Stratégie de développement durable ministérielle de Transports Canada 2012-2013 – le point sur les rapports

Pour plus de renseignements, s'il-vous-plait visitez le site Web de Transports Canada au : http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acs-dd-smdd-2615.htm

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports (2013)

No de catalogue T1-9/2-2013F-PDF

Il s'agit de la cinqième mise à jour du site Web de Transports Canada consacré à la Stratégie de développement durable ministérielle dans le cadre de la nouvelle approche fédérale.

La Stratégie fédérale de développement durable 2010-2013 continue de guider les activités du gouvernement du Canada en matière de développement durable. Au cours de 2013-2014, le gouvernement a consulté le public concernant le deuxième cycle triennal de la Stratégie fédérale de développement durable (2013-2016). Cette Stratégie fédérale de développement durable sera ensuite finalisée et servira de base à l'établissement du rapport de fin d'année sur le rendement de 2013-2014.

Transports Canada continue d'appuyer Environnement Canada dans l'élaboration de la Stratégie fédérale de développement durable 2013-2016. Cette stratégie sera présentée au Parlement à l'automne 2013. Après cette date, Transports Canada élaborera du nouveau contenu pour le site Web de la Stratégie de développement durable ministérielle en vue de démontrer comment il appuie la nouvelle Stratégie fédérale de développement durable.

La Stratégie de développement durable ministérielle de Transports Canada fournit des renseignements sur :

- Le développement durable et les transports
- Ce que cela signifie pour Transports Canada
- Processus décisionnel ministériel et développement durable
- Information détaillée sur les engagements de Transports Canada dans la Stratégie fédérale de développement durable

Le développement durable et les transports

Les transports ont pour toile de fond un réseau complexe d'interactions et de conditions humaines et matérielles. Les tendances de l'environnement, de l'économie et de la société ont des conséquences sur la nature et sur l'ampleur des activités de transport, les incidences 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, la taille 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 qualité de vie, nous devons veiller à ce que notre réseau soit sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement. Pour préserver et rehausser notre compétitivité, nous devons veiller à ce que notre réseau de transport soit efficace et réceptif aux nouveaux défis.

Pour préserver et renforcer le réseau de transport du Canada, 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.

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 les Canadiens. Les transports – terrestre, maritime et aérien – relient les Canadiens les uns aux autres et le Canada au reste du monde. Les transports ont un vaste éventail d'impacts sur l'économie, sur notre société et sur l'environnement. Bien que bon nombre de ces impacts soient positifs (ex., soutien de la croissance économique; déplacement des personnes entre destinations et expédition des marchandises vers les marchés; création d'emplois; soutien de la mobilité; facilitation des contacts humains), les impacts négatifs doivent également être pris en compte (ex., émissions; utilisation des ressources (matérielles et énergétiques); risque de déversements et de fuites; répercussions sur l'utilisation des terres).

Ce que cela signifie pour Transports Canada

Transports Canada est responsable des politiques et des programmes en matière de transport du gouvernement du Canada. Bien qu'il n'assume pas la responsabilité directe de tous les aspects ou modes de transport, le Ministère joue un rôle de leadership afin d'assurer que toutes les parties du réseau de transport fonctionnent conjointement de manière efficace. Transports Canada est à la tête des efforts déployés par le Canada pour remédier aux problèmes environnementaux attribuables aux secteurs des transports ferroviaire, maritime et aérien. Par exemple, en vertu des pouvoirs législatifs de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et de la *Loi sur l'aéronautique*, Transports Canada cherche à réduire les émissions atmosphériques du secteur des transports en créant et en adoptant des régimes de réglementation.

Notre vision – Un réseau de transport au Canada qui est reconnu mondialement comme étant sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

La vision de Transports Canada d'un système de transport durable intègre et équilibre des objectifs sociaux, économiques et environnementaux. Cette vision est orientée par les principes suivants :

- niveau de sécurité et de sûreté le plus élevé possible pour la vie et les biens - régi par des normes de performance et la réglementation, au besoin;
- transport efficace des personnes et des marchandises pour appuyer la prospérité économique et une qualité de vie durable - fondé sur des marchés compétitifs et une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;

- respect du patrimoine environnemental destiné aux générations futures de Canadiens - grâce à des processus d'évaluation et de planification environnementales pour guider les décisions relatives à l'environnement, et à une utilisation sélective de la réglementation et du financement public.

Processus décisionnel ministériel et développement durable

La planification et la production de rapports en matière de développement durable sont maintenant liées au système de planification des dépenses de base et de production de rapports du gouvernement fédéral aux termes de la Stratégie fédérale de développement durable. Cette intégration se fait à l'aide de deux principaux outils de planification et de production de rapports :

- Rapport sur les plans et les priorités – les objectifs et les plans qui contribuent à la Stratégie de développement durable fédérale sont soulignés dans le Rapport annuel de Transports Canada sur les plans et les priorités.

- Rapport ministériel sur le rendement –Transports Canada rend compte des progrès réalisés en fonction des stratégies de mise