été conservés dans la quatrième stratégie. Cette dernière a été mise au point selon une approche à long terme qui prévoit des engagements ciblés et axés sur les résultats dans des domaines où Transports Canada peut changer les choses. Nous avons bénéficié des consultations simplifiées portant sur des thèmes précis. Nous avons ciblé nos efforts sur les mesures que nous pouvons prendre afin de favoriser une durabilité accrue au sein des activités qui se déroulent dans nos régions urbaines, dans le cadre du transport des marchandises et dans le milieu marin.

Cette nouvelle stratégie est un grand pas dans le cheminement vers un réseau de transport plus durable pour tous les Canadiens. Transports Canada reconnaît toutefois qu'il ne peut pas faire cavalier seul. Pour mettre cette stratégie au point, le Ministère a fait appel à l'expertise d'un groupe consultatif national, à d'autres ministères et à d'autres ordres de gouvernement, et a consulté des intervenants experts des quatre coins du pays.

Un réseau de transport durable est une vision à long terme, et cette vision requiert la collaboration de tous les ordres de gouvernement et de tous les segments de la société canadienne. En travaillant ensemble, nous pouvons réaliser cette vision.

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et
des Collectivités



Table des Matières :

MESSAGE DU MINISTRE	i
SOMMAIRE	v
PARTIE 1 : INTRODUCTION	1
PARTIE 2 : LE RÔLE DE TRANSPORTS CANADA	3
PARTIE 3 : LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET TRANSPORTS CANADA	7
PARTIE 4 : LES GRANDS ENJEUX DES TRANSPORTS ET LES THÈMES POUR 2007-2009	9
PARTIE 5 : MESURE DU RENDEMENT	25
PARTIE 6 : PLAN D'ACTION DE TRANSPORTS CANADA	27
DÉFI 1: ENCOURAGER LES CANADIENS À CHOISIR DES MODES DE TRANSPORT PLUS DURABLES	29
DÉFI 2: RENFORCER L'INNOVATION ET LE PERFECTIONNEMENT DES COMPÉTENCES	32
DÉFI 3: ACCROÎTRE L'EFFICACITÉ DU RÉSEAU ET OPTIMISER LES CHOIX MODAUX.....	34
DÉFI 4: AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES VÉHICULES, DES CARBURANTS ET DES INFRASTRUCTURES DE RAVITAILLEMENT	38
DÉFI 5: AMÉLIORER LE RENDEMENT DES TRANSPORTEURS ET DES EXPLOITANTS	41
DÉFI 6: AMÉLIORER LES DÉCISIONS PRISES PAR LES GOUVERNEMENTS ET LE SECTEUR DES TRANSPORTS	45
DÉFI 7: AMÉLIORER LA GESTION DES OPÉRATIONS ET DES TERRES DE TRANSPORTS CANADA.....	48
PARTIE 7 : PASSER À L'ACTION	51
ANNEXE A : CONSULTATIONS DES INTERVENANTS	53
ANNEXE B : CADRE DU SYSTÈME DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT DE TRANSPORTS CANADA	57
ANNEXE C : RÉSULTATS DE L'EXAMEN DES STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE TRANSPORTS CANADA	59
ANNEXE D : PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE POUR TRANSPORTS CANADA	63
GLOSSAIRE	65



Sommaire

Le développement durable et Transports Canada

Les transports ont pour toile de fond un réseau complexe d'interactions et de conditions humaines et matérielles. La conjoncture environnementale, économique et sociale influe sur la nature et l'ampleur des activités de transport, les conséquences de ces activités et notre façon d'y réagir. La nature et le volume des échanges commerciaux déterminent la demande de transport des marchandises. De même, le volume de la population, ses habitudes, ses niveaux de revenu, le coût de l'énergie et ses méthodes d'utilisation des terres ont des répercussions sur les déplacements des voyageurs.

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

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

Transports Canada et d'autres ministères fédéraux ont présenté trois stratégies consécutives de développement durable au Parlement, soit en décembre 1997, en février 2001 et en février 2004. La quatrième stratégie fournit à Transports Canada

une excellente occasion de s'appuyer sur les bases solides mises en place par les stratégies préalables.

En réponse aux recommandations formulées par la Commissaire à l'environnement et au développement durable, l'un des objectifs de cette stratégie est de rationaliser le processus et de se concentrer sur un nombre restreint de problèmes où Transports Canada peut vraiment exercer une influence. Le Ministère a donc sélectionné trois thèmes au cœur du transport durable sur lesquels il concentrera ses efforts : le transport urbain; le transport commercial des marchandises; et le transport maritime.

Le défi du transport durable

En raison de la taille du Canada et de sa dépendance à l'égard des échanges commerciaux internationaux, les transports revêtent beaucoup d'importance pour tous les Canadiens. Les transports — terrestre, maritime et aérien — relient les Canadiens les uns aux autres et le Canada au reste du monde. Les transports acheminent les biens jusqu'aux marchés d'écoulement et les passagers jusqu'à leur destination, ils procurent des emplois et alimentent la croissance économique. Le Canada est doté d'un réseau de transport très développé, ce qui représente d'importants investissements dans l'infrastructure, les véhicules et les réseaux de distribution de carburant.

Bon nombre des impacts sociaux des transports sont positifs, comme la mobilité et les contacts humains, même s'il existe des problèmes sociaux qui se rattachent au manque d'accès, à la disponibilité et aux effets imprévus de l'exploitation du réseau de transport. Par exemple, des études sur la santé estiment que la pollution atmosphérique est responsable de plus de 5 000 décès prématurés au Canada chaque année ainsi que de nombreux problèmes de santé.

Les transports ont toutes sortes de conséquences sur l'environnement, notamment l'utilisation des ressources (matérielles et énergétiques), les

matières résiduelles indésirables (émissions, déversements et fuites) et l'utilisation des terres, sans oublier les impacts sur la faune. Certaines activités de transport qui contribuent à ces impacts sont les suivantes : la construction d'infrastructures, l'exploitation et l'entretien du réseau routier, la production, l'utilisation, l'entretien et l'élimination des véhicules, et la fourniture d'énergie et de carburants.

La piètre qualité de l'air est un dilemme croissant car elle s'accompagne de nombreuses conséquences sociales, économiques et environnementales. Les encombrements sont l'une des causes de la pollution atmosphérique et du smog et constituent un défi majeur dans certains centres urbains.

Travailler ensemble

Compte tenu de la nature des problèmes posés par le transport durable et des compétences partagées qui s'y rattachent, il faut établir de solides partenariats fructueux avec d'autres ministères fédéraux, d'autres ordres de gouvernement ainsi que des intervenants et des citoyens canadiens. Un certain nombre des engagements énoncés dans la partie 6 de ce document seront exécutés en partenariat.

De plus, pour cette quatrième série de stratégies de développement durable, le gouvernement fédéral a conçu un ensemble de six buts de développement durable qui ont un rapport avec l'eau propre, l'air pur, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, les collectivités durables, le développement durable et l'utilisation des ressources naturelles, et enfin la gestion du développement durable. Bon nombre des engagements figurant dans la *Stratégie de développement durable 2007-2009* de Transports Canada appuient ces buts.

Consultations

En prévision de la stratégie 2007-2009, Transports Canada a retenu les services d'experts et d'intervenants pour qu'ils orientent chacun des trois principaux thèmes : le transport urbain; le transport commercial des marchandises; et le transport maritime.

Les consultations qui ont eu lieu dans le cadre de cette stratégie se sont déroulées sous forme d'une série de trois ateliers, chacun étant consacré à l'un des trois thèmes. Le but de ces ateliers était d'aider Transports Canada à définir les défis et à déterminer les éventuels engagements pour la stratégie 2007-2009.

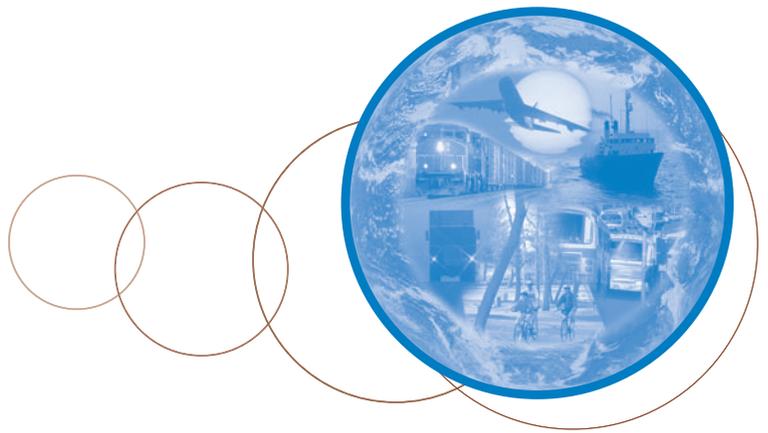
Dans le cadre de chaque atelier, une riche palette d'experts ont effectué des présentations sur un éventail de sujets. Ces présentations ont servi de base aux discussions sur les possibilités, idées, défis et engagements divers à envisager pour la stratégie 2007-2009. Les recommandations et les conseils formulés par les participants ont nettement contribué à façonner la *Stratégie de développement durable 2007-2009*.

L'annexe A contient les résultats des consultations et la liste complète des participants aux ateliers.

Défis stratégiques pour Transports Canada

Transports Canada a articulé son plan d'action pour la Stratégie de développement durable (SDD) 2007-2009 autour de sept défis stratégiques, qui sont les mêmes que ceux de la stratégie 2004-2006 :

1. Encourager les Canadiens à choisir des 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.



Partie 1 :

INTRODUCTION

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

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

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

Dresser un plan d'action pour l'avenir

Transports Canada reconnaît que le développement durable est un objectif à long terme qui demande la collaboration de nombreux partenaires et des citoyens du Canada pour trouver des solutions efficaces. *La Stratégie de développement durable 2007-2009* de Transports Canada mise sur les réalisations et les leçons tirées des stratégies de développement durable précédentes et elle dresse le plan d'action du Ministère pour les trois prochaines années.

C'est en février 2006 qu'a été créé le portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, lequel englobe Transports Canada, Infrastructure Canada et 16 sociétés d'État. Le portefeuille est le point de convergence de certains des dossiers les plus importants qui intéressent le Canada de nos jours : la productivité de l'économie; la sécurité et la sûreté des transports; la durabilité de l'environnement; et la qualité de vie dans les villes et les collectivités. Il regroupe un éventail d'instruments, notamment des programmes, des lois, des cadres stratégiques et des réseaux d'intervenants, pour réaliser les priorités du gouvernement de manière cohérente et coordonnée. Bien que la stratégie demeure un document de Transports Canada, il y a d'importants recoupements entre les deux ministères lorsqu'il s'agit de promouvoir la durabilité des transports. Ce sont des domaines où nous continuerons de collaborer pour atteindre des objectifs communs.

À l'instar des stratégies précédentes, la *Stratégie de développement durable 2007-2009* s'articule autour de sept défis stratégiques auxquels est confronté le secteur des transports. Pour chaque défi, le Ministère a établi des engagements précis assortis de cibles et de mesures du rendement. Tout en conservant les sept défis stratégiques pour la *Stratégie de développement durable 2007-2009*, nous avons retenu trois thèmes au cœur de la durabilité des transports pour cibler davantage les efforts du Ministère : le transport urbain; le transport commercial des marchandises; et le transport maritime. Ces thèmes revêtent de l'importance pour la durabilité globale du réseau de transport. Ce sont également des dossiers auxquels le Ministère peut apporter une précieuse contribution et qui offrent d'intéressantes perspectives.

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

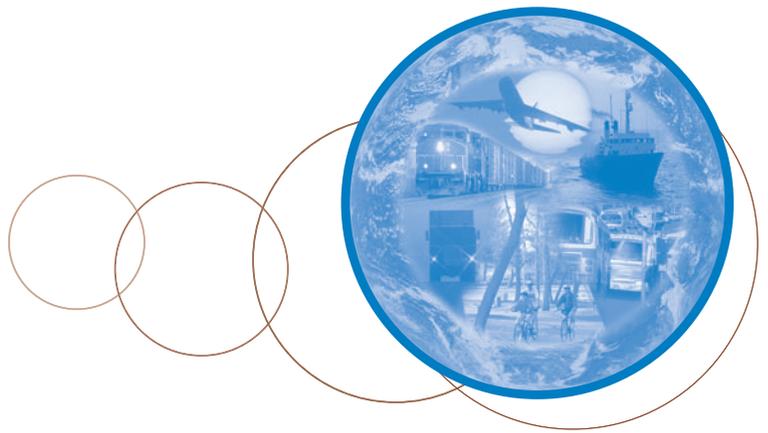
Cette stratégie a beau représenter une étape importante, Transports Canada sait pertinemment que la durabilité des transports est un objectif à long terme dont l'atteinte exigera de nouvelles stratégies à mesure que des technologies nouvelles et des débouchés économiques se présentent. Les principes et démarches exposés dans ce document sont des bases que le Ministère s'efforcera constamment d'améliorer.

La quatrième stratégie

La stratégie s'articule en sept (7) parties et comprend quatre (4) annexes.

La partie 2 de cette stratégie explique le rôle de Transports Canada et les responsabilités des diverses administrations. La partie 3 précise ensuite la vision qu'a le Ministère d'un réseau de transport durable ainsi que les résultats stratégiques auxquels le Ministère s'est engagé dans le *Rapport sur les plans et priorités*. La partie 4 expose les enjeux essentiels du transport et les thèmes qui ont été retenus pour 2007-2009 et qui sont le transport urbain; le transport commercial des marchandises; et le transport maritime. Cette partie précise aussi ce que le Ministère entend faire à propos des enjeux cernés relativement aux trois thèmes. La partie 5 décrit comment Transports Canada mesurera son rendement et inclut la chaîne de résultats de SDD du Ministère. La partie 6 du présent document couvre le plan d'action de la SDD de Transports Canada, qui précise les défis, engagements, cibles et mesures du rendement pour la période 2007-2009. La partie 7 couvre le plan de gestion de la SDD du Ministère et comprend des cibles précises en vue d'améliorer la mise en œuvre.

La stratégie comprend aussi quatre (4) annexes. L'annexe A inclut les résultats des consultations auprès des intervenants. L'annexe B énonce le Cadre du système de gestion de l'environnement, qui constitue, de façon plus large, l'engagement 7.1. L'annexe C donne les résultats de l'examen de la gestion de la SDD. L'annexe D couvre les principes du développement durable de Transports Canada adoptés dans le cadre de la seconde SDD (2001-2003). Enfin, un glossaire définissant plusieurs des termes utilisés dans la stratégie complète le document.



Partie 2 :

LE RÔLE DE TRANSPORTS CANADA

Une longue histoire

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

Engagement à offrir le meilleur réseau de transport qui soit

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

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

Le Ministère compte environ 4 700 employés. Son administration centrale est à Ottawa, et il compte cinq bureaux régionaux disséminés à travers les pays : Atlantique (Moncton), Québec (Montréal), Ontario (Toronto), Prairies et Nord (Winnipeg) et Pacifique (Vancouver). Les bureaux régionaux garantissent que les politiques, les programmes, les lois et les activités de transport du gouvernement fédéral répondent aux besoins propres à chaque région. Ces bureaux fournissent par ailleurs d'importants services de Transports Canada à tous les Canadiens.

Relever le défi du changement

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

En 2006, un nouveau portefeuille ministériel a été créé qui regroupe Transports Canada et Infrastructure Canada au sein du ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Même si les deux entités demeurent largement séparées sur le plan organisationnel, le nouveau portefeuille permet une démarche élargie et mieux coordonnée pour l'utilisation des instruments de politique du gouvernement.

La sécurité demeure la préoccupation permanente de Transports Canada; toutefois, la sûreté de nos réseaux de transport est un nouveau sujet de préoccupation qui prend de plus en plus d'importance dans le contexte actuel. Transports Canada réglemente et inspecte les véhicules, les installations, les infrastructures et les pratiques administratives du transport aérien, ferroviaire et maritime pour assurer le transport en toute sécurité des personnes ainsi que des biens et des services. Transports Canada est aussi responsable de la sûreté du réseau de transport canadien et, de ce fait, il joue un rôle de chef de file en matière de sûreté des voyageurs. Le Ministère assume bon nombre de responsabilités en matière de réglementation dont il s'acquitte conformément aux dispositions de lois comme

la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, la *Loi sur l'aéronautique* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

Transports Canada est également habilité à réglementer certains paramètres environnementaux. C'est ainsi que le Ministère réglemente la pollution de l'eau par les navires, grâce à la *Loi sur la marine marchande du Canada* et à la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*. Transports Canada est par ailleurs investi de pouvoirs législatifs, en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, pour réglementer les émissions imputables à l'exploitation des chemins de fer canadiens.

Le 29 mars 2004, la responsabilité du Programme de protection des eaux navigables a été cédée par Pêches et Océans Canada à Transports Canada. Certaines autorisations en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables* déclenchent le besoin de procéder à une évaluation environnementale en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. Transports Canada est également chargé de s'assurer que ces évaluations environnementales sont effectuées et de les approuver.

Transports Canada administre par ailleurs la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et exploite CANUTEC, le centre canadien d'urgence transport, ouvert 24 heures sur 24 pour protéger les Canadiens et l'environnement contre les déversements accidentels de substances dangereuses.

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

Transports Canada est aussi responsable de certains éléments internationaux des transports, comme le transport aérien et maritime, et doit établir les normes de sécurité des véhicules neufs. Le Ministère surveille les éléments nationaux et interprovinciaux du transport par autocar et par

camion, ainsi que les services ferroviaires voyageurs par le biais de VIA Rail, qui est une société d'État fédérale, et il contribue à assurer la surveillance et l'analyse des données économiques qui permettent d'évaluer la compétitivité et la rentabilité des services de transport. Transports Canada mène également des recherches pour améliorer les transports, en se concentrant sur les domaines qui contribuent à faire progresser la sécurité, la sûreté, l'accessibilité et la protection de l'environnement. Le gouvernement fédéral joue un rôle clé dans la création d'un climat propice aux investissements dans les infrastructures de transport qui servent l'intérêt national et améliorent la qualité de vie de nos collectivités.



Ces dernières années, le Ministère s'est efforcé de rendre le réseau de transport du Canada plus compétitif et rentable, en atténuant l'intervention de l'État et en harmonisant les règlements avec ceux d'autres gouvernements concernés. Pour que les usagers aient leur mot à dire dans la gestion des divers éléments du réseau de transport, Transports Canada a cédé un grand nombre de ses ports et de ses aéroports à des

entités locales. En raison de ces changements fondamentaux, le rôle de Transports Canada est passé de celui d'exploitant à celui de propriétaire et de surveillant.

Des compétences partagées

La création d'un réseau de transport véritablement durable est remplie de défis. Au Canada, trois ordres de gouvernement se partagent la responsabilité des transports. En général, le gouvernement fédéral est responsable des transports nationaux, interprovinciaux et internationaux, alors que les gouvernements provinciaux et territoriaux assument la responsabilité des transports intraprovinciaux et que les municipalités assument la responsabilité du transport urbain, des routes locales et des décisions relatives à la planification locale. Les ministres des Transports fédéral et provinciaux coordonnent les activités par l'entremise du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière.

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

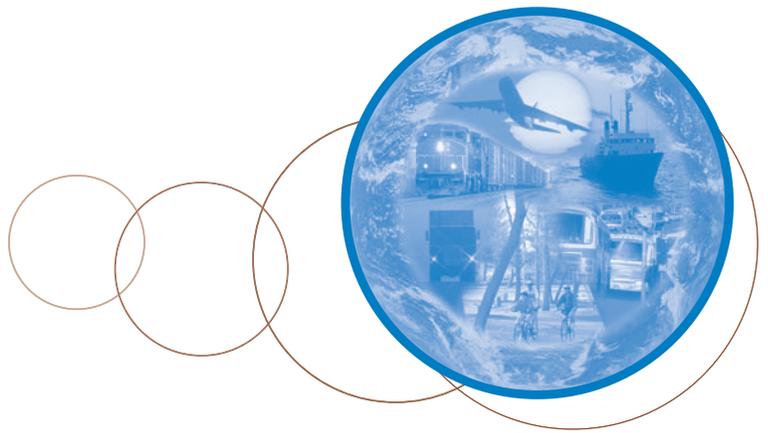
Le gouvernement fédéral est également responsable dans une large mesure des questions internationales de transport, des normes régissant les véhicules neufs (notamment des normes nationales sur les émissions des véhicules routiers, tout-terrains et hors-route neufs ainsi que des normes nationales sur la qualité du carburant), du transport aérien et de la quasi-totalité du transport maritime. Il collabore avec des gouvernements, des organismes et des organisations de l'étranger à plusieurs grandes initiatives internationales de sécurité et de sûreté. Il est également responsable

des aspects nationaux et interprovinciaux/territoriaux des transports par rail, autocar et camion. Le transport urbain ne relève pas des responsabilités du fédéral à proprement parler, même si de nombreux aspects importants des transports dans les zones urbaines relèvent des compétences du fédéral, comme les ports et les aéroports.

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

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

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



Partie 3 :

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET TRANSPORTS CANADA

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

Notre vision

La vision d'un réseau de transport durable – qui intègre et concilie judicieusement les objectifs sociaux, économiques et environnementaux – est orientée par les principes suivants :

- des niveaux de sécurité et de sûreté les plus élevés possible pour protéger la vie et les biens - grâce à l'établissement de normes et de règlements axés sur le rendement selon les besoins;
- l'efficacité dans le transport des passagers et des marchandises pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable - grâce à la concurrence et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
- le respect de l'héritage environnemental pour les générations futures de Canadiens - grâce aux processus d'évaluation et de planification environnementales des décisions en matière de transport et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public.

Résultats stratégiques

Compte tenu de sa vision, Transports Canada a pris l'engagement de parvenir à des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes dans trois secteurs clés qui sont décrits dans le *Rapport sur les plans et les priorités* du Ministère.

- **Un réseau de transport sûr et sécuritaire qui contribue aux objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté**

Transports Canada favorise la sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada qui se compose des modes de transport aérien, maritime, ferroviaire et routier. Un réseau de transport sûr et sécuritaire protège les gens contre les actes de terrorisme, les accidents et l'exposition aux marchandises dangereuses, permet la circulation efficace des personnes et des marchandises et protège l'environnement contre la pollution. C'est un élément essentiel de la santé de la population, d'une qualité de vie élevée et d'une économie prospère.

- **Un réseau de transport efficace qui contribue aux objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce**

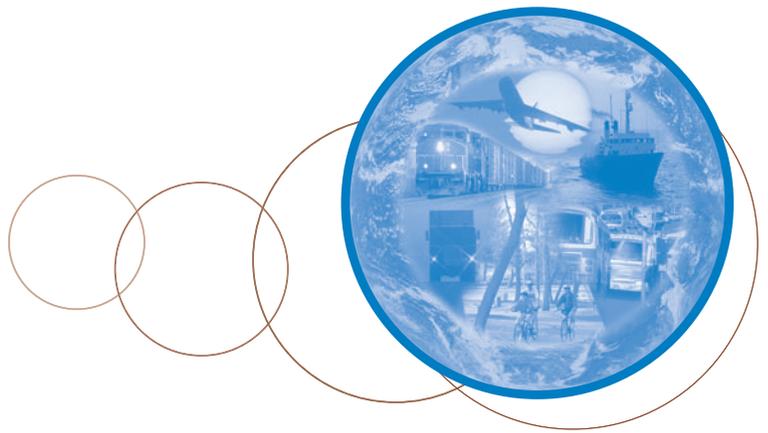
Il est primordial d'avoir un réseau de transport efficace pour la croissance économique et le développement social du Canada. Un tel réseau contribue directement à la compétitivité internationale et à la productivité du Canada, ainsi qu'à la qualité de vie générale dans les zones urbaines, rurales

et les régions éloignées. Étant donné le rythme du commerce mondial qui s'accélère sans cesse, les liens profonds entre les transports, le développement du pays et la prospérité qui ont éclairé les décisions en matière de transports des générations précédentes de dirigeants canadiens retrouvent leur importance.

- **Un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue aux objectifs du Canada en matière de développement durable**

Quoique le transport offre nombre d'avantages économiques et sociaux, la circulation des personnes et des biens peut avoir une incidence environnementale importante susceptible de provoquer à son tour des répercussions sociales et économiques. Une prise de décision efficace pour le transport durable exige que l'on tienne compte de l'environnement tout autant que des facteurs économiques et sociaux. Les incidences environnementales du transport comprennent la pollution de l'air et de l'eau, la pollution par le bruit, les émissions de gaz à effet de serre et la perte de terres agricoles et d'habitats fauniques. Ces pressions sont causées par diverses activités de transport, dont la construction d'infrastructures; l'exploitation des aéroports et des ports; l'exploitation et l'entretien du réseau routier; la production, l'utilisation, l'entretien et l'élimination des véhicules et enfin, la consommation d'énergie.





Partie 4 :

LES GRANDS ENJEUX DES TRANSPORTS ET LES THÈMES POUR 2007-2009

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

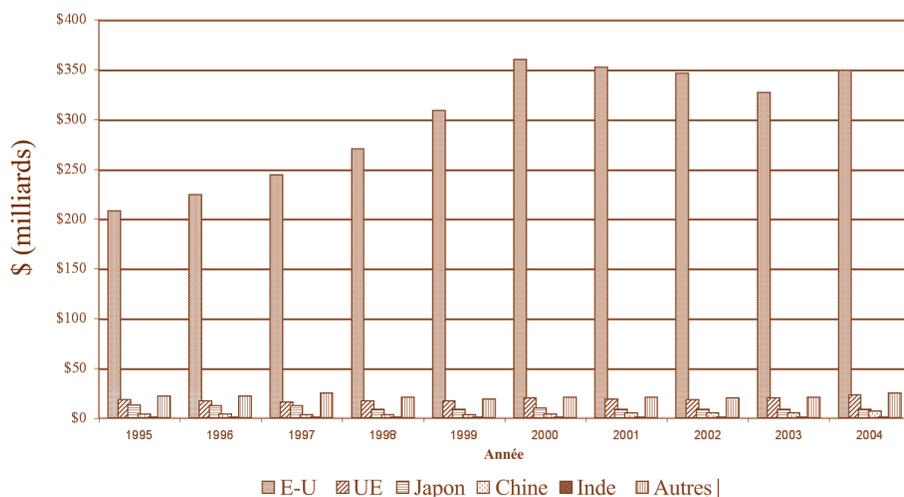
Le commerce et la mondialisation

Le Canada est un pays commerçant à l'ère de la mondialisation. Son économie est de plus en plus intégrée avec celle de ses principaux partenaires commerciaux et la tendance à long terme montre une augmentation du commerce à la fois des marchandises et des services. Nous sommes donc

tributaires du transport sûr, sécuritaire et efficace des passagers et des marchandises à l'appui de notre économie. La mondialisation crée de nouvelles perspectives pour les usagers et les fournisseurs de services de transport. Elle souligne également le besoin d'une définition élargie de la conjoncture commerciale compétitive, d'une plus grande harmonisation des normes et d'une réglementation intelligente.

Même s'il y a eu en 2001 un ralentissement de l'activité économique mondiale et une réduction des échanges commerciaux, 2004 a vu la plus forte croissance depuis plus de dix ans, et la tendance à long terme indique des échanges encore plus nombreux sur le plan des marchandises et des services. Le commerce international du Canada est dominé par son commerce avec les États-Unis (figure 4.1). Toutefois, entre 2002 et 2004, la plus forte croissance en pourcentage des exportations canadiennes intéressait les échanges avec la Chine (27,5 %), l'Union européenne (13,0 %) et l'Inde (12,5 %). Les exportations aux États-Unis ont augmenté au rythme d'environ 0,6 % au cours de la même période, mais, du fait de la simple ampleur du commerce entre le Canada et les États-Unis, un faible pourcentage de croissance reflète néanmoins un montant d'argent appréciable.

Figure 4.1 : Destination des exportations canadiennes



Source : Adaptation d'Industrie Canada, 2005.

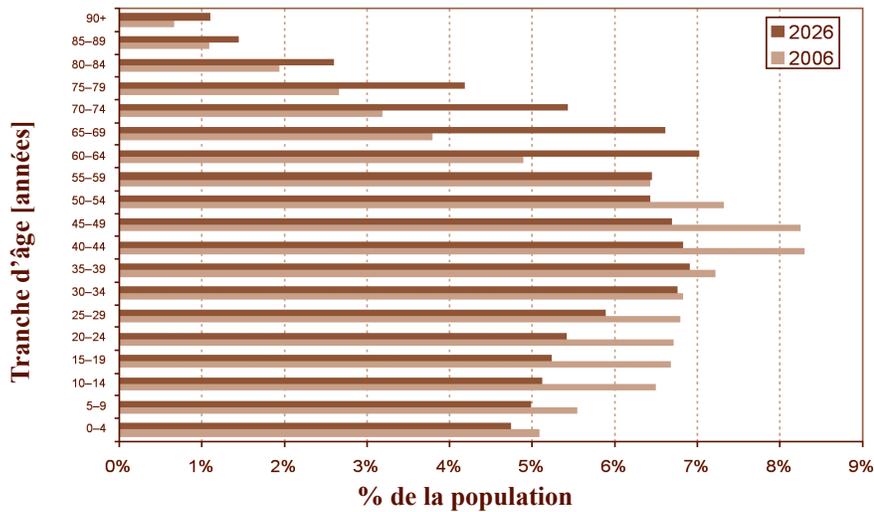
Importance des transports pour l'activité économique

- Le réseau de transport canadien transporte pour plus de 1 billion \$ de marchandises chaque année.
- Les investissements dans les transports ont représenté 2,8 % du PIB du Canada en 2005.
- En 2004-2005, les pouvoirs publics ont consacré 15,7 milliards \$ aux routes et 2,7 milliards \$ aux services de transport en commun. Les gouvernements fédéral et provinciaux ont consacré 2,4 milliards \$ au transport aérien, maritime et ferroviaire.
- En 2004, les Canadiens ont consacré 107,1 milliards \$ aux transports personnels. En moyenne, les transports représentent 14,8 % des dépenses personnelles consacrées aux transports par les Canadiens.
- En 2005, les prix des transports ont augmenté de 4,1 %, tandis que les prix de l'essence augmentaient de 12,8 %.
- Les dépenses touristiques, notamment les dépenses consacrées aux transports, ont affiché une hausse en 2005. Les dépenses du transport aérien ont progressé de 13,5 %. Les déplacements intérieurs interprovinciaux et intraprovinciaux ont augmenté en 2005.
- En 2005, plus de 860 000 personnes occupaient des emplois dans le secteur des transports ou exerçaient des fonctions connexes, ce qui représente un peu plus de 5 % de la population active canadienne.

Évolution démographique

La population du Canada vieillit (figure 4.2), ce qui affectera la demande de transport. En particulier, le départ à la retraite de la génération du baby-boom a toutes les chances de se solder par des besoins différents en matière de déplacements, notamment en ce qui concerne la destination (agrément vs navettage), le choix du mode et les exigences en matière d'accès physique. En

même temps, dans les années 1990, un nombre croissant d'immigrants sont arrivés au Canada, et cette tendance persiste aujourd'hui. Les nouveaux immigrants contribuent pour beaucoup à la croissance des villes, et cette préférence est un autre élément qui contribue à l'urbanisation croissante du Canada et aux difficultés connexes que cela pose pour les transports urbains.

Figure 4.2 : La population du Canada par tranche d'âge

Source : Statistique Canada, 2001.

Activités de transport

En raison de la taille du Canada et de sa dépendance à l'égard des échanges commerciaux internationaux, les transports revêtent une grande importance pour tous les Canadiens. Les transports — terrestre, maritime et aérien — relient les Canadiens les uns aux autres et le Canada au reste du monde. Les transports acheminent les biens jusqu'aux marchés d'écoulement et les passagers jusqu'à leur destination, ils procurent des emplois et alimentent la croissance économique. Le Canada est doté d'un réseau de transport très développé, ce qui représente d'importants investissements dans l'infrastructure, les véhicules et les réseaux de distribution de carburant.

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

Les transports ont toutes sortes de conséquences sur l'environnement, notamment l'utilisation des ressources (matérielles et énergétiques), les matières résiduelles indésirables (émissions, déversements et fuites) et l'utilisation des terres, sans oublier les impacts sur la faune. Certaines activités de transport qui contribuent à ces impacts sont les suivantes : la construction

d'infrastructures, l'exploitation et l'entretien du réseau routier, la production, l'utilisation, l'entretien et l'élimination des véhicules, et la fourniture d'énergie et de carburants.

La sécurité et la sûreté des transports

Les citoyens des pays développés en étaient venus à tenir pour acquis les avantages offerts par les réseaux de transport. Toutefois, le terrorisme a affaibli ce sentiment de confort. Bon nombre des grandes attaques terroristes des 30 dernières années sont liées au transport. Les attaques récentes ont rappelé aux citoyens le rôle des transports dans leur existence et suscité une hausse de leurs attentes en termes d'interventions coordonnées, intégrées et stratégiques des pouvoirs publics, de manière à assurer la sûreté et l'efficacité des systèmes de transports et des passages frontaliers. Depuis le 11 septembre 2001, la priorité absolue des pouvoirs publics est de rehausser la sûreté du réseau de transport, sans perdre de vue les objectifs traditionnels de sécurité. Dans le cas du Canada, le besoin de sûreté s'est accentué en raison de sa proximité des États-Unis, de sa dépendance à l'égard du commerce avec les États-Unis et du désir d'un réseau de transport intégré et sans entraves des deux côtés de la frontière.

L'un des rôles fondamentaux du gouvernement fédéral consiste à assurer la sûreté et la sécurité des citoyens canadiens. En mars 2002, le gouvernement

du Canada a créé l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), qui est devenue responsable de la fourniture des principaux services de sûreté de l'aviation. En 2004, le gouvernement a publié sa première déclaration de principe sur la politique de sécurité nationale qui fait état d'un système de sûreté intégrée et d'une démarche coordonnée pour parer aux menaces qui planent sur la sûreté et y réagir. À l'issue des attaques terroristes perpétrées à Madrid en 2004 et à Londres en juillet 2005, le Ministère a décidé d'élargir un réseau d'échange d'informations sur le transport ferroviaire afin d'y englober les principales commissions de transport en commun. De plus, dans le cadre d'un accord de contribution de deux ans, il fournit des fonds pour améliorer la sûreté dans les installations de transport ferroviaire voyageurs, de transport en commun et de traversiers à volume important qui sont exposées aux risques les plus élevés. Transports Canada étudie également les besoins à long terme de sûreté des services ferroviaires voyageurs et des transports en commun avec le concours de Sécurité publique et Protection civile Canada et avec la collaboration des nombreux partenaires de ce secteur. De plus, en vue d'adopter une approche plus globale en matière de sûreté, le Ministère élabore un cadre stratégique à long terme pour assurer la sûreté du transport multimodal au sein du réseau de transport canadien.

Outre les préoccupations suscitées par la sûreté, l'épidémie de syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) au début de 2003 a sensibilisé le monde entier à la sécurité sanitaire telle qu'elle se rapporte aux voyages en avion internationaux et à la lutte contre les pandémies.

Thèmes clés pour 2007-2009

La Commissaire à l'Environnement et au Développement durable a recommandé aux ministères d'utiliser les instruments de développement durable de manière stratégique pour cristalliser et concentrer les efforts sur les secteurs stratégiques et sur un nombre réduit d'engagements, là où l'action des ministères peut vraiment compter. C'est pour cette raison que les buts de l'élaboration de cette SDD sont de rationaliser les processus et de se concentrer

sur un nombre restreint de problèmes auxquels le Ministère peut apporter une précieuse contribution ou qui présentent d'intéressantes perspectives. Le Ministère a retenu trois thèmes au cœur de la durabilité des transports sur lesquels il entend cristalliser ses efforts : le transport urbain; le transport commercial des marchandises; et le transport maritime. Ces thèmes ont été au cœur de la préparation de documents de travail et d'ateliers d'experts, qui ont tenu lieu des consultations du Ministère sur la SDD (voir l'annexe A). La section qui suit décrit ces trois thèmes et les engagements pris par Transports Canada pour relever les défis qu'ils présentent. Même si ces thèmes sont au cœur de cette quatrième SDD, il existe un certain nombre d'autres problèmes importants de développement durable qui sont abordés et soulignés vers la fin de cette section.



Transport urbain

La durabilité du transport urbain est une priorité essentielle car, à l'heure actuelle, plus de 80 % des Canadiens vivent dans des zones urbaines, l'autre 20 % étant généralement dépendant des villes. Compte tenu de cette forte concentration dans les zones urbaines, un réseau de transport efficace, sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement demeure un élément essentiel des collectivités durables. Même si le rythme rapide d'étalement des villes s'est soldé par des débouchés considérables sur le plan de l'économie et du développement grâce à une augmentation de l'emploi, des quartiers et des ouvrages physiques, les répercussions demeurent appréciables.

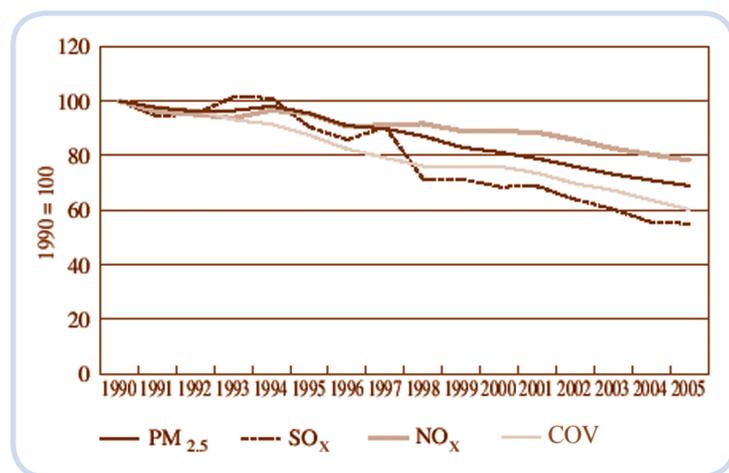
La sûreté et la sécurité du transport sont une exigence essentielle pour la santé de la population, une qualité de vie élevée et une économie prospère. Le défi du Ministère est de trouver des moyens novateurs et rentables de cerner et d'atténuer les risques pour la sûreté et la sécurité dans le réseau de transport sans porter préjudice à l'environnement, ni entraver la croissance économique.

La majeure partie des émissions atmosphériques attribuables au secteur des transports découlent d'activités qui se déroulent dans les centres urbains. La piètre qualité de l'air est un dilemme croissant car elle s'accompagne de nombreuses conséquences sociales, économiques et environnementales. Le smog urbain est l'une des formes les plus visibles de pollution, et cela préoccupe beaucoup les Canadiens. Les encombrements sont l'une des causes de la pollution atmosphérique et du smog et ils constituent un défi majeur dans certains centres urbains. Les encombrements témoignent du dynamisme de la société et de l'économie, mais ils ont également des effets indésirables. Parmi les coûts économiques, il faut citer le temps et la productivité perdus, les salaires perdus et l'augmentation des coûts de carburant. Au nombre des coûts environnementaux, mentionnons l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques. Parmi les coûts sociaux, il faut mentionner le stress et les accidents. Les signes extérieurs sont perceptibles dans le ralentissement de la circulation et les embouteillages de nos routes et artères urbaines. Une récente étude, commandée par Transports Canada, estime que le coût annuel des encombrements dans les neuf plus grandes villes du Canada atteint 3,7 milliards \$. Les zones de peuplement à faible densité, qui sont tributaires du réseau routier, sont un facteur important dans le développement des villes canadiennes. Même s'il y a des avantages à vivre dans un milieu vert, ouvert et moins peuplé, les complexes résidentiels à faible densité de population empêchent les citoyens de se livrer aux transports actifs (p. ex., de marcher ou faire de la bicyclette pour se rendre au travail ou se prévaloir des principaux services), contribue à la congestion en plus de morceler la collectivité en

forçant l'aménagement de rues et de boulevards qui délimitent les quartiers résidentiels, les centres commerciaux et les quartiers professionnels. Ce morcellement ne fait qu'accroître les pressions temporelles et contribue à un moindre sentiment de cohésion communautaire et à un plus grand isolement familial.

Dans un grand nombre des centres les plus densément peuplés du Canada, le smog est un grave problème de santé. Les deux principaux ingrédients du smog qui ont des conséquences sur la santé sont les particules fines aéroportées et l'ozone des basses couches de l'atmosphère, qui se compose avant tout d'oxydes d'azote (NO_x) et de composés organiques volatils (COV). Entre 2001 et 2003, un Canadien sur deux vivait dans une collectivité dont le niveau d'ozone dépassait la norme pan-canadienne pour l'ozone. En 2002, le secteur des transports a été responsable de près de 53 % de toutes les émissions de NO_x , de 59 % des émissions de monoxyde de carbone, de 24 % des émissions de COV, de 3 % des émissions d'oxydes de soufre et de 5 % des émissions de particules fines ($\text{PM}_{2,5}$) – qui sont les principaux ingrédients du smog des villes. En revanche, depuis 1990, on constate une baisse de toutes ces émissions (voir figure 4.3), essentiellement attribuable aux réformes de la réglementation adoptées par le gouvernement fédéral afin d'atténuer les incidences du smog sur la santé et les impacts des pluies acides.

Figure 4.3 : Émissions de polluants atmosphériques attribuables au secteur des transports, 1990-2005



Source : Environnement Canada : Inventaire des principaux contaminants atmosphériques, 2002, estimations préliminaires.

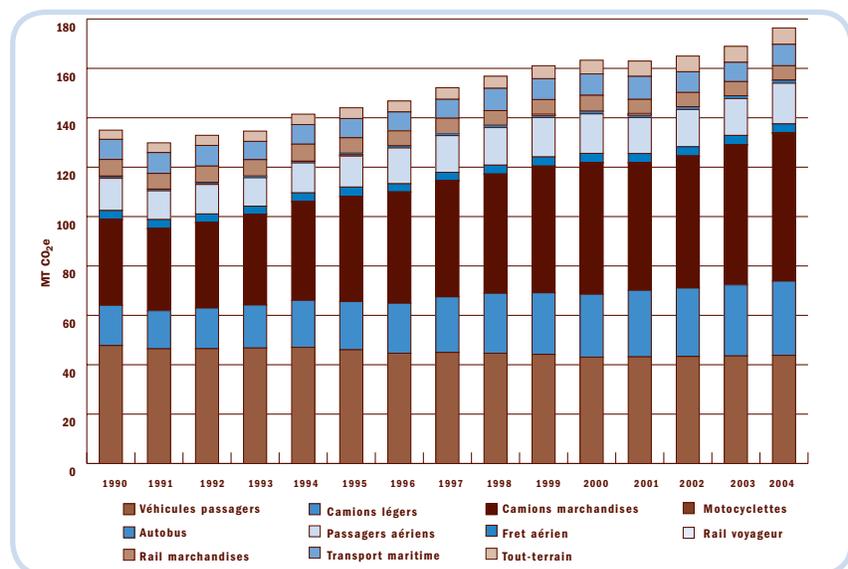
Les études consacrées à la santé estiment que la pollution atmosphérique est responsable de plus de 5 000 décès prématurés au Canada chaque année ainsi que de nombreux problèmes de santé. Il faut signaler notamment des maladies cardiovasculaires et respiratoires, qui se soldent par une augmentation des visites d'urgence et des admissions à l'hôpital. En outre, l'usage excessif des transports motorisés par opposition aux options de transport actif contribue à réduire l'activité physique, ce qui entraîne des problèmes de santé (comme l'obésité et les cardiopathies). Les enfants courent un bon nombre des mêmes risques pour la santé que les adultes, comme les maladies respiratoires dues à la pollution atmosphérique et les risques sur le plan de la sécurité encourus comme passagers et piétons. De moins en moins d'enfants se rendent à l'école à pied à cause des préoccupations que suscite la circulation routière pour leur sécurité. En dépit de ces conséquences, il est manifeste que les Canadiens tiennent beaucoup à leur mobilité et qu'ils ont tendance à compter sur leurs véhicules privés pour leurs déplacements. Dans la campagne visant à réduire la pollution atmosphérique et les encombrements, le besoin de gérer la demande de transport revêt de plus en plus d'importance.

Les solutions de rechange aux véhicules à un seul occupant, comme les transports en commun, le covoiturage et les transports actifs, sont certes des solutions importantes, mais elles nécessitent des changements d'attitude et de mode de vie. Cela souligne également la nécessité d'aménager d'excellents réseaux de transport en commun et des infrastructures pour les transports actifs. D'autres options, comme les économies de carburant et les véhicules à technologie de pointe, sont importantes pour promouvoir la durabilité des transports urbains. Les Canadiens s'intéressent de plus en plus à ces options afin de réduire leur empreinte personnelle sur l'environnement et d'économiser de l'argent à la pompe.

Les attentats terroristes qui ont eu lieu à Madrid en 2004 et à Londres en juillet 2005 sont des rappels saisissants de la vulnérabilité des réseaux de transport ferroviaire, de transport en commun et d'autobus dans le monde. Les exploitants de services de transport ferroviaire et de transport en commun font partie intégrante des collectivités canadiennes et de leurs réseaux de transport. Transports Canada collabore avec ces exploitants pour répondre à leurs besoins immédiats en matière de sûreté, en leur fournissant des fonds dans le cadre d'un programme de contribution fédéral afin qu'ils mettent en oeuvre des mesures de sûreté nouvelles et améliorées. De plus, le Ministère fait preuve de leadership en encourageant les exploitants de services de transport ferroviaire et de transport en commun à adopter des pratiques exemplaires et des lignes directrices nationales et internationales pertinentes afin d'améliorer la sûreté.

La réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) continue de représenter un défi pour le Canada et pour le secteur des transports en particulier. En 2004, près de 25 % des émissions de gaz à effet de serre du Canada ont été imputables au secteur des transports, dont les deux tiers proviennent des zones urbaines. La figure 4.4 illustre la tendance à la hausse des émissions de GES attribuables aux transports par mode entre 1990 et 2004.

Figure 4.4 : Émissions de GES directement et indirectement attribuables aux transports par mode – De 1990 à 2004



Source : Ressources naturelles Canada, Tableaux d'analyse de l'évolution de l'efficacité énergétique, 1990 à 2004.

Pour faire face aux impacts du secteur du transport urbain qui ne cesse de prendre de l'ampleur, il faut à tout prix améliorer la collecte, la diffusion et l'analyse des données sur les transports. Or, des lacunes dans la disponibilité de données et de mesures du rendement dans tous les modes de transport entravent la capacité du gouvernement de prendre des décisions éclairées pour réduire les impacts environnementaux dans les zones urbaines.

Influer sur les choix de transport des Canadiens en prenant des initiatives qui favorisent la sensibilisation et la transmission du savoir constitue l'un des meilleurs moyens dont dispose le gouvernement pour réduire les émissions du secteur des transports et les pressions qui s'exercent sur les infrastructures et améliorer l'état de santé des Canadiens par des choix modaux de rechange et de transport actif.

Dans la *Stratégie de développement durable 2007-2009*, Transports Canada a incorporé un certain nombre d'engagements essentiels qui appuient le développement durable dans le transport urbain.

Un important élément du plan de Transports Canada pour promouvoir le transport urbain durable consiste dans des initiatives en vue d'influer sur la demande de transport et les choix modaux.

- En 2007-2008, Transports Canada **favorisera l'adhésion aux options de navettage** au sein des ministères et organismes du gouvernement fédéral par le biais de programmes et de politiques qui encouragent la durabilité des transports.
- Pour aider à répondre au besoin de réduire les émissions atmosphériques, les encombrements et la dépendance à l'égard des véhicules personnels, Transports Canada **examinera l'utilité de se doter d'une stratégie nationale des transports actifs** d'ici 2009-2010. Cette stratégie contiendrait les données, les lignes directrices, les repères et les programmes permettant aux gouvernements provinciaux et municipaux d'encourager les transports

actifs dans les zones urbaines, en insistant plus particulièrement sur la marche et la bicyclette.

- Transports Canada **facilitera en outre une application plus large des méthodes de gestion de la demande de transport** (GDT – définition dans le glossaire). Il appuiera la réalisation d'études de cas, d'activités d'apprentissage, d'un site Web, de programmes de reconnaissance et d'autres produits d'information pour renforcer la capacité à mettre en œuvre et à mesurer l'efficacité de projets et de politiques intégrés de transport durable des passagers en milieu urbain. Ces travaux ont pour but de faciliter la reproduction de pratiques fructueuses d'ici 2009-2010.



Source: City of Whitehorse

- Pour promouvoir un réseau de transport plus efficace et respectueux de l'environnement, il faut parfaitement comprendre les effets que les éventuelles mesures (comme les investissements dans les infrastructures, les réformes de la réglementation ou les réformes fiscales) auront sur la demande de chaque mode. Pour cela, il faut commencer par comprendre la façon dont les expéditeurs et les passagers opèrent leurs choix modaux. Transports Canada **parachèvera une étude du corridor Québec–Windsor** d'ici 2008-2009, laquelle devrait permettre de mieux comprendre les choix modaux dans le corridor de transport le plus fréquenté du Canada. Cela obligera à concevoir des modèles pour analyser l'incidence des éventuelles décisions politiques sur les choix de mode de transport des marchandises et des passagers dans le corridor Québec–Windsor.

Les initiatives visant à influencer sur la demande et encourager des choix durables sont importantes. Toutefois, pour qu'elles soient encore plus efficaces, il faut les combiner à des initiatives destinées à améliorer ou à promouvoir des véhicules, des technologies et le rendement du carburant.

- Afin d'encourager les véhicules de remplacement et les véhicules moins gourmands, Transports Canada collaborera de façon continue avec ses partenaires entre 2007-2008 et 2009-2010 pour **étudier la possibilité de recourir à des incitatifs commerciaux pour augmenter la production et l'achat de véhicules automobiles respectueux de l'environnement.**
- Transports Canada **continuera également à faire la promotion des véhicules à technologie de pointe.** Il évaluera chaque année les véhicules à technologies de pointe; procédera à des essais, des inspections et des évaluations, publiera des rapports décrivant la capacité des véhicules à technologies de pointe à respecter les prescriptions réglementaires en vigueur et prendra des mesures afin d'accélérer l'introduction de ces véhicules au Canada.
- En ce qui concerne la consommation de carburant des véhicules automobiles, Transports Canada **suivra la consommation de carburant des véhicules automobiles vendus au Canada,** appuyant du même coup les objectifs du gouvernement visant à faire baisser la consommation de carburant et les émissions de GES et à fournir des renseignements aux consommateurs pour leur permettre d'exercer des choix plus éclairés au moment de l'achat d'un véhicule. Le 19 octobre 2006, le gouvernement du Canada a déposé au Parlement son projet de loi sur la qualité de l'air. Ce projet de loi modifie également la *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles* afin de moderniser les pouvoirs du gouvernement du Canada en matière de réglementation de la consommation de carburant des nouveaux véhicules. **La réglementation sur la consommation en carburant des véhicules automobiles aux termes de la *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles* sera élaborée pour**

l'année modèle 2011. Elle succédera à l'accord volontaire entre l'industrie et le gouvernement pour l'atteinte d'une réduction de 5,3 mégatonnes des émissions de gaz à effet de serre des véhicules automobiles au Canada en 2010.

- Le Ministère **continuera également de financer les activités de recherche et développement et le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI – définition dans le glossaire),** tout au long de la période allant de 2007-2008 à 2009-2010. Cela permettra une meilleure intégration du réseau et aidera à promouvoir l'efficacité, la sécurité, la sûreté et la durabilité accrues du réseau de transport.
- Tout plan de transport durable doit nécessairement comporter des initiatives d'entretien et d'amélioration de l'infrastructure de transport. Le gouvernement a engagé d'importants investissements pour assurer la durabilité des infrastructures du Canada, à l'appui de sa prospérité à long terme. Au cours de la période allant de 2007-2008 à 2009-2010, Transports Canada **continuera d'appuyer les objectifs de transport durable (p. ex. la réduction des émissions de gaz à effet de serre et les avantages économiques et sociaux pour les collectivités) par l'utilisation de critères de diligence raisonnable dans le choix des projets et d'indicateurs de rendement des projets dans les programmes d'infrastructures actuels et futurs du Ministère.**
- Enfin, pour remédier aux pénuries de données, Transports Canada **continuera de diriger un projet centralisé en vue d'organiser et d'améliorer la collecte, la diffusion et l'analyse de données sur la durabilité de tous les modes de transport.** Cela consistera notamment dans l'élaboration de nouvelles données et de nouveaux outils d'analyse pour améliorer la prise de décisions. Le Ministère collaborera avec des partenaires, dont Statistique Canada, à l'amélioration de la collecte de données sur l'utilisation des véhicules routiers. En outre, Transports Canada se propose de **modifier les dispositions de la *Loi sur les transports au Canada* en ce qui concerne la collecte des données** pour assurer

l'existence de données utiles et uniformes sur les divers éléments du réseau de transport.

Transports Canada a adopté une démarche à long terme pour aborder les multiples facteurs qui influent sur la durabilité du réseau de transport urbain du Canada. Ces engagements contribueront à atténuer les impacts du transport urbain, notamment la pollution atmosphérique et les encombrements, tout en contribuant à améliorer la cohésion sociale et le caractère durable des villes et des collectivités du Canada.

Transport commercial des marchandises

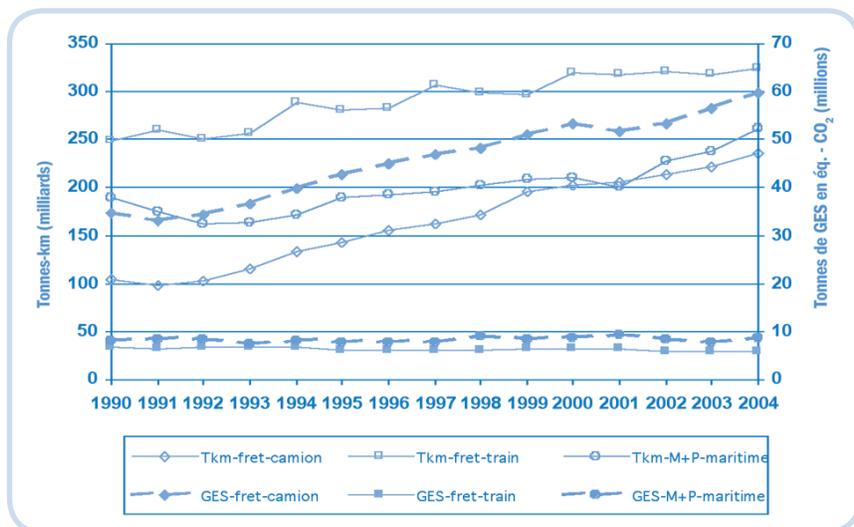
Le transport des marchandises contribue pour beaucoup à l'économie canadienne à la fois en raison de sa part réelle de l'activité économique et du rôle que joue le transport pour amener les produits jusqu'aux marchés d'écoulement.

La croissance des échanges commerciaux et les changements dans les pratiques de transport des marchandises, comme les livraisons juste à temps, se soldent par des hausses significatives du niveau d'activité dans tous les modes de transport. Dans l'ensemble, on s'attend à ce que le transport des marchandises augmente de 60 % entre 1990 et 2020, la croissance la plus spectaculaire intéressant le transport aérien et le secteur du camionnage.

Le transport des marchandises a également de sérieuses conséquences sur le plan social et environnemental dont il faut à tout prix tenir compte. Le secteur des transports est le plus gros responsable des émissions de GES, et le transport des marchandises représente environ 43 % de ces émissions. Les émissions du transport des marchandises augmentent à un rythme plus rapide que celles du transport des passagers. Entre 1990 et 2004, les émissions de GES imputables au transport des passagers ont augmenté au rythme annuel de 1,1 %, alors que les émissions du transport des marchandises ont progressé à raison de 3,0 % par an. En outre, les

émissions du transport des marchandises en 2004 ont été supérieures de 50,6 % à celles de 1990. Si cette tendance persiste, les émissions de GES du transport des marchandises pourraient dépasser de 67 % les niveaux de 1990 en 2010 et de 116 % en 2020. Durant la période 1990 à 2004, la part du camion dans les émissions de GES du transport des marchandises est passée d'environ 69 % à 79,4 %; il faut cependant souligner que, si le nombre de camions a augmenté sur les routes, leur efficacité s'est améliorée. En 2004, les autres principaux producteurs de GES ont été le transport maritime intérieur (qui englobe le transport des passagers), avec 11,5 % d'émissions de GES liées au transport, le transport ferroviaire, avec 7,7 %, et le fret aérien, avec 1,4 %. Manifestement, la diminution des émissions de GES dans le secteur du transport des marchandises constitue un important défi pour le Canada.

Figure 4.5 : Le transport des marchandises et les émissions, 1990-2004



Source : Ressources naturelles Canada, Tableaux d'analyse de l'évolution de l'efficacité énergétique, 1990 à 2004.

Le transport des marchandises contribue également aux encombrements dans les zones urbaines et aux postes frontaliers. Les encombrements aux postes frontaliers présentent un problème particulier. Les importations et les exportations canadiennes, en particulier à destination et en provenance des États-Unis, exigent une circulation fiable et fluide aux postes frontaliers et dans les corridors commerciaux. En 2005, près de 76 % du commerce entre le Canada et les États-Unis



(sur le plan de la valeur) transporté par camion a franchi six postes frontaliers : Windsor/pont Ambassador, Fort Erie, Sarnia et Lansdowne en Ontario, Lacolle au Québec et le Pacific Highway en Colombie-Britannique. Les mesures de sûreté accrues qui sont nécessaires de nos jours ont aussi un impact sur la rapidité de la circulation des marchandises et des personnes aux frontières et dans les aéroports internationaux. Comme nous l'avons vu plus haut, les encombrements ont des conséquences profondes sur le plan social, économique et environnemental. Ils aboutissent à une augmentation appréciable de la durée des trajets et à une baisse des temps de loisir, à une augmentation des émissions de polluants atmosphériques qui ont de sérieuses répercussions sur la santé de l'être humain et des écosystèmes, à une augmentation des coûts du carburant et à l'inefficacité du réseau de transport, autant de facteurs qui nuisent à l'économie canadienne.

Parmi les autres problèmes qui découlent du transport des marchandises, il faut citer la pollution atmosphérique, la pollution acoustique et les accidents. La pollution atmosphérique et acoustique, en particulier dans les centres urbains, réduit la qualité de vie des Canadiens et entraîne des problèmes de santé. Les accidents peuvent causer des blessures et des morts en plus d'entraîner des fuites et des déversements potentiellement nocifs.

Le transport des marchandises est également responsable d'une part significative de l'usure des infrastructures de transport du Canada. Il est très difficile de concilier la capacité des transports et

la croissance ininterrompue des échanges commerciaux. Il faut faire particulièrement attention à ce que les portes d'entrée et les corridors commerciaux soient efficaces, en permettant aux marchandises de parvenir à destination sans entraves et conformément à nos objectifs en matière de durabilité.

Les transports sont une demande dérivée qui répond à la croissance économique et c'est pourquoi il faut atténuer les effets mentionnés ci-dessus sans limiter les activités qui revêtent une importance essentielle pour la qualité de vie de tous les Canadiens. Il faut adopter une perspective globale pour atténuer les effets de tous les modes de transport des marchandises afin de réduire les émissions attribuables à ce secteur. L'élimination des obstacles à l'innovation de même que le recours à la technologie dans le transport des marchandises sont importants pour assurer la durabilité de ce secteur. Il faut également établir des partenariats avec les provinces et les territoires de même qu'avec l'industrie. L'un des principaux obstacles qui empêchent de régler ces problèmes est l'absence de données et de mesures du rendement. En particulier, il y a d'importantes lacunes dans les données sur les camions qu'il faudra combler afin d'évaluer clairement les perspectives d'un relèvement de l'efficacité et les incidences possibles sur les transporteurs et les expéditeurs.

Dans la *Stratégie de développement durable 2007-2009*, Transports Canada a pris un certain nombre d'engagements importants à l'égard du développement durable dans le secteur des marchandises. Plusieurs des initiatives que Transports Canada entreprendra en rapport avec le transport des marchandises se dérouleront également dans un contexte urbain, de sorte qu'elles recouperont les initiatives de transport urbain du Ministère.

- Tel qu'il est mentionné aux pages 15 et 16 Transports Canada **continuera de soutenir les systèmes de transport intelligents et dans le cadre des investissements du gouvernement fédéral dans l'infrastructure, il continuera de promouvoir les pratiques exemplaires.** Il appuiera notamment les objectifs de transport durable par l'utilisation de critères de diligence

raisonnable dans la sélection des projets et d'indicateurs de rendement dans ses programmes d'infrastructures. Transports Canada **parachèvera aussi une étude du corridor Québec–Windsor** d'ici 2008-2009, laquelle permettra de mieux comprendre les choix modaux dans ce corridor et aidera grandement à analyser les options de politiques sur le transport des marchandises et des passagers.

- L'engagement pris par Transports Canada d'améliorer les données sur les transports dont il est fait état dans la section sur le transport urbain est une importante initiative générale. Transports Canada s'emploiera en permanence à **améliorer la collecte, la diffusion et l'analyse des données sur la durabilité des transports dans tous les modes**. Le Ministère visera en particulier à améliorer la collecte des données sur le transport des marchandises par camion. La **modification des dispositions de la Loi sur les transports au Canada relatives à la collecte des données** garantira l'existence d'informations utiles et uniformes sur divers éléments du réseau de transport.
- En outre, Transports Canada s'emploiera à élargir sa compréhension des répercussions sur le coût complet de l'utilisation des différents modes de transport. En 2006-2007 et 2007-2008, Transports Canada réalisera un certain nombre d'études et de projets de recherche pour **combler les lacunes analytiques et contribuer à un point de vue national sur les questions clés se rattachant à la durabilité des transports**.

Un élément essentiel du transport durable des marchandises a trait à la réduction des émissions.

- À compter de 2007-2008, Transports Canada utilisera les ressources disponibles afin de **maintenir et d'établir des partenariats stratégiques pour coordonner les efforts visant à réduire les émissions dans tous les modes, notamment dans le transport ferroviaire, aérien et maritime des marchandises**. Le Ministère entend

faire appel à l'engagement et au leadership de l'industrie pour opérer des changements à long terme et établir des cibles et des plans d'action qui permettront de parvenir rapidement, avec souplesse et rentabilité à une réduction des émissions dans les limites d'un cadre de réglementation élargi. De plus, Transports Canada **collaborera avec les gouvernements et les intervenants des transports afin de repérer les occasions technologiques et opérationnelles d'atténuer les répercussions sur l'environnement des activités de transport**.

- En outre, Transports Canada et Environnement Canada **appuieront le protocole d'entente qui a été négocié avec l'Association des chemins de fer du Canada** pour veiller à ce que l'industrie ferroviaire réduise ses émissions de polluants atmosphériques conformément aux normes de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis et continue à améliorer son rendement en matière d'émissions de GES entre 2006 et 2010. Transports Canada **élaborera et mettra en œuvre une nouvelle réglementation, qui entrera en vigueur en 2011, aux termes de la Loi sur la sécurité ferroviaire**.

Ces engagements contribueront à atteindre les objectifs à long terme d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction des GES, de diminution des encombrements et d'amélioration de la santé humaine et des écosystèmes. Pour atteindre ses objectifs à long terme, il est essentiel que le Ministère établisse des partenariats à l'intérieur du gouvernement fédéral, les provinces et les territoires et l'industrie.



Transport maritime

Le transport maritime revêt une importance névralgique pour l'économie du Canada et le transport des marchandises par bateau est de plus en plus important tandis que les échanges commerciaux avec la Chine et les pays riverains du Pacifique continuent de croître à un rythme rapide. Le transport maritime présente des caractéristiques uniques sur le plan de la structure de l'industrie elle-même et du transport proprement dit des marchandises et des passagers. L'une des principales caractéristiques du transport maritime est sa dimension internationale, laquelle façonne les politiques, la réglementation et le contexte concurrentiel. Ces conditions expliquent le besoin d'un régime international de gestion des problèmes maritimes, en particulier des questions liées à la sécurité maritime et à l'environnement, ce qui se fait essentiellement par l'entremise de l'Organisation maritime internationale.

Les services canadiens de transport maritime se caractérisent par une division claire et nette entre les services internationaux (hauturiers), assurés presque exclusivement par des compagnies battant pavillon étranger, et les services de transport maritime intérieur et transfrontalier, assurés essentiellement par des bâtiments battant pavillon canadien. Même si les services passagers sont importants dans le domaine des traversiers et des paquebots de croisière, le rôle dominant de l'industrie du transport maritime et des infrastructures de soutien consiste dans le transport des marchandises.

La quantité de marchandises qui peuvent être transportées à bord d'un seul navire peut offrir des économies de carburant par rapport au camion et au train, ce qui se traduit par des retombées sur le plan environnemental. En dépit de l'absence de visibilité aux yeux des Canadiens ordinaires, le transport des marchandises par bateau entraîne tout un éventail de conséquences pour l'environnement. En général, le transport maritime a des incidences sur l'environnement radicalement différentes de celles des autres modes de transport. Les

déversements d'hydrocarbures dans le milieu marin par des rejets accidentels sont les plus notoires aux yeux du public lorsqu'ils surviennent et ils ont des conséquences néfastes immédiates et manifestes pour l'environnement et la santé des habitants locaux. Les déversements de substances nocives et potentiellement dangereuses par les navires peuvent également causer de sérieux dommages à la santé humaine et à l'environnement. Les quantités considérables de substances nocives et potentiellement dangereuses à bord des navires hauturiers, en particulier dans le cadre de nos échanges internationaux, soulignent le risque d'un déversement majeur de substances chimiques dans les eaux canadiennes. Le transport maritime est responsable de 41 % des émissions d'oxydes de soufre liées au secteur des transports, qui est un ingrédient des pluies acides. Dans les villes portuaires comme Vancouver, l'activité maritime est une grande source de pollution atmosphérique. En outre, les principales sources de pollution de l'eau sont les déversements et les déchets huileux ainsi que les rejets d'espèces envahissantes dans les eaux de lest (se reporter à la page 65 pour la définition des eaux de lest).

Sur le plan des difficultés que le transport maritime présente pour la durabilité de l'environnement, il y a deux grandes catégories : celles qui ont trait aux émissions des navires (à la fois dans l'atmosphère et dans l'eau) et celles qui ont trait à la présence des navires proprement dits. Les défis que posent les émissions des navires ont trait aux rejets des navires et à la nécessité





d'établir des normes acceptables pour ces rejets (quantités, emplacement, etc.). Les risques pour l'environnement posés par la présence des navires ont trait par exemple à l'action des hélices (p. ex., risque pour les baleines), aux problèmes de nettoyage des navires ou aux activités de déglacage.

Un autre problème qui a acquis une grande notoriété ces dernières années est la menace des espèces envahissantes transportées et rejetées dans les eaux de lest des navires. Les conséquences de l'introduction d'espèces exotiques dans un écosystème sont graves et irréversibles. La gestion des déchets est un autre problème important pour le secteur du transport maritime, en particulier en ce qui a trait à la suffisance des infrastructures de traitement des déchets.

La pollution atmosphérique par les navires, en particulier dans les villes portuaires, est un sujet de préoccupation croissante pour la santé d'un grand nombre de personnes. Les normes sur les émissions atmosphériques sont fixées à l'échelle internationale et réglementées par l'annexe VI de la Convention MARPOL. Cette annexe impose des limites aux émissions de NOx et de SOx ainsi qu'aux substances qui appauvrissent la couche d'ozone. Toutefois, ces normes suscitent également des préoccupations, en particulier pour la raison qu'elles ne s'appliquent qu'aux moteurs diesel neufs. Étant donné que la durée de vie des bâtiments de la marine marchande est longue, de nombreux navires bénéficient de la clause des droits acquis et pourraient être encore en service dans 20 à 40 ans.

En outre, il y a des lacunes dans les données et les renseignements disponibles, ce qui entrave sérieusement l'analyse des options de transport maritime et la mesure du rendement. Les problèmes de développement durable dans le domaine du transport maritime recourent un certain nombre de champs de compétence et intéressent de nombreux protagonistes. Pour promouvoir le développement durable dans le secteur du transport maritime, Transports Canada doit collaborer avec d'autres ministères fédéraux, d'autres ordres de gouvernement, l'industrie, des groupes syndicaux, le milieu universitaire, la communauté internationale et d'autres intervenants.

Dans la *Stratégie de développement durable 2007-2009*, Transports Canada a pris un certain nombre d'engagements importants à l'égard du développement durable dans le secteur du transport maritime.

- Entre 2007-2008 et 2009-2010, Transports Canada continuera **d'étudier les possibilités qu'offre le transport maritime à courte distance** (se reporter à la page 67 pour la définition du transport maritime à courte distance) afin d'améliorer l'utilisation de la capacité des voies navigables, de raffermir l'intermodalisme, de faciliter le commerce, de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'améliorer le rendement global du réseau de transport. Entre autres, il favorisera une approche intégrée à l'échelle nationale pour le transport maritime à courte distance en plus de travailler au niveau international avec les États-Unis et le Mexique.
- Transports Canada collaborera avec ses partenaires à la promotion de pratiques exemplaires pour la gestion de l'environnement et la responsabilité d'entreprise dans le secteur des transports. En 2007-2008, Transports Canada **posera les bases d'un programme d'incitatifs environnementaux dans le secteur du transport maritime** en étudiant et en réalisant une analyse de rentabilisation pour les principaux protagonistes, notamment les ports intéressés.
- Pour promouvoir le développement durable et réduire la pollution dans le secteur du transport maritime, d'ici 2009-2010, Transports Canada entreprendra :
 - un examen plus poussé des **zones de contrôle des émissions de soufre (ZCES)**;
 - un programme de recherche-développement visant à déterminer les autres **améliorations que l'on peut apporter à la gestion des eaux de lest**;
 - la conception et la mise en place d'un **régime national efficace de prévention des accidents et d'intervention en cas de déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses**, ce qui permettra au Canada de respecter ses obliga-

tions relatives à la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC) et au Protocole sur les substances nocives et potentiellement dangereuses de la Convention OPRC (Protocole HNS de la Convention OPRC);

- **L'amélioration de la gestion des déchets des navires** par la conception et la mise en œuvre d'un plan national détaillé d'aménagement, d'exploitation et de réglementation des installations de réception des déchets dans les ports; et
 - **L'amélioration de la surveillance aérienne** pour surveiller la pollution marine.
- Pour ce qui est des données et des renseignements, comme nous l'avons vu plus haut au sujet du transport urbain et du transport des marchandises, pendant la période visée par cette stratégie, Transports Canada s'emploiera à **améliorer la collecte, la diffusion et l'analyse des données sur la durabilité des transports dans tous les modes.**

À l'instar du transport urbain et du transport des marchandises, l'influence exercée sur le développement durable du secteur du transport maritime est un objectif à long terme pour lequel Transports Canada devra déployer des efforts supplémentaires. Les engagements mentionnés plus haut contribueront aux résultats à long terme d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction des GES, d'amélioration de la qualité de l'eau et de préservation des écosystèmes et de la biodiversité. En même temps, les efforts déployés permettront de respecter ou d'améliorer les normes de sécurité et la compétitivité du réseau de transport du Canada.

Autres questions de développement durable

De nombreux problèmes de développement durable sont communs à tout le secteur des transports au Canada et vont même au-delà. Même s'ils ne sont pas toujours évidents, ces problèmes revêtent de l'importance pour tous les Canadiens et sont sous-jacents à la capacité de Transports Canada de réaliser un développement durable. Le

perfectionnement des compétences dans le secteur des transports, l'accessibilité du réseau national de transport, les impacts et l'adaptation aux changements climatiques, de même que la gestion des opérations et des terres de Transports Canada sont autant d'éléments importants de la Stratégie de développement durable du Ministère. Aussi diversifiés soient-ils, ces problèmes revêtent tous une importance névralgique pour les résultats de Transports Canada dans le cadre d'un réseau de transport durable au Canada. Le but de Transports Canada est d'exercer une influence positive sur ces problèmes en vertu des engagements qu'il prend dans sa *Stratégie de développement durable 2007-2009*.

Un effectif hautement qualifié est un élément essentiel si l'on veut que le secteur des transports demeure efficace et durable. Transports Canada s'engage à agir comme catalyseur pour le perfectionnement des compétences en transport pour accroître la capacité et appuyer la création de partenariats entre le gouvernement, l'industrie et les milieux universitaires. Notre défi consiste à cerner les pénuries de compétences dans le secteur des transports et à collaborer avec d'autres gouvernements, l'industrie et les intervenants du secteur des transports pour résoudre les problèmes de compétences.

- En 2007-2009, Transports Canada entreprendra des initiatives précises pour **encourager les Canadiens à envisager des carrières en transport** et il collaborera avec les intervenants pour promouvoir le maintien de la compétitivité du secteur des transports.

Actuellement, un sujet de plus en plus préoccupant pour les Canadiens réside dans les changements climatiques et leurs impacts potentiellement sérieux sur le réseau de transport du Canada, ce qui risque de perturber le transport des passagers et des marchandises. Même si les causes et les impacts transcendent les frontières politiques et que les effets peuvent ne pas être évidents ou immédiats, Transports Canada prend des mesures de précaution. Le Ministère collaborera avec d'autres ministères et les intervenants que la question intéresse pour élargir sa compréhension des mesures d'adaptation qui appuieront et favoriseront la durabilité du réseau de transport du Canada.



- En particulier, à compter de 2006-2007, la région du Québec de Transports Canada **entreprendra une étude sur le pergélisol et le régime thermique de la piste d'atterrissage de l'aéroport de Kuujuaq.** L'objectif à long terme de cette étude est de déterminer les mesures d'adaptation qu'il faut prendre avant que les changements climatiques ne se fassent sentir et de mieux gérer l'entretien de cette piste d'atterrissage.

Un réseau de transport accessible fait partie intégrante des collectivités durables. Même si les problèmes d'accessibilité peuvent ne pas être apparents aux yeux de tous les Canadiens, ils sont de plus en plus visibles au fur et à mesure que la population vieillit.

- Transports Canada poursuivra sa collaboration avec ses partenaires, notamment l'industrie des transports, les personnes âgées et les personnes ayant une déficience, afin **d'améliorer l'accessibilité des modes de transport de compétence fédérale dans tout le pays.**

Une difficulté interne pour Transports Canada consiste à améliorer la gestion de ses opérations et de ses terres. En adoptant des pratiques optimales de gestion de l'environnement, Transports Canada peut atténuer ses propres impacts sur l'environnement et montrer l'exemple aux autres dans le secteur des transports.

- Le Ministère a pris l'engagement de **mettre en œuvre son Système de gestion de l'environnement (SGE)** de façon

permanente, notamment en fixant de nouvelles cibles axées sur les secteurs prioritaires des opérations du Ministère. Le SGE du Ministère repose sur la norme 14001 de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et sur le *Guide de l'écogouvernement* du gouvernement fédéral. Grâce à une démarche systématique de gestion de l'environnement, les organismes comprennent mieux la nature de leurs incidences sur l'environnement et peuvent planifier leurs activités en conséquence.

- Transports Canada a également pris l'engagement de **réaliser des projets d'espace vert** d'ici 2009-2010 qui appuient le projet de plan directeur des espaces verts et démontre la gérance environnementale des espaces verts de Pickering.

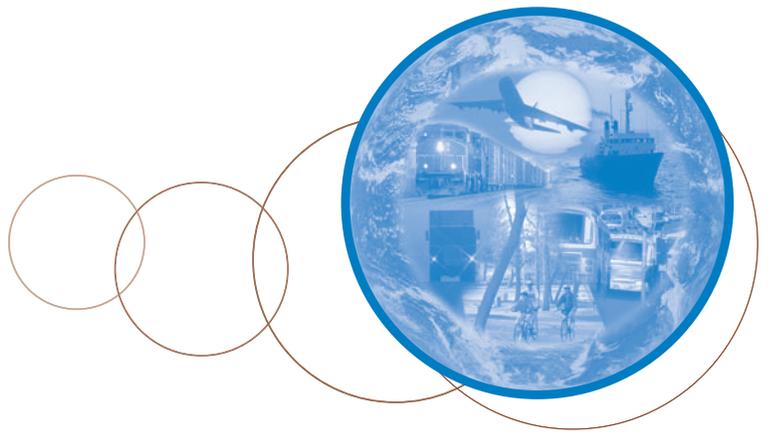
Un long chemin à parcourir

Le développement durable dans le secteur des transports est un but à long terme. Notre but est d'influer de manière positive sur les objectifs immédiats, intermédiaires et finals énoncés dans la chaîne des résultats de notre stratégie de développement durable. Pour y arriver, les efforts dont il est question dans cette stratégie triennale ont pour but de permettre à Transports Canada de respecter l'engagement qu'il a pris de promouvoir un réseau de transport durable et de s'assurer que ses efforts portent fruit. Trop souvent, il est impossible de concrétiser les bonnes idées faute de ressources. Pour remédier à ce problème et prendre une mesure utile sur la voie du développement durable, Transports Canada a pris l'engagement de créer une nouvelle source interne de financement des initiatives de développement durable. En 2006-2007, Transports Canada établira un fonds pour la Stratégie de développement durable qui pourra atteindre 1 million \$ par an afin de réaliser des projets novateurs qui contribuent de manière significative à la durabilité des transports. Les projets approuvés seront considérés comme des engagements de la SDD. En instituant ce fonds,

le Ministère innovera et ouvrira de nouvelles portes dans l'espoir d'enregistrer des progrès significatifs dans son cheminement vers le développement durable.

Dans toutes ces entreprises, Transports Canada s'assurera de faire connaître ses activités et ses succès au grand public et aux intervenants. Dans ce but, le Ministère continuera à formuler et à communiquer des messages portant sur l'environnement et le développement durable à l'appui du programme environnemental du gouvernement.





Partie 5 :

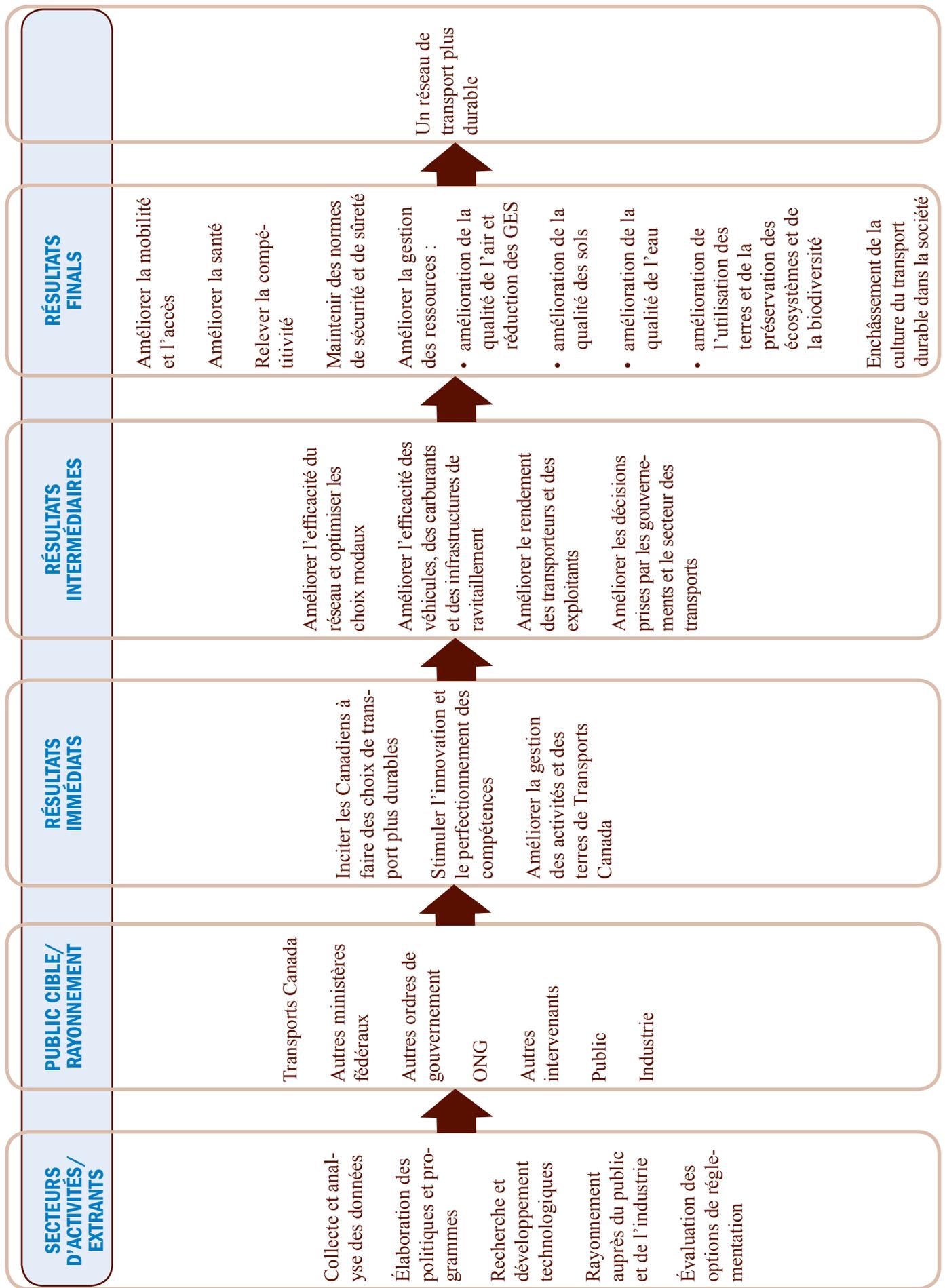
MESURE DU RENDEMENT

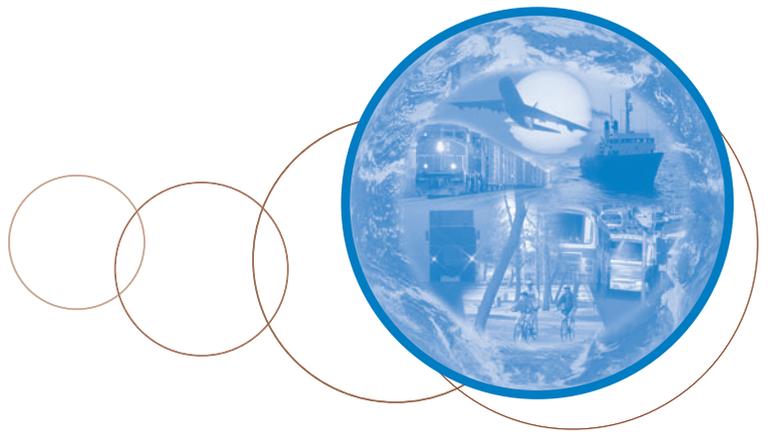
En 2003, Transports Canada a établi une chaîne de résultats (figure 5.1), qui précise les résultats à long terme sur lesquels le Ministère espère exercer une influence. La première étape de cette chaîne de résultats est l'activité, telle qu'elle est définie par chaque engagement. L'activité peut cibler divers publics (Transports Canada, d'autres ministères, des organisations non gouvernementales, l'industrie et le public). Les résultats ou les aboutissements de l'activité sont définis comme immédiats ou intermédiaires, et ils constituent les défis stratégiques des troisième et quatrième stratégies. Les résultats finals (amélioration de la qualité de l'air et de l'eau) et, en définitive, un réseau de transport plus durable dépendent de la capacité à relever ces défis stratégiques. Les résultats finals sont des buts à long terme qui ne

seront pas atteints dans l'échéancier d'une seule SDD. Chaque stratégie aboutira à des résultats différentiels en vue d'atteindre les résultats finals.

De nombreux indicateurs peuvent servir à évaluer les progrès réalisés par le Canada dans la durabilité des transports. Pour se faire une meilleure idée de la mesure dans laquelle le Canada atteint ses objectifs en matière de transport durable, d'ici 2009-2010, le Ministère établira un ensemble d'indicateurs de transport durable. Ces indicateurs refléteront plus fidèlement les trois piliers du développement durable (économique, social et environnemental) et fourniront un bilan plus équilibré de l'état du transport durable au Canada.

Figure 5.1:
Chaîne de résultats de la Stratégie de développement durable de Transports Canada





Partie 6 :

PLAN D'ACTION DE TRANSPORTS CANADA

La *Stratégie de développement durable 2007-2009* de Transports Canada tient compte des problèmes énumérés à la partie 4 et se concentre sur les domaines où le Ministère peut jouer un rôle appréciable dans la durabilité des transports. L'un des objectifs primordiaux de la SDD est de présenter une démarche axée sur des résultats pour permettre la concrétisation de la vision à long terme du Ministère sur la durabilité des transports.

Conformément aux trois premières stratégies de développement durable de Transports Canada, la quatrième s'articule autour d'une série de défis stratégiques, dont chacun contient un certain nombre d'engagements. La première stratégie a fourni une base solide pour l'intégration des facteurs écologiques dans les tâches du Ministère. Transports Canada a adopté dans le cadre de la seconde stratégie un ensemble de principes de développement durable et a pris des engagements précis à agir. La troisième stratégie a précisé davantage la notion de durabilité et établi sept défis et 32 engagements particuliers. Les défis que comporte cette stratégie n'ont pas changé par rapport à ceux de la troisième stratégie, et le Ministère continue d'attacher beaucoup d'importance à la détermination des résultats précis. De fait, les sept défis stratégiques sont extraits directement de la chaîne des résultats de Transports Canada, élaborée en 2003 (voir page 26).

Les sept défis stratégiques sont les suivants :

1. Encourager les Canadiens à choisir des 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.

Ces défis sont vastes et couvrent un grand nombre de secteurs sur lesquels Transports Canada aimerait exercer son influence pour promouvoir un réseau de transport durable. Les trois thèmes énoncés plus haut ont permis au Ministère de mieux concentrer ses efforts et de prendre des engagements moins nombreux mais significatifs.

Les engagements exposés à la partie 4 sont élaborés dans le cadre d'un plan d'action qui comprend des cibles précises, mesurables et temporelles et des mesures du rendement. Le cadre du plan d'action concorde avec la troisième stratégie de Transports Canada et s'articule autour des sept défis stratégiques. Pour déterminer lesquels des trois thèmes sont appuyés par des engagements précis, on a utilisé les symboles suivants :

TRANSPORT URBAIN



TRANSPORT DES MARCHANDISES



TRANSPORT MARITIME



En outre, pour la quatrième stratégie de développement durable, le gouvernement fédéral a établi six buts de développement durable qui ont un rapport avec l'eau propre, l'air pur, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, des collectivités durables, le développement et l'utilisation durables des ressources naturelles et la gouvernance à l'appui du développement durable.

Les six buts de développement durable sont les suivants :

- I L'eau – Une eau propre et salubre pour les personnes, la marine et les écosystèmes d'eau douce.
- II L'air pur – Un air pur à respirer pour les personnes et pour le bon fonctionnement des écosystèmes.
- III La réduction des émissions de gaz à effet de serre.
- IV Des collectivités durables – Des collectivités jouissant d'une économie prospère, une société dynamique et équitable et un environnement sain pour la génération actuelle et les générations à venir.
- V Le développement et l'utilisation durables des ressources naturelles.
- VI Renforcer la gouvernance et la prise de décisions du gouvernement fédéral à l'appui du développement durable.

Ces buts intègrent et complètent ceux qui ont été fixés pour les activités de l'écogouvernement. On forme l'espoir qu'en déterminant les activités ministérielles qui appuient les buts et les objectifs plus vastes du gouvernement fédéral à l'égard du développement durable, les Canadiens se feront une idée plus juste de la façon dont le gouvernement fédéral travaille, en permanence, pour améliorer la qualité de vie de tous les Canadiens. En même temps, l'amélioration de la coordination raffermira la responsabilisation, orientera le rendement dans tout le gouvernement et concentrera et stimulera les activités dans certains domaines clés.

Transports Canada a répertorié un certain nombre d'activités qui ont un rapport avec l'exécution de son mandat et qui lui permettront d'atteindre les buts du gouvernement fédéral en matière de développement durable. Ces activités et engagements sont marqués dans le plan d'action de la stratégie de développement durable par un renvoi aux buts du gouvernement fédéral qu'ils appuient. On trouvera d'autres précisions sur les buts du gouvernement fédéral en matière de développement durable et sur l'écologisation des opérations du gouvernement à l'adresse Internet suivante : www.sdinfo.gc.ca.

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

En quoi consiste le défi?

Renseigner les Canadiens et les sensibiliser au transport durable. Cela consiste à les sensibiliser aux problèmes, aux avantages et aux options, de même qu'aux pratiques et aux choix que peuvent adopter les citoyens pour atténuer les effets néfastes des transports.

À quoi tient son importance?

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

Objectif à long terme :

S'assurer que les Canadiens sont conscients des avantages du transport durable et qu'ils en tiennent compte dans leurs choix en matière de transports personnels. Cela devrait aboutir à une baisse de la pollution atmosphérique et des encombrements et à l'atténuation d'autres impacts sur l'environnement que l'on associe actuellement à l'utilisation des véhicules automobiles privés.

Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p>1.1 Transports actifs Transports Canada examinera l'utilité de se doter d'une stratégie nationale des transports actifs d'ici 2009-2010. Cette stratégie contiendrait des renseignements/incitatifs, des lignes directrices, des points de comparaison et des projets de démonstration qui permettraient aux gouvernements provinciaux et municipaux d'encourager le développement des transports actifs dans les zones urbaines, en insistant plus particulièrement sur la marche et la bicyclette.</p> <p>Partenaires : Agence de santé publique du Canada, Santé Canada, Infrastructure Canada, autres ministères fédéraux et autres ordres de gouvernement.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Parvenir à un accord général entre les ministères fédéraux, les provinces/territoires et les municipalités sur la valeur d'une stratégie nationale en matière de transports actifs d'ici 2007-2008. • D'ici 2009-2010, rehausser la notoriété des transports actifs parmi les provinces/territoires et les municipalités en apportant des preuves du soutien et de l'intérêt du gouvernement fédéral. • Selon les résultats des cibles susmentionnées et les fonds disponibles, entreprendre avec les principaux partenaires l'élaboration d'une stratégie nationale en matière de transports actifs d'ici 2009-2010. 	<ul style="list-style-type: none"> • Accord général entre les ministères fédéraux, les provinces/territoires et les municipalités sur la valeur d'une stratégie nationale en matière de transports actifs, comme en fait foi la décision d'élaborer ou non une telle stratégie. • Nombre d'intervenants provinciaux/territoriaux et municipaux qui participent aux consultations et à l'élaboration de la stratégie. • Lancement de l'élaboration de la stratégie. 	 <p>Buts fédéraux II, III</p>

Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p>1.2 Gestion de la demande de transport</p> <p>Pour faciliter l'élargissement du recours aux méthodes de gestion de la demande de transport (GDT), Transports Canada financera la réalisation d'études de cas, d'activités d'apprentissage, d'un site Web, de programmes de reconnaissance et d'autres produits d'information pour renforcer la capacité à mettre en œuvre et à mesurer l'efficacité de projets et de politiques durables et intégrés de transport des passagers en milieu urbain. Ces travaux ont pour but de faciliter la reproduction de pratiques fructueuses d'ici 2009-2010.</p> <p>Partenaires : provinces et territoires, municipalités, groupes sur les transports et l'environnement, milieu universitaire et associations professionnelles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation de 15 études de cas sur le transport urbain durable et de documents de travail et d'autres produits d'information d'ici 2009-2010. • Financement de 20 activités d'apprentissage auxquelles participeront au moins 500 personnes d'ici 2009-2010. • Octroi de quatre prix nationaux de transport urbain durable d'ici 2009-2010. • Rédaction et diffusion de six bulletins de nouvelles électroniques d'ici 2009-2010. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'études de cas et de documents de travail réalisés sur le transport urbain durable. • Nombre d'activités d'apprentissage et de participants. • Nombre de prix nationaux octroyés dans le domaine du transport urbain durable. • Nombre de bulletins de nouvelles électroniques rédigés et diffusés. • Adhésion aux stratégies de GDT au Canada. 	 <p>Buts fédéraux II, III, IV</p>
<p>1.3 Éconavette</p> <p>Transports Canada a préparé une pochette et un atelier sur les options de navettage à l'intention des employeurs de la fonction publique et du secteur privé. Il s'agit d'un guide détaillé destiné aux employeurs sur la façon de mettre en œuvre un programme d'options de navettage au sein du secteur privé ou du secteur public. En 2007-2008, Transports Canada appuiera et favorisera l'adhésion aux options de navettage au sein des ministères et organismes fédéraux au moyen de programmes et de politiques qui encouragent le transport durable.</p> <p>Partenaires : employeurs de la fonction publique et du secteur privé.</p>	<p>Accorder des crédits pour permettre les options de navettage au sein d'autres ministères et organismes fédéraux de tout le Canada :</p> <ul style="list-style-type: none"> • En étudiant les coûts et les avantages qu'il y a à faciliter l'accès des fonctionnaires fédéraux à des programmes de laissez-passer de transport en commun avec retenues à la source dans tout le Canada d'ici 2006-2007; • En organisant trois ateliers par an sur les options de navettage à l'intention des employeurs de la fonction publique et du secteur privé que la question intéresse, à compter de 2007-2008. • D'ici 2008-2009, en collaborant avec des partenaires du fédéral pour modifier les politiques existantes afin de permettre la diminution du nombre de véhicules à un seul occupant. Mentionnons à titre d'exemples des politiques sur le stationnement et les aménagements. 	<ul style="list-style-type: none"> • Résultats du rapport d'évaluation du programme de laissez-passer de transport en commun, qui comporte un examen des coûts et des avantages d'un programme avec retenues à la source. • Nombre d'ateliers organisés et résultats. • Nombre de politiques fédérales ayant fait l'objet d'un examen et (ou) de modifications. 	 <p>Buts fédéraux III, IV</p>



Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p>1.4 Envisager le recours à des mesures économiques Transports Canada collaborera avec ses partenaires pour envisager le recours à des incitatifs commerciaux pour faire augmenter la production et l'achat de véhicules automobiles respectueux de l'environnement, ce qui se déroulera entre 2007-2008 et 2009-2010.</p> <p>Partenaires : ministères fédéraux par l'entremise du Groupe de travail interministériel des instruments économiques pour la consommation spécifique dirigé par TC (Finances, Ressources naturelles Canada, Environnement Canada, Industrie Canada).</p>	<ul style="list-style-type: none">• Améliorer le cadre de modélisation des instruments économiques de Transports Canada et multiplier les données canadiennes sur la réaction des consommateurs et des fabricants aux instruments économiques, sous réserve du déblocage de crédits, d'ici 2007-2008.• Procéder à une analyse plus fouillée de la gamme d'instruments économiques, d'ici 2007-2008. Sous réserve du déblocage de crédits, Transports Canada renforcera son potentiel analytique pour couvrir par exemple les initiatives sur le parc de véhicules légers et sur les camions de taille moyenne et les poids lourds neufs.• Consulter les intervenants, notamment les ONG du secteur automobile, les producteurs d'autres sources d'énergie et le milieu universitaire, sur les options de conception et les problèmes d'administration/de mise en œuvre entre 2007-2008 et 2009-2010.	<ul style="list-style-type: none">• Qualité, utilité et ponctualité des analyses et des données.• Nombre d'analyses et d'études réalisées.• Nombre de consultations tenues.	 <p>Buts fédéraux II, III, VI</p>

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

En quoi consiste le défi?

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

À quoi tient son importance?

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

Objectif à long terme :

Veiller à ce que le secteur des transports soit un secteur d'emploi attrayant et à ce que les occasions de perfectionnement des compétences progressent au même rythme que l'innovation.

Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p>2.1 Perfectionnement des compétences dans le secteur des transports</p> <p>En 2007-2008 et 2009-2010, Transports Canada prendra certaines initiatives en vue d'encourager les Canadiens à songer à faire carrière ou à entreprendre des études universitaires dans le domaine des transports et collaborera avec les intervenants pour promouvoir la compétitivité soutenue du secteur des transports.</p> <p><i>2.1.1</i> Entre 2007-2008 et 2009-2010, Transports Canada travaillera de concert avec les intervenants de la fonction publique et du secteur public, notamment avec les conseils sectoriels, pour relever le profil des carrières dans le secteur des transports et tenir lieu de catalyseur pour l'échange d'idées, de savoir-faire et d'expérience dans le perfectionnement des compétences relatives aux transports.</p>	<p><i>2.1.1.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Coopération soutenue avec les gouvernements fédéral-provinciaux-territoriaux pour concevoir des instruments (notamment un recueil) à l'intention des intervenants du secteur des transports permettant d'identifier et de mettre en œuvre des réponses stratégiques aux difficultés posées par le perfectionnement des compétences. 	<p><i>2.1.1.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'administrations qui ont accepté de diffuser des recueils par voie électronique à leurs intervenants. • Nombre d'administrations provinciales/territoriales qui participent à un dialogue régulier avec Transports Canada au sujet des problèmes de perfectionnement des compétences dans le secteur des transports. • Nombre de téléconférences/réunions avec les administrations fédérales/provinciales et territoriales pour discuter des problèmes de perfectionnement des compétences. 	

Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p>2.1.2</p> <p>Collaborer avec les intervenants de la fonction publique et du secteur privé, le milieu universitaire et les conseils sectoriels à la détermination des compétences particulières et des pénuries d'effectifs et à la détermination des moyens permettant de combler ces pénuries entre 2007-2008 et 2009-2010.</p> <p>Partenaires : fonction publique et secteur privé, notamment les conseils sectoriels et le milieu universitaire.</p>	<p>2.1.2</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tenir et (ou) participer à une série de tables rondes pour déterminer les compétences actuelles et escomptées et les pénuries d'effectifs dans diverses régions du Canada et collaborer avec les intervenants de la fonction publique et du secteur privé pour trouver des solutions en collaboration d'ici 2009-2010. • Collaborer avec le milieu universitaire et des organismes de la fonction publique et du secteur privé à la promotion de l'analyse des compétences et des pénuries d'effectifs, afin d'analyser la réaction face à ces problèmes dans diverses administrations et de recommander des mesures futures pour remédier à ces pénuries d'ici 2009-2010. 	<p>2.1.2</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de tables rondes portant sur les pénuries de compétences et de main-d'œuvre afin de trouver des solutions bien précises. • Formulation de recommandations en vue de remédier aux pénuries de compétences et d'effectifs dans certaines régions du pays et dans tout le Canada. 	
<p>2.2 Impacts et adaptation aux changements climatiques</p> <p>Transports Canada collaborera avec d'autres ministères et les intervenants que la question intéresse pour élargir sa compréhension des mesures d'adaptation qui favoriseront et renforceront la durabilité du réseau de transport du Canada. En particulier, à compter de 2006-2007, la région du Québec entreprendra une étude du pergélisol et du régime thermique de la piste d'atterrissage de l'aéroport de Kuujjuaq. Le but à long terme de cette étude est de trouver des mesures d'adaptation avant que les impacts des changements climatiques se fassent sentir et de mieux gérer l'entretien de la piste d'atterrissage.</p> <p>Partenaires : Centre d'études nordiques de l'Université Laval.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluation préliminaire et recommandations visant à élargir la compréhension et la connaissance du phénomène de pergélisol et du régime thermique de la piste d'atterrissage de Kuujjuaq en 2007-2008. • Sous réserve du déblocage de crédits et selon les recommandations de l'évaluation préliminaire, élargir la compréhension et les connaissances du phénomène de pergélisol et du régime thermique afin d'évaluer la vulnérabilité de la piste d'atterrissage face aux changements climatiques prévus au cours des 20 prochaines années, en 2008-2009. 	<ul style="list-style-type: none"> • Résultats de l'analyse, notamment formulation d'un certain nombre de recommandations. • Utilité des résultats de l'étude pour comprendre les impacts et l'adaptation aux changements climatiques (sous réserve du déblocage de crédits). 	 <p>But fédéral III</p>

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

En quoi consiste le défi?

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

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

À quoi tient son importance?

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

L'accès à la mobilité sans obstacle injustifié est une facette sociale importante du développement durable. La mise au point de mécanismes visant à préserver et à améliorer la mobilité et l'accès est un complément important de la quête d'efficacité et d'amélioration de l'environnement.

Objectif à long terme :

Faire en sorte que le réseau de transport du Canada soit reconnu dans le monde entier comme l'un des réseaux les plus efficaces et les plus respectueux de l'environnement. Tous les Canadiens devraient avoir accès au réseau national des transports sans rencontrer d'entraves injustifiées à leur mobilité.

Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p>3.1 Systèmes de transport intelligents (STI) À compter de 2007-2008, Transports Canada collaborera avec ses partenaires pour miser sur les succès des investissements engagés au préalable dans les systèmes de transport intelligents. Parmi les projets à financer, il y a ceux qui portent sur la recherche et le développement et le déploiement des STI, qui, à leur tour, aboutiront à une meilleure intégration du réseau et favoriseront l'efficacité, la sécurité, la sûreté et la durabilité du réseau de transport.</p> <p>Partenaires : provinces/territoires, municipalités, milieu universitaire, sociétés sans but lucratif, organismes de transport, secteur privé, Autochtones.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Des crédits seront débloqués pour les projets de recherche, développement et déploiement au cours de chacun des exercices 2007-2008, 2008-2009 et 2009-2010. 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de projets de déploiement financés. Nombre de projets de recherche et développement financés. Nombre d'accords signés avec des partenaires. 	 <p>But fédéral III</p>



Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p>3.2 Promouvoir le transport maritime à courte distance</p> <p>Le transport maritime à courte distance désigne une activité intermodale intégrant la circulation maritime de fret ou de passagers entre des points se trouvant à proximité relative les uns des autres sans traverser d’océan et couvre le transport maritime domestique et international le long des côtes, à destination et en provenance d’îles se trouvant à proximité ou sur des lacs ou des réseaux fluviaux.</p> <p>Entre 2007-2008 et 2009-2010, Transports Canada continuera d’étudier les possibilités qu’offre le transport maritime à courte distance pour améliorer l’utilisation de la capacité des voies navigables, renforcer l’intermodalisme, faciliter les échanges commerciaux, réduire les émissions de gaz à effet de serre et améliorer le rendement global du réseau de transport. Pour ce faire, le Ministère favorisera une approche intégrée à l’échelle nationale à l’égard du transport maritime à courte distance et collaborera avec les États-Unis et le Mexique sur l’échiquier mondial.</p> <p>Partenaires : administrations de transport des États-Unis et du Mexique; industrie; fournisseurs de services; autres ordres de gouvernement; autres intervenants.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Mieux faire connaître le transport maritime à courte distance en Amérique du Nord, entre 2007-2008 et 2009-2010.• Élargir la compréhension de la rentabilité du transport maritime à courte distance, de ses avantages et des obstacles à son adoption, entre 2007-2008 et 2009-2010.	<ul style="list-style-type: none">• Initiatives ciblées de transport maritime à courte distance.• Réalisation d’études dans des secteurs clés des politiques, des marchés, du commerce, des transports urbains et de la durabilité.	

Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p>3.3 Pratiques optimales en matière d'infrastructures Transports Canada est responsable de plusieurs programmes d'infrastructures actuels (comme le Programme stratégique d'infrastructures routières) et futurs. Ces programmes continueront d'appuyer les objectifs du transport durable (p. ex. réduction des gaz à effet de serre; avantages économiques et sociaux pour les collectivités) par l'utilisation de critères de diligence raisonnable dans le choix des projets et d'indicateurs de rendement des projets.</p> <p>Partenaires : Infrastructure Canada, provinces, territoires, municipalités et autres.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Concevoir et incorporer des critères d'évaluation et des indicateurs du rendement des transports durables dans les nouveaux programmes d'infrastructures de transport d'ici 2006-2007. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de projets financés en vertu des programmes actuels et pourcentage de projets qui atteignent leurs objectifs en matière de durabilité. • Nombre d'indicateurs de transport durable conçus pour les nouveaux programmes. 	 <p>Buts fédéraux II, III, IV</p>
<p>3.4 Besoins de mobilité de la population vieillissante et des personnes handicapées Transports Canada poursuivra sa collaboration avec ses partenaires, notamment le secteur des transports, les personnes âgées et les personnes ayant une déficience, afin d'améliorer l'accessibilité des modes de transport de compétence fédérale dans tout le pays.</p> <p>Partenaires : personnes handicapées, associations représentant les personnes handicapées et les personnes âgées, représentants du secteur des transports, autres ministères et organismes fédéraux, autres ordres de gouvernement.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer l'efficacité d'une diversité d'instruments stratégiques visant à améliorer l'accessibilité du réseau de transport fédéral d'ici 2007-2008. 	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluation de l'efficacité de divers instruments stratégiques d'élaboration des politiques futures afin d'améliorer l'accessibilité du réseau de transport fédéral. 	



Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p>3.5 Étude sur les choix modaux dans le corridor Québec–Windsor</p> <p>Pour promouvoir un réseau de transport plus efficace et plus respectueux de l’environnement, il faut parfaitement comprendre les effets que d’éventuelles mesures (comme les investissements dans les infrastructures, les réformes réglementaires ou fiscales) auront sur la demande de chaque mode. Pour cela, il faut bien comprendre de quelle façon les expéditeurs et les passagers prennent des décisions en matière de choix modaux.</p> <p>Transports Canada réalisera une étude dans le corridor Québec–Windsor d’ici 2008-2009, afin de mieux comprendre les choix modaux dans le corridor de transport le plus fréquenté du Canada. Pour cela, le Ministère élaborera des modèles en vue d’analyser l’incidence d’éventuelles décisions stratégiques sur les choix de modes de transport des marchandises et des passagers dans le corridor Québec–Windsor.</p> <p>Partenaires : ministère des Transports du Québec, ministère des Transports de l’Ontario.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation du modèle de choix modal des expéditeurs (conception et étalonnage) d’ici 2006-2007. • Conception et étalonnage du modèle de choix modaux des passagers d’ici 2008-2009. 	<ul style="list-style-type: none"> • Utilité et ampleur de l’utilisation des modèles dans l’élaboration des politiques sur les transports au sein comme à l’extérieur du gouvernement fédéral. • Reconnaissance par des experts de la qualité du modèle à l’intérieur comme à l’extérieur du gouvernement (solidité des estimations, capacité de prévision, etc.). 	 

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

En quoi consiste le défi?

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

À quoi tient son importance?

Les activités de transport sont une importante source d'émissions atmosphériques, qui contribuent à la hausse des émissions de GES, au smog et à la pollution attribuable aux substances toxiques aéroportées. Le Canada est déterminé à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les normes canadiennes sur les particules et l'ozone, de même que les accords entre le Canada et les États-Unis, prescrivent aussi d'importantes réductions des émissions des précurseurs du smog.

Objectif à long terme :

Contribuer à faire baisser de manière significative les émissions atmosphériques, les effluents liquides et les déchets solides grâce à l'adoption d'incitatifs réglementaires, économiques et volontaires associés à des véhicules et à des réseaux plus efficaces, à des carburants plus propres et à l'utilisation de technologies antipollution.

Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p>4.1 Promouvoir les véhicules à technologies de pointe Transports Canada évaluera chaque année les véhicules à technologie de pointe, procédera à des essais, des inspections et des évaluations, publiera des rapports décrivant la capacité des véhicules à technologies de pointe à respecter les prescriptions réglementaires et encouragera les constructeurs à accélérer la mise en marché de véhicules équipés de technologies de pointe.</p> <p>Partenaires : constructeurs automobiles, autres intervenants du secteur automobile, producteurs d'autres sources d'énergie et associations professionnelles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Évaluer chaque année le rendement des véhicules à technologies de pointe. Organiser des activités pour sensibiliser le public chaque année afin de permettre également la diffusion des données sur le programme. 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre et types de véhicules et de technologies ayant fait l'objet d'essais dont les résultats sont présentés sous forme de divers rapports. Nombre et types d'activités fréquentées durant l'année. 	 <p>Buts fédéraux II, III</p>

Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p>4.2 Consommation de carburant des véhicules automobiles</p> <p>Chaque année, Transports Canada suivra la consommation de carburant des véhicules automobiles vendus au Canada, appuiera les objectifs du gouvernement visant à faire baisser la consommation de carburant et les émissions de GES et fournira des renseignements aux consommateurs pour leur permettre d'opérer des choix plus éclairés au moment de l'achat d'un véhicule.</p> <p>Le gouvernement du Canada a proposé des modifications à la <i>Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles</i> afin de moderniser les pouvoirs actuels du gouvernement du Canada en matière de réglementation de la consommation de carburant des nouveaux véhicules. La réglementation de la consommation de carburant des véhicules automobiles aux termes de la <i>Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles</i> sera élaborée pour l'année modèle 2011. Cela suivra l'expiration de l'entente volontaire entre l'industrie et le gouvernement concernant une réduction de 5,3 mégatonnes des émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules automobiles au Canada en 2010.</p> <p>Partenaires : Environnement Canada, Ressources naturelles Canada, Industrie Canada, intervenants du secteur de l'automobile, fournisseurs d'énergie et autres parties intéressées.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Recueillir, vérifier et rendre compte de la consommation de carburant des véhicules neufs chaque année. Mettre à jour la base de données sur le système d'information sur les économies de carburant des véhicules à titre permanent. Élaborer une nouvelle réglementation aux termes de la <i>Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles</i> qui entrera en vigueur pour l'année modèle 2011. 	<ul style="list-style-type: none"> Collecte ponctuelle de données auprès de tous les constructeurs. Vérification des données. Rapports annuels des résultats. Nouvelle réglementation élaborée pour 2011. 	 <p>Buts fédéraux II, III</p>

Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p>4.3 Réduction des émissions de l'industrie ferroviaire Transports Canada et Environnement Canada continueront d'appuyer le protocole d'entente négocié avec l'Association des chemins de fer du Canada pour s'assurer que l'industrie ferroviaire réduit ses émissions de polluants atmosphériques conformément aux normes des polluants atmosphériques de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis et continue à améliorer son rendement en matière d'émissions de GES entre 2006 et 2010. Transports Canada élaborera et appliquera une nouvelle réglementation, qui entrera en vigueur en 2011, aux termes de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>, et qui s'appliquera aux chemins de fer de compétence fédérale.</p> <p>Partenaires : Environnement Canada, Association des chemins de fer du Canada, et ses membres, autres chemins de fer de compétence fédérale et autres parties intéressées.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Collaborer avec l'Association des chemins de fer du Canada et Environnement Canada pour la mise en œuvre intégrale entre 2006-2007 et 2009-2010 des engagements négociés dans le cadre du protocole d'entente. • Élaborer une nouvelle réglementation aux termes de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>, entrant en vigueur à la fin du protocole d'entente, en 2010. 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction des émissions obtenue grâce au protocole d'entente. • Élaboration d'une nouvelle réglementation pour 2011. 	  <p>Buts fédéraux II, III</p>

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

En quoi consiste le défi?

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

À quoi tient son importance?

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

Objectif à long terme :

Encourager les entreprises du secteur des transports à intégrer la gestion de l'environnement dans leurs pratiques commerciales normales en réaction aux incitatifs (réglementaires, économiques ou volontaires) visant à améliorer l'efficacité et la gestion des risques.

Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p>5.1 Promouvoir des pratiques exemplaires de la gestion de l'environnement dans le secteur des transports</p> <p>Transports Canada collaborera avec ses partenaires pour promouvoir des pratiques exemplaires de la gestion de l'environnement et la responsabilité d'entreprise dans le secteur des transports.</p> <p><i>5.1.1 Étudier l'analyse de rentabilisation d'un programme d'incitatifs écologiques dans le secteur du transport maritime</i></p> <p>En 2007-2008, Transports Canada posera les bases d'un programme d'incitatifs environnementaux en étudiant et en réalisant l'analyse de rentabilisation pour les principaux protagonistes, notamment les ports que la question intéresse.</p>	<p><i>5.1.1:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Parachever l'analyse de rentabilisation d'ici mars 2008. 	<p><i>5.1.1</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Utilité de l'analyse de rentabilisation, notamment des perspectives cernées, afin de faire progresser les chances d'un programme d'incitatifs environnementaux. 	 <p>But fédéral I</p>

Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p><i>5.1.2 Partenariats stratégiques</i> À compter de 2007-2008, Transports Canada fera appel aux ressources disponibles pour maintenir et établir des partenariats stratégiques en vue d'harmoniser à l'échelle internationale les efforts de réduction des émissions et prendre des initiatives à l'échelle nationale et entre le gouvernement et l'industrie en vue de réduire les émissions. Le Ministère cherchera à mobiliser l'industrie pour des changements à plus long terme et à fixer des cibles et des plans d'action susceptibles d'offrir un cheminement rapide, flexible et rentable en vue de réduire les émissions dans les limites d'un cadre de réglementation élargi.</p> <p>Transports Canada collaborera également avec les gouvernements et des intervenants du secteur des transports pour déterminer les perspectives technologiques et opérationnelles permettant d'atténuer les incidences des activités de transport sur l'environnement.</p> <p>Partenaires : associations modales, groupes des transports et de l'environnement et partenaires internationaux.</p>	<p><i>5.1.2</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mieux harmoniser les efforts internationaux de réduction des émissions par la participation de Transports Canada à des tribunes internationales comme l'OACI, l'OMI, etc. d'ici 2008-2009. • Faciliter l'établissement de partenariats stratégiques dont le but est d'améliorer la consommation de carburant des expéditeurs de marchandises et des transitaires d'ici 2011. • Avec l'Association des transports du Canada (ATC), faire la synthèse des pratiques sur les systèmes de gestion de l'environnement (SGE) et inclure un document d'orientation sur le SGE d'ici 2007-2008. • Avec le gouvernement des États-Unis et sous l'ombrelle de la Commission de recherche sur les transports de l'Académie des sciences, participer au Groupe de recherche coopératif sur les aéroports afin d'étudier et d'évaluer les incidences sur l'environnement des activités aéroportuaires et d'élaborer des stratégies d'atténuation d'ici 2008-2009. • Avec le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), concevoir un document d'orientation sur la qualité de l'air dans les aéroports d'ici septembre 2007-2008. • Transports Canada élargira son partenariat avec la Federal Aviation Administration (FAA) 	<p><i>5.1.2</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Harmonisation des efforts internationaux de réduction comme en fait foi la ratification des règlements internationaux sur la réduction des émissions et des codes de pratiques et des lignes directrices avalisés par les organes internationaux. • Nombre de partenariats établis à l'appui de l'efficacité du carburant pour les expéditeurs de marchandises et les transitaires. • Nombre de membres de l'ATC qui se sont dotés de SGE pour leurs organismes respectifs. • Histoires à succès et leçons apprises. • Résultats publiés par le Groupe de recherche coopératif sur les aéroports. • Publication du document d'orientation. • Produits de recherche se soldant par des améliorations technologiques et (ou) opérationnelles pratiques. 	 <p>Buts fédéraux II, III</p>

Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
	des États-Unis et la National Aeronautics and Space Administration (NASA) dans le cadre d'un centre de recherche d'excellence intitulé Partenariat en vue de la réduction du bruit et des émissions du transport aérien, d'ici 2009-2010.		
<p>5.2 Lutte contre la pollution dans le secteur maritime</p> <p>Pour favoriser le développement durable dans le secteur maritime, d'ici 2009-2010, Transports Canada réalisera :</p> <ul style="list-style-type: none"> • un examen plus poussé des zones de contrôle des émissions de soufre (ZCES); • un programme de recherche et développement visant à cerner la façon d'améliorer la gestion des eaux de lest; • la conception et la mise en œuvre d'un régime national efficace de prévention des accidents et d'intervention en cas de déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses, suffisant pour que le Canada puisse s'acquitter de ses obligations en vertu du protocole OPRC-HNS; • l'amélioration de la gestion des déchets des navires par la conception et la mise en œuvre d'un plan national détaillé visant la fourniture, le fonctionnement et la réglementation des installations de réception des déchets portuaires; • l'amélioration de la surveillance aérienne pour surveiller la pollution marine. <p>Partenaires : Environnement Canada, Pêches et Océans Canada, Garde côtière canadienne, secteur privé, associations, industrie, universitaires, organismes réglementaires internationaux, autres ministères fédéraux, autres ordres de gouvernement.</p>	<p><i>Examen plus fouillé des ZCES</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Avec la collaboration d'Environnement Canada, procéder à l'examen de la valeur qu'il y a à créer des ZCES dans certaines zones du pays et à l'échelle internationale d'ici 2009-2010. • Dresser un inventaire des émissions de soufre des navires d'ici 2008-2009. <p><i>Gestion des eaux de lest</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aider à la conception et à l'homologation de systèmes de traitement des eaux à bord capables de respecter les normes de rendement internationales d'ici 2008-2009. <p><i>Régime d'intervention en cas de déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Concevoir la structure législative nécessaire pour mettre en place un régime sur les substances nocives et potentiellement dangereuses accompagné des règlements et des normes nécessaires à compter de 2007-2008. • Créer l'instrument d'intervention nécessaire afin de disposer d'une méthode d'intervention uniforme à l'échelle nationale et gérer les interventions en cas d'incident et de déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses 	<p><i>Examen plus fouillé des ZCES</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de zones identifiées où des normes plus strictes sont en vigueur. • Niveaux des émissions de soufre. <p><i>Gestion des eaux de lest</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de systèmes conçus et homologués. <p><i>Régime d'intervention en cas de déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de règlements et de normes élaborés. • Efficacité du cadre national d'intervention en cas d'incident impliquant des substances nocives et potentiellement dangereuses. • Indication par l'OMI de l'adhésion du Canada au protocole OPRC-HNS. <p><i>Gestion des déchets des navires</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la réception des déchets dans les ports. <p><i>Programme national de surveillance aérienne</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'heures-patrouilles antipollution dans chaque région par mois, par an. 	<div style="text-align: center;">  <p>But fédéral I</p> </div>

Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
	<p>en milieu marin par les navires et au cours du chargement et du déchargement des navires dans les installations de manutention de produits chimiques à compter de 2007-2008.</p> <ul style="list-style-type: none"> Prendre les mesures nécessaires pour permettre au Canada d'adhérer au protocole OPRC-HNS à compter de 2009-2010. <p><i>Gestion des déchets des navires</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Mettre la dernière touche à un programme visant à améliorer la réception des déchets côté rive dans les ports d'ici 2008-2009. <p><i>Programme national de surveillance aérienne</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Continuer de rehausser l'efficacité du Programme national de surveillance aérienne (PNSA) en augmentant la fréquence des patrouilles et en élargissant la surveillance aux secteurs qui ne sont normalement pas surveillés, comme l'Arctique. Rehausser la capacité d'observation, de détection et de déclaration des déversements illicites et identifier les navires responsables de la pollution du milieu marin du Canada. D'ici 2007-2008, l'aéronef Dash 8 modernisé de Transports Canada basé à Moncton sera entièrement opérationnel avec des équipages qualifiés et, d'ici 2008-2009, une capacité analogue sera en place sur la côte Ouest. 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre d'incidents de pollution causés par les navires et nombre de déversements mystère détectés par mission, par mois, par an. Nombre de navires visuellement observés et nombre de navires identifiés par le Système d'identification automatique des aéronefs, par heure, par mission, par mois, par an. Nombre de poursuites résultant des patrouilles antipollution du PNSA – par an. 	

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

En quoi consiste le défi?

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

À quoi tient son importance?

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

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

Objectif à long terme :

Veiller à ce que les données manquantes soient comblées et à ce que les analyses nécessaires aient lieu pour améliorer les décisions prises par les gouvernements et les intervenants dans le secteur des transports.

Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p>6.1 Données sur les transports Transports Canada continuera de diriger un projet centralisé afin d'organiser et d'améliorer la collecte, la diffusion et l'analyse des données sur le transport durable dans tous les modes. Cela consiste à concevoir de nouveaux instruments de collecte et d'analyse des données afin d'améliorer les décisions prises.</p> <p>Dans le cadre plus vaste des modifications apportées à la <i>Loi sur les transports au Canada</i>, Transports Canada se propose de modifier les dispositions sur la collecte des données pour garantir l'existence de données utiles et uniformes sur divers éléments du réseau de transport. Les modifications à la LTC placeront également l'élément environnemental du réseau de transport dans le mandat juridique du Ministère.</p> <p>Partenaires : Office des transports du Canada et Statistique Canada.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Procéder régulièrement à des évaluations afin de déterminer les données manquantes les plus importantes en ce qui concerne les activités de transport et la consommation d'énergie de tous les modes, entre 2006-2007 et 2009-2010. • En 2006-2007, Transports Canada constituera des bases de données sur les activités, la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre par mode pour tous les modes de transport. Cette base de données permettra de déterminer les données manquantes et les secteurs qui méritent d'autres travaux pour combler ces lacunes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Détermination des principales données manquantes et élaboration d'une stratégie pour y remédier. • Constitution d'une base de données sur les émissions de GES dans le secteur des transports. 	   <p>But fédéral VI</p>

Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
	<ul style="list-style-type: none"> • Le Ministère collaborera avec ses partenaires, notamment avec Statistique Canada, à l'amélioration de la collecte des données en ce qui concerne l'utilisation des véhicules routiers (notamment le transport des marchandises par camion) d'ici 2007-2008. • Continuer à développer et à renforcer le potentiel analytique de Transports Canada afin d'évaluer les coûts et les avantages économiques et environnementaux des mesures stratégiques et opérationnelles. En 2006-2007, Transports Canada élaborera un nouveau cadre d'analyse de base sur les transports qui portera sur les véhicules légers et d'autres modes de transport. Les années suivantes, Transports Canada analysera sous réserve de financement, la façon dont il peut améliorer son cadre analytique de base, particulièrement en ce qui a trait au transport terrestre. • Dans le cadre des modifications apportées à la <i>Loi sur les transports au Canada</i>, proposer des modifications aux dispositions sur les données afin d'améliorer la qualité des données recueillies d'ici 2006-2007. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'initiatives de collecte des données ayant trait à l'utilisation des véhicules routiers. • Données sur les transports et analyse servant aux décisions prises par le gouvernement. • Modifications aux dispositions sur les données de la <i>Loi sur les transports au Canada</i> dont l'adoption par le Parlement sera proposée. 	



Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p>6.2 Comprendre les coûts économiques, sociaux et environnementaux des transports</p> <p>Transports Canada élargira sa compréhension des répercussions sur le coût complet de l'utilisation des différents modes de transport.</p> <p>En 2006-2007 et 2007-2008, Transports Canada réalisera un certain nombre d'études et de projets de recherche pour contribuer à combler les écarts analytiques et à se faire une idée nationale des principales questions de transport durable.</p> <p>Partenaires : ministères provinciaux des Transports.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Transports Canada dirigera la conception d'un cadre analytique de l'environnement d'ici 2008-2009 afin d'estimer l'impact de divers instruments et politiques ayant trait aux transports et à l'environnement. Cette initiative prévoit l'évaluation des coûts des émissions suivantes : air pur (CO, PM_{2,5}, PM₁₀, NO_x, COV, O₃, SO₂), GES et bruit. On étudiera tout particulièrement les impacts sur la santé humaine. • Préparer un rapport de synthèse à l'intention du public d'ici 2008-2009. 	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleur sens des priorités pour évaluer l'importance relative de chaque élément de coût. • Publication du rapport de synthèse. 	 <p>But fédéral VI</p>
<p>6.3 Financement des initiatives de développement durables</p> <p>En 2006-2007, Transports Canada constituera un fonds interne de la stratégie de développement durable qui pourra atteindre 1 million \$ par an pendant trois ans au titre de projets novateurs qui apportent de précieuses contributions au transport durable. Les projets approuvés seront considérés comme des engagements pris dans le cadre de la SDD.</p> <p>Partenaires : à déterminer.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • À compter de 2006-2007, sélectionner des projets à financer chaque année conformément aux critères fixés. • Mettre en œuvre les projets approuvés, à compter de 2007-2008. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de projets financés et total des investissements. • Résultats de projets particuliers, notamment amélioration manifeste de la qualité de l'environnement. 	

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

En quoi consiste le défi?

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

À quoi tient son importance?

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

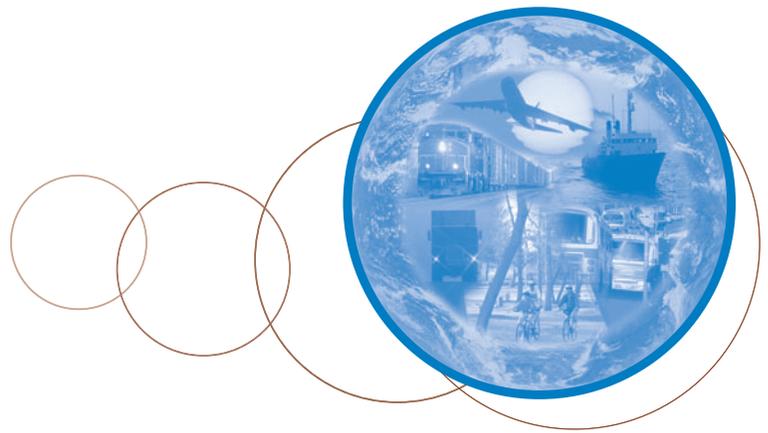
Objectif à long terme :

Assurer l'atténuation et la minimisation des incidences des activités de Transports Canada sur l'environnement par l'adoption et l'amélioration suivies du Système de gestion de l'environnement du Ministère.

Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p>7.1 Système de gestion de l'environnement de Transports Canada</p> <p>Transports Canada mettra en œuvre de manière suivie son Système de gestion de l'environnement (SGE), qui comprendra notamment de nouvelles cibles axées sur les secteurs prioritaires des activités du Ministère. Le SGE du Ministère s'inspire de la norme 14001 de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et du <i>Guide de l'écogouvernement</i> du gouvernement fédéral. Essentiel à l'intégration fructueuse des paramètres environnementaux dans les décisions prises quotidiennement, le SGE aide le Ministère à atteindre ses objectifs en matière de développement durable. Le but du SGE est d'aboutir à un cadre de surveillance continue des activités du Ministère, qui oriente ses activités environnementales (voir annexe B pour le cadre du SGE).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Respect du cadre du Système de gestion de l'environnement (voir annexe B) d'ici 2009-2010. 	<ul style="list-style-type: none"> • Niveau de conformité avec le cadre du Système de gestion de l'environnement. 	<p>Buts fédéraux I, III, IV, V, VI</p>



Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
Partenaires : administration centrale et régions de Transports Canada.			
7.2 Espaces verts à Pickering Transports Canada réalisera certains projets sur les espaces verts d'ici 2009-2010 à l'appui du Plan directeur des espaces verts et démontrera la gérance environnementale des espaces verts de Pickering.	<ul style="list-style-type: none">• Se lancer dans l'élaboration d'un plan de gestion agricole qui incorporera les pratiques optimales de gestion actuelles d'ici 2007-2008.• Entreprendre une étude sur l'érosion des rives des cours d'eau et entreprendre la restauration des rives des cours d'eau d'ici 2009-2010.	<ul style="list-style-type: none">• Élaboration d'un plan des pratiques optimales de gestion en agriculture.• Détermination des possibilités de participation des fermiers et examen des conventions de bail.• Préparation d'un rapport exposant en détail les zones de restauration prioritaires et réalisation progressive des travaux mentionnés.• Plantations d'espèces indigènes afin de remédier à l'érosion des rives des cours d'eau.	



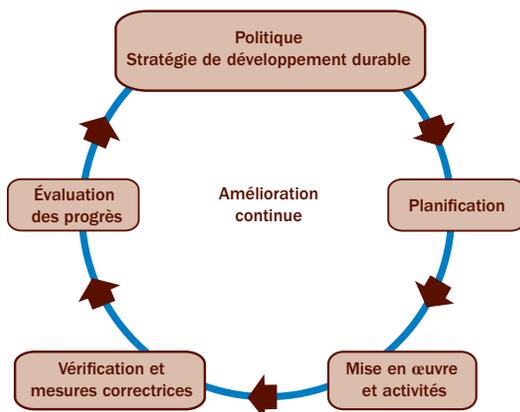
Partie 7 :

PASSER À L'ACTION

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

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

Figure 7.1 Modèle d'amélioration continue du développement durable



Transports Canada continuera de renforcer sa capacité à suivre ses progrès dans la réalisation des engagements et des cibles de sa stratégie de développement durable, de la manière suivante :

Politique

- Transports Canada préparera une déclaration de principe sur le développement durable conforme à l'ISO et la fera approuver par la haute direction d'ici 2008-2009.
- Transports Canada soulignera les principaux engagements, cibles et indicateurs de la SDD 2007-2009 dans son *Rapport annuel sur les plans et les priorités* (But fédéral VI).
- Transports Canada reconnaît que l'appui de la haute direction du Ministère est névralgique. Le Ministère procédera à une évaluation annuelle des accords de responsabilisation des hauts fonctionnaires responsables des actions particulières de la stratégie, pour s'assurer qu'ils reflètent les engagements pertinents de la SDD 2007-2009.

Planification

- Transports Canada continuera d'organiser des réunions régulières (pendant la période 2007-2008 à 2009-2010) du Comité ministériel interne de la stratégie de développement durable afin de surveiller et de coordonner la mise en œuvre de la stratégie et de tenir lieu de tribune où l'on échangera des données et des pratiques d'excellence sur le développement durable entre les groupes et les régions du Ministère.

Mise en œuvre et fonctionnement

- Transports Canada entreprendra un examen des besoins de formation et de compétences des employés chargés du respect des engagements et des objectifs de développement durable d'ici 2008-2009. Le Ministère préparera et mettra à exécution un plan de formation pour s'assurer que les programmes de formation de Transports Canada sur le développement durable (notamment le Programme de capacités en matière de développement durable du Ministère) sont disponibles en fonction des besoins.
- Transports Canada collaborera avec d'autres ministères et l'École de la fonction publique du Canada à la conception de matériels de formation sur le développement durable du gouvernement du Canada. Les cours commenceront à être dispensés en 2007-2008 (But fédéral VI).
- Le Ministère fera d'autres efforts pour mieux sensibiliser les employés au transport durable et élargir leur compréhension des programmes et des activités du Ministère dans le domaine de l'environnement et du développement durable. Cela englobera des activités d'apprentissage et la publication d'articles réguliers sur le transport durable dans les bulletins de nouvelles du Ministère.

Contrôle et mesures correctrices

- Un rapport d'étape sur les engagements, les cibles et les indicateurs du développement durable figurera dans le *Rapport ministériel annuel sur le rendement* (But fédéral VI).
- Transports Canada publiera un rapport annuel sur l'avancement de la SDD, en sus du Rapport ministériel sur le rendement. Les résultats de ce rapport seront présentés chaque année au comité de la haute direction de Transports Canada.

Examen de gestion

- Transports Canada procédera à un examen de sa stratégie de développement durable tous les trois ans, le prochain étant prévu en 2008-2009.
- Transports Canada fera appel à son Groupe consultatif national extérieur à compter de 2008-2009 pour qu'il fournisse des directives stratégiques sur les priorités du Ministère en matière de développement durable, qu'il examine l'avancement de la mise en œuvre de la stratégie et formule des recommandations au sujet des résultats de l'examen.

Annexe A : Consultations des intervenants

Transports Canada reconnaît que les consultations du public sont un élément crucial de la conception de sa stratégie de développement durable. Pour promouvoir le transport durable, Transports Canada doit collaborer avec d'autres ministères fédéraux, d'autres ordres de gouvernement, le milieu universitaire, des organisations non gouvernementales et d'autres entités. Le Ministère a bénéficié de la collaboration précieuse de tout le Canada, qui a contribué à façonner la *Stratégie de développement durable 2007-2009*.

L'un des grands architectes de la conception de cette stratégie a été le Groupe consultatif national de Transports Canada, qui est un groupe multipartite ayant reçu pour mandat de prodiguer des conseils au Ministère sur l'élaboration de la stratégie. À compter de mars 2006, le Ministère a eu des rencontres avec le Groupe consultatif pour que celui-ci lui fournisse des conseils sur l'élaboration de la *Stratégie de développement durable 2007-2009*. En particulier, le groupe lui a prodigué des conseils sur la façon d'élaborer la stratégie, l'étude des grandes questions, la préparation de documents de travail, le déroulement des consultations et la stratégie finale.

En prévision de la stratégie 2007-2009 du Ministère, ce dernier a commandé trois documents de travail à des experts sur les trois thèmes retenus pour figurer au cœur de la stratégie : le transport urbain; et le transport commercial des marchandises; et le transport maritime. Chaque document de travail a mis en contexte les principales questions et tendances dans le thème en particulier, les défis à relever et les recommandations que Transports Canada pouvait envisager au moment d'élaborer sa stratégie. Ces documents ont servi de cadre et de point de départ aux délibérations et ils ne reflètent pas nécessairement les points de vue de Transports Canada.

Transports Canada a ensuite invité des experts pour qu'ils prodiguent des

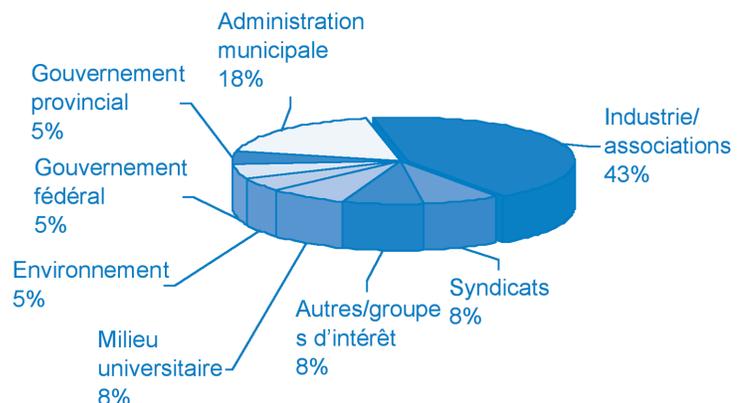
conseils sur chacun des trois grands thèmes et sur ce que Transports Canada doit viser expressément dans sa stratégie 2007-2009. Ces consultations se sont déroulées en juin 2006 par une série d'ateliers d'experts, dont chacun portait sur l'un des trois thèmes mentionnés ci-dessus. L'atelier sur le transport maritime a eu lieu à Vancouver, celui sur le transport urbain, à Montréal, et le dernier sur le transport des marchandises, à Toronto. L'objet de ces ateliers était d'aider Transports Canada à définir les défis et à déterminer les engagements possibles pour la stratégie 2007-2009. Les documents de travail ont été remis à l'avance aux participants invités à assister aux ateliers. Les auteurs des documents ont également donné des exposés sur leurs documents respectifs lors des ateliers afin de stimuler le débat.

Dans le cadre de chaque atelier, une riche palette d'experts ont donné des présentations portant sur divers sujets propres à chaque thème. Ces présentations ont servi de base aux discussions sur les possibilités, idées, défis et engagements divers à envisager pour la stratégie 2007-2009. Tous les intervenants ont également eu la possibilité de faire part de leurs observations par écrit. On a tenu compte de celles-ci dans l'élaboration de la stratégie.

Plus de 75 intervenants ont assisté aux trois ateliers et le Ministère a reçu 16 mémoires par écrit.

Identification des participants* par secteur

(* En personne ou par écrit)



Les ateliers ont contribué à un échange intéressant d'idées et ont fourni à Transports Canada des idées et des recommandations précieuses. Cela a permis au Ministère d'aller de l'avant et d'élaborer des engagements et des cibles clairs et réalisables. Tout au long des consultations, les intervenants ont proposé quantité d'objectifs à long terme et des mesures prioritaires clés pour que le Ministère en tienne compte durant l'élaboration de la stratégie 2007-2009, notamment :

Transport maritime

- Recourir à des partenariats pour tous les paramètres de l'élaboration des politiques et des programmes;
- Créer des liens avec des programmes existants de l'industrie afin d'encourager les mesures volontaires;
- Constituer des conseils régionaux du développement durable;
- Faciliter la collecte, l'analyse et la diffusion des données;
- Encourager l'éducation et la sensibilisation du public et du secteur maritime aux questions de transport maritime;
- Procéder à une analyse de rentabilisation des programmes comme les méthodes de transport maritime à courte distance ou le programme d'encouragement pour les navires écologiques.

Transport urbain

- Concevoir une formule de financement durable à long terme pour les initiatives de transport durable avec tous les ordres de gouvernement qui participent par l'entremise des conseils régionaux;
- Appuyer l'élaboration, la publication et l'utilisation d'indicateurs de transport durable;
- Étudier et évaluer le recours possible à des instruments financiers à la fois pour les changements de comportements (positifs et

néfastes) de même que pour la mise au point et le déploiement de technologies;

- Transports Canada doit montrer l'exemple et assurer la coordination du transport durable à l'échelle nationale;
- Il faut améliorer la gouvernance afin de renforcer la capacité d'autres intervenants à prendre des initiatives en matière de transport durable;
- Il faut élaborer une politique ou une stratégie nationale sur le transport urbain avec des indicateurs de rendement.

Transport des marchandises

- Il faut établir des mécanismes de financement axés sur le rendement pour améliorer l'efficacité du réseau de transport existant dans chaque mode et maximiser les améliorations pratiques réalisables à court terme;
- Il faut entreprendre la collecte de données pour prendre des décisions plus éclairées, améliorer la compétitivité mondiale et permettre l'attribution des coûts;
- Il faut étudier d'autres options afin d'encourager le transport durable dans le choix des expéditeurs au sein du secteur privé;
- Il faut appuyer la recherche, le développement et l'adoption de nouvelles technologies.

Tout en tenant compte de son mandat, Transports Canada a incorporé les recommandations des intervenants dans sa stratégie chaque fois qu'il l'a pu. Le Ministère a renforcé ou ajouté des engagements sur les transports actifs, la gestion de la demande de transport, les mesures économiques, les systèmes de transport intelligents, l'étude des choix modaux pour les passagers et les marchandises, la réduction des émissions, le transport maritime à courte distance, l'analyse de rentabilisation d'un programme d'incitatifs environnementaux dans le secteur du transport maritime, la gestion des déchets des navires, les



données sur les transports et la compréhension des répercussions du coût complet des transports.

Pour cette stratégie, Transports Canada a ajouté un nouvel élément qui est un Fonds de la stratégie de développement durable (voir engagement 6.3). Il est probable que bon nombre des initiatives financées par cet instrument permettront de donner suite aux recommandations formulées durant les ateliers sur la SDD. On rendra compte de ces initiatives dans le cadre du Rapport d'étape annuel sur la SDD.

Les comptes rendus des ateliers sont accessibles à l'adresse : www.tc.gc.ca/SDD.

Membres du Groupe consultatif national :

Alliance canadienne du camionnage
Association canadienne des automobilistes
Association canadienne des constructeurs de véhicules
Association du transport aérien du Canada
Association canadienne du transport industriel
Association des administrations portuaires canadiennes
Association des chemins de fer du Canada
Association des transports du Canada
Centre for Applied Sustainability de l'Université York
Chambre de commerce maritime
Compagnie de la baie d'Hudson
Fisheries and Marine Institute de l'Université Memorial
Gouvernement du Manitoba – Politiques et règlements sur les transports
Gouvernement du Yukon – Ministère des Collectivités et des Services de transport
Guide national pour des infrastructures municipales durables
Mobilité électrique Canada
Pollution Probe
Translink
TRIMAP Communications
Université de Sherbrooke
Université de Winnipeg
Western Transportation Advisory Council
Vert l'action

Groupes consultés au sujet de la stratégie de développement durable 2007-2009 :

Des représentants des groupes suivants ont assisté à un ou plusieurs des trois ateliers de consultation ou ont présenté leurs observations par écrit.

Milieu universitaire

Institut canadien de génie maritime
Université Dalhousie
Université de Colombie-Britannique, Sauder School of Business
Université de la Saskatchewan
Université de Montréal
Université de Sherbrooke

Environnement

Better Environmentally Sound Transportation (BEST)
Green Award Foundation
Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie

Gouvernement – Fédéral

Administration de pilotage du Pacifique
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires
Environnement Canada
Garde côtière canadienne
Infrastructure Canada

Gouvernement – Municipaux

Agence métropolitaine de transport
Communauté métropolitaine de Montréal
Fédération canadienne des municipalités
Moving the Economy
Municipalité régionale de Peel
OC Transpo, Commission régionale des transports en commun d'Ottawa–Carleton
Société de transport de l'Outaouais (STO)
Société de transport de Montréal
Translink
Ville d'Edmonton
Ville de Fredericton
Ville de Markham
Ville de Montréal, transports et environnement
Winnipeg Transit

Gouvernement – Provinciaux

Ministère des Transports de
Colombie-Britannique
Ministère des Transports de l'Ontario
Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick
Ministère des Transports et des Services
gouvernementaux du Manitoba

Industrie/associations

Alliance canadienne du camionnage
Alliance des armateurs internationaux du Canada
Association canadienne du droit maritime
Association canadienne du transport urbain
Association du camionnage de l'Ontario
Association du transport aérien du Canada
Association du transport urbain du Québec
Association des administrations portuaires
canadiennes
Association des chemins de fer du Canada
Association des transports du Canada - Conseil
du transport urbain
Association for Commuter Transportation
Canada (ACT)
BC Ferries
Chamber of Shipping of British Columbia
Chambre de commerce maritime
Chemin de fer Canadien Pacifique
Compagnie de la baie d'Hudson
Corporation de gestion de la Voie maritime
du Saint-Laurent
Council of Marine Carriers
Fédération maritime du Canada
Fednav
Genesee and Wyoming Canada Inc.
Ontario Power Generation
P&O Ports Canada Inc.
Purolator
Seaspan Coastal Inter-Modal
Talfourd-Jones and Faroex
Teekay Shipping (Canada) Ltd.
The BC West Coast Pilots Ltd.
Weir Canada Inc.
Western Transportation Advisory
Council (WESTAC)
WestJet

Syndicats

BC Ferries Marine Workers' Union
Gilde de la marine marchande du Canada
Fédération internationale des ouvriers du transport
International Longshore and Warehouse
Union – Local 400
International Longshore and Warehouse
Union – Local 500
West Coast Seafarers' Union

Autres/groupes d'intérêt

Conseiller en transport des marchandises
Greater Vancouver Gateway Council
IBI Group
Innovation Maritime
Noxon Associates Ltd.
Research and Traffic Group
The Logistics Institute
TRIMAP Communications

Annexe B : Cadre du système de gestion de l'environnement (SGE) de transports canada

Paramètre environnemental	Impact sur l'environnement	Objectifs	Cibles	Indicateurs de rendement
Émissions atmosphériques	Émissions de gaz à effet de serre	Réduire les émissions de gaz à effet de serre imputables aux activités de Transports Canada.	Réduire de 4 % les émissions de gaz à effet de serre de Transports Canada d'ici 2010 par rapport au niveau de référence de 1998-1999.	Variation en pourcentage des émissions de gaz à effet de serre de Transports Canada, mesurées en équivalents dioxyde de carbone par an.
	Épuisement des réserves de combustibles fossiles	Augmenter la quantité d'essence peu polluante achetée pour le parc fédéral.	Toute l'essence achetée pour les véhicules automobiles du gouvernement fédéral sera un mélange à base d'éthanol, le cas échéant.	Pourcentage d'essence achetée pour les véhicules du gouvernement fédéral mélangée à de l'éthanol.
Gestion des terres	Contamination des sols et de la nappe phréatique	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.	Gérer les risques et assainir les sites contaminés connus de Transports Canada d'ici 2010-2011.	Pourcentage de sites assainis.
Gestion des déchets dangereux et non dangereux	Quantité et type de déchets expédiés vers les sites d'enfouissement	S'assurer que le programme Non aux déchets est disponible dans toutes les installations appartenant au Ministère et exploitées par lui.	Des programmes de recyclage sont en place pour 100 % des installations appartenant au Ministère et exploitées par lui d'ici 2009.	Pourcentage d'installations de TC où il y a des programmes de recyclage.
Gestion des substances dangereuses	Appauvrissement de la couche d'ozone	Réduire la quantité d'équipements contenant des substances appauvrissant la couche d'ozone dans tout le Ministère.	Déterminer les possibilités de réduire ou d'éliminer les équipements qui contiennent des substances appauvrissant la couche d'ozone d'ici 2009.	Variation en pourcentage des équipements de Transports Canada contenant des substances appauvrissant la couche d'ozone.

Paramètre environnemental	Impact sur l'environnement	Objectifs	Cibles	Indicateurs de rendement
Eau – eau potable	Contamination de l'eau potable	Offrir de l'eau potable sans danger aux employés de Transports Canada et au public dans toutes les installations appartenant au Ministère et exploitées par lui.	Il faut des plans de gestion de l'eau potable dans toutes les installations appartenant à Transports Canada et exploitées par lui qui fournissent de l'eau potable d'ici 2009.	Pourcentage d'installations dotées de plans de gestion de l'eau potable.
Intervention en cas d'éco-urgence	Contamination des sols, de l'air et de l'eau (de surface et souterraine)	Assurer la prévention et l'état de préparation en cas d'éco-urgence dans les installations qui appartiennent à Transports Canada et sont exploitées par lui.	Établir des critères qui déclenchent le plan d'éco-urgence dans les installations appartenant au Ministère et exploitées par lui.	Pourcentage d'installations appartenant au Ministère et exploitées par lui qui nécessitent des plans d'éco-urgence.
Approvisionnement écologiques	Épuisement des ressources attribuable à l'achat de biens et (ou) de services	Mettre un frein à l'épuisement des ressources en achetant des produits écologiques.	Repérer les possibilités et prendre des mesures pour l'acquisition de biens et services plus écologiques d'ici 2009.	Rendre compte chaque année du montant dépensé ou de la quantité achetée et du nombre de contrats adjugés par rapport aux cibles d'approvisionnement établies et déterminer les résultats environnementaux qui s'y rattachent.
Eaux usées	Contaminants ou polluants dans les eaux usées qui nuisent à la santé et (ou) à l'environnement	S'assurer que les eaux usées provenant des installations de TC respectent les recommandations qui s'appliquent.	Conformité totale des eaux usées provenant des installations appartenant à TC et exploitées par lui dans le respect des recommandations qui s'appliquent.	Pourcentage d'installations conformes aux recommandations qui s'appliquent.

Nota : Les cibles à l'échelle du gouvernement sont intégrées aux plans d'action correspondants du cadre du SGE et se trouvent dans le manuel du SGE du Ministère.

Annexe C : Résultats de l'examen des stratégies de développement durable de Transports Canada

Stratégies de développement durable antérieures de Transports Canada

Depuis 1997, Transports Canada a déposé trois stratégies de développement durable consécutives devant le Parlement, en faisant observer que chaque stratégie lui donne l'occasion de raffermir les objectifs et les engagements pris pour assurer la durabilité des transports.

La première stratégie de développement durable de Transports Canada a été déposée devant le Parlement en décembre 1997 et elle comportait huit défis stratégiques et 47 engagements.

La deuxième stratégie de développement durable du Ministère a été déposée en février 2001 et elle s'articulait autour de sept défis stratégiques et comportait 29 engagements et plus d'une centaine de cibles dans des domaines où Transports Canada peut contribuer à modifier le cours des événements dans les limites de son mandat.

La troisième SDD du Ministère comprenait 32 engagements s'articulant autour de sept défis stratégiques. La troisième stratégie précisait le concept de durabilité et fixait de nouvelles cibles et des mesures du rendement pour résoudre les principaux problèmes du transport durable.

Le ministère a-t-il fait ce qu'il avait dit qu'il ferait?

À l'automne 2005, la Division du développement durable de la Direction des affaires environnementales de Transports Canada a fait appel à l'unité des services-conseils de la Direction des services d'information du gouvernement de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada pour qu'elle entreprenne un examen de son système de gestion du développement durable, qu'elle évalue son efficacité et qu'elle formule des remarques sur l'avancement de la *Stratégie de développement durable 2004-2006*.

L'examen de gestion a révélé qu'au moment de l'évaluation et de la collecte des données, Transports Canada était sur la bonne voie dans l'accomplissement des activités prévues en vertu des sept défis de la SDD. Pour ce qui est de l'atteinte des cibles, sur les 173 cibles de la SDD de Transports Canada, 63 % étaient sur la bonne voie, 24 % avaient été atteintes ou étaient en voie de l'être, 9 % n'avaient pas été lancées et 4 % étaient en retard. Selon l'examen, le niveau d'effort nécessaire pour atteindre les cibles dépend de nombreux facteurs, comme la complexité, la dépendance à l'égard des partenaires et la coordination interne entre les directions.

Les principaux résultats de l'examen de gestion sont exposés dans le tableau qui suit.

Constatations de l'examen de gestion de la stratégie de développement durable 2004-2006

- La notion de développement durable est mieux comprise au sein du Ministère, comme en témoigne le fait que la plupart des personnes interrogées ont des connaissances suffisantes du volet de mise en œuvre (80 %), du volet d'examen de gestion (67 %), du volet d'établissement des politiques (60 %). Moins nombreuses sont celles qui sont au courant du volet Vérification et mesures correctrices.
- La stratégie actuelle révèle que deux fois plus de cibles sont en bonne voie de réalisation par rapport aux deux stratégies précédentes à un moment semblable de l'année.
- Toutes les données sur l'avancement étaient accessibles au moment de l'examen de gestion. La coordination au sein de TC marque une amélioration par rapport aux constatations de l'examen précédent.
- L'engagement de ressources et l'emplacement de la structure permettant de tenir les promesses sont évidents.
- L'uniformité des rapports internes est prouvée, car les 173 cibles sont en bonne voie, ce qui marque une amélioration par rapport aux constatations de l'examen précédent.
- L'engagement d'établir des partenariats durant la planification et la mise en œuvre de la SDD, la construction d'un site Web détaillé pour les opérations d'environnement et le programme de la SDD ont permis de diffuser des renseignements à l'horizontale.
- Le programme de DD exige l'aval officiel d'une politique conforme à l'ISO, avec un éclaircissement des rapports entre le développement durable et une vision de l'environnement et des déclarations de principe.
- L'insertion de l'examen des points de vue et des rapports d'organisations peut offrir un contexte élargi à Transports Canada pour déterminer dans quelle mesure ses efforts sont uniformes, complémentaires ou contribuent à la durabilité du Canada.
- Le système de gestion du DD n'est pas aussi organisé que le Système de gestion de l'environnement (SGE). Le SGE suit d'assez près la norme ISO 14001 alors que le système de gestion du DD n'en est pas encore là.
- Les liens entre les buts, les objectifs et les cibles pourraient être plus clairs. Les défis et les engagements de Transports Canada pourraient exprimer plus clairement les résultats escomptés à long terme.
- De nombreux résultats axés sur les activités entraînent des pressions sur les ressources de mesure du rendement. Sans doute serait-il préférable de s'assurer que les résultats souhaités sont en voie d'être atteints au lieu de fournir des précisions sur le fait que certaines tâches ont été accomplies.



CE QUE LE MINISTÈRE A BIEN FAIT

Chaque stratégie successive permet à Transports Canada de tirer parti des succès et des leçons des stratégies précédentes. L'examen de gestion a fait ressortir des éléments précis des pratiques d'excellence pour la *Stratégie de développement durable 2004-2006*.

Les données glanées dans le cadre des entrevues, de l'examen des documents (internes) et du suivi des progrès révèlent que Transports Canada se mobilise entièrement dans la planification et la mise en œuvre des stratégies de développement durable.

Dans l'ensemble, les tendances montrent que Transports Canada a fait preuve de cohérence dans l'atteinte, le suivi des cibles et les rapports internes.

La coordination est manifeste dans tout le Ministère, comme en fait foi l'efficacité des communications et de l'échange d'informations entre les groupes, les régions, et les partenaires de Transports Canada. Un site Web détaillé sur les opérations environnementales et le programme de SDD s'est révélé efficace dans la transmission d'information à l'horizontale. Toutes les données sur les progrès étaient disponibles au moment de l'examen de gestion.

L'engagement des ressources et l'effort soutenu pour atteindre les cibles et améliorer le système de gestion étaient manifestes.

Leçons apprises : possibilités d'amélioration

L'examen de gestion a abouti à 14 recommandations sur l'efficacité du système de gestion du DD et la planification de la prochaine stratégie, lesquelles sont illustrées ci-après :

1. Élaborer une politique de DD conforme à la norme ISO et la faire approuver par la haute direction.
2. Éclaircir et communiquer le rapport entre la politique de DD et toutes les autres déclarations de principe sur l'environnement et le

DD – sous réserve que toutes les autres politiques soient subordonnées à la politique de DD.

3. Appliquer l'objectif du DD aux éléments d'exécution des programmes afin de répondre aux exigences de la politique de DD.
4. Adopter ou peaufiner les défis du DD décelés au préalable.
5. Rédiger les futurs défis, engagements et cibles de la SDD comme étant axés sur des résultats, réalisables et mesurables, et les désigner comme buts, objectifs et cibles.
6. Rédiger les futures cibles de la SDD qui ne doivent pas être inférieures à des aboutissements, mais être axées de préférence sur des résultats, en réservant toutes les activités (et leurs intrants et leurs extrants) pour un plan d'action de la SDD.
7. Adopter des mesures du rendement quantifiées comportant des liens clairs et logiques avec les cibles.
8. Élaborer un plan d'action de la SDD, comportant les responsabilisations et la répartition des crédits, pour atteindre les cibles.
9. Concevoir et lancer une campagne d'éducation au sujet des activités opérationnelles qui tombent sous l'égide de la SDD et des opérations environnementales.
10. Améliorer les rapports sur le DD dans le *Rapport ministériel sur le rendement (RMR)*, en fournissant des précisions sur les résultats atteints.
11. Adopter des critères pour suivre les cibles de toutes les SDD.
12. Suivre dans quelle mesure les différents partenaires contribuent à l'atteinte des cibles.
13. Réviser la portée de l'examen de gestion du DD pour y inclure des sources extérieures d'opinion sur l'efficacité des efforts de Transports Canada en matière de développement durable.
14. Consigner la suite donnée à chaque recommandation et faire part des mesures correctrices aux intervenants dès qu'elles ont été prises.

La troisième stratégie de Transports Canada a permis de s'instruire et de tirer les leçons des deux premières stratégies. Toutefois, l'amélioration continue est un but important de la stratégie et c'est pourquoi la quatrième vise à dépasser les stratégies précédentes en se concentrant sur des thèmes clés auxquels le Ministère peut apporter une précieuse contribution et en réduisant le nombre d'engagements et de cibles afin de se concentrer sur les secteurs prioritaires.

La définition des engagements, des cibles et des mesures du rendement demeure un secteur d'amélioration important. Les engagements doivent être pertinents, clairs et réalisables. Il faut absolument établir de meilleurs liens entre les engagements, les cibles et les mesures du rendement. Les mesures du rendement doivent également être raffermiss pour être davantage axées sur des résultats et plus utiles. C'était là des points importants dont il fallait tenir compte dans l'élaboration du plan d'action relatif à cette stratégie.

Pour améliorer la mise en œuvre de la stratégie, le Ministère s'emploiera à renforcer sa formation interne et ses instruments de développement durable. La partie 7 de cette stratégie expose les engagements du Ministère au sujet de son système de gestion du développement durable. Le Ministère donnera suite aux recommandations de l'examen de gestion. Les recommandations découlant de l'examen ont été bénéfiques à l'élaboration de la stratégie actuelle. Cette quatrième stratégie s'efforce d'offrir une méthode axée sur des résultats pour permettre à notre vision à long terme sur le transport durable de se concrétiser, tout en se concentrant sur un plus petit nombre d'engagements réalisables.



Annexe D : Principes de développement durable pour Transports Canada

Transports Canada a adopté un ensemble de principes qui font du développement durable une des grandes priorités du Ministère et définissent la façon dont celui-ci appliquera le concept de développement durable au secteur des transports.

Transports Canada s'engage à appliquer ces principes à ses politiques, ses programmes et ses activités, de manière à ce que les décisions traduisent mieux l'objectif de développement durable.

PRINCIPES SOCIAUX

Sécurité, sûreté et santé :

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

Accès et choix :

Les réseaux de transport doivent offrir à tous un accès raisonnable aux autres personnes, aux destinations, aux marchandises et aux services. Nous favoriserons un réseau de transport plus diversifié, ainsi que l'utilisation de solutions novatrices (technologies de l'information, etc.).

Qualité de vie :

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

PRINCIPES ÉCONOMIQUES

Efficacité :

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

Internalisation des coûts :

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

Abordabilité :

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

PRINCIPES ENVIRONNEMENTAUX

Prévention de la pollution :

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

Protection et conservation :

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

Gérance de l'environnement :

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

PRINCIPES DE GESTION

Leadership et intégration :

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

Principe de prudence :

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

Consultations et participation du public :

Nous informerons les employés, les intervenants et les collectivités, et les ferons participer à notre processus décisionnel comme il convient, et nous les inciterons à prendre part à la réalisation de l'objectif du transport durable.

Responsabilité :

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

Glossaire

Adaptation au changement climatique :

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

Analyse de la conjoncture :

L'analyse de la conjoncture est une évaluation des activités du Ministère sous l'angle de leur incidence sur le développement durable.

Annexes MARPOL :

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

Changement climatique :

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

Comité de la stratégie de développement durable :

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

Comptabilisation du coût complet (internalisation des coûts) :

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

Développement durable :

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

Eau de lest :

Eau pompée au fond d'un navire pour assurer sa stabilité, en particulier par forte houle. L'échange d'eau de lest peut se solder par l'introduction d'organismes aquatiques exotiques et d'agents pathogènes qui peuvent être nuisibles pour les écosystèmes existants; l'introduction des uns et des autres risque de provoquer des changements à la fois néfastes et irréversibles dans la biodiversité.

Éco-provisionnement :

Par éco-provisionnement, on entend l'intégration de paramètres environnementaux – aux côtés de la qualité, du rendement, du prix et de la disponibilité – dans le processus d'approvisionnement, depuis la planification jusqu'à l'élimination définitive. Les éco-provisionnements signifient que les incidences sur l'environnement des produits que nous achetons ont été dûment prises en considération à l'aide des techniques d'établissement du coût de l'ensemble du cycle de vie.

Éconavette :

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

Efficacité des transports :

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

Gaz à effet de serre :

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

Gestion de la demande de transport (GDT) :

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

Groupe consultatif national :

Comité créé en 1996 par Transports Canada pour prodiguer des conseils au Ministère sur l'élaboration de sa stratégie de 1997 et les consultations tenues à son sujet. Composé d'experts en transports et en environnement, le Groupe consultatif national a été à nouveau créé en 2000, 2003 et en 2005 pour fournir des conseils à Transports Canada sur l'élaboration des deuxième, troisième et quatrième stratégies de développement durable du Ministère.

Internalisation des coûts :

Voir Comptabilisation du coût complet.

ISO 14000 :

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

Mesure du rendement :

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

Organisation maritime internationale (OMI) :

Établie en 1948 dans le cadre de la Conférence maritime des Nations Unies, l'Organisation a pour but « d'instituer un système de collaboration entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages gouvernementaux ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale, d'encourager et de faciliter l'adoption générale de normes aussi rigoureuses que possible en ce qui concerne la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution ». L'Organisation compte 166 États membres, dont le Canada.

Prévention de la pollution :

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

Principe de précaution :

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



Ressources non renouvelables :

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

Stratégie de développement durable :

Conformément à la *Loi sur le vérificateur général*, stratégie que chaque ministre responsable d'un ministère du gouvernement fédéral est tenu de présenter au Parlement tous les trois ans, depuis 1997. Celle-ci fait état des buts et des plans d'action du Ministère pour intégrer le développement durable dans ses politiques, programmes et activités.

Système de gestion de l'environnement (SGE) :

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

Systèmes de transport intelligents (STI) :

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

Transport actif :

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

Transport intermodal :

Recours à deux ou plusieurs modes de transport pour transporter des marchandises ou des voyageurs de leur point d'origine à leur point de destination. Pour les marchandises, un mouve-

ment intermodal englobe tous les éléments de la chaîne d'approvisionnement qui entrent en jeu dans la circulation et le transport des marchandises en vertu d'une seule facture de transport. Pour les passagers, le mouvement intermodal désigne un trajet ininterrompu du point d'origine au point de destination en empruntant plus d'un mode de transport.

Transport maritime à courte distance :

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

Véhicules à technologies de pointe (VTP) :

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

Zones de contrôle des émissions de soufre :

Zones dans lesquelles les navires doivent réduire leurs émissions de soufre sous un seuil établi.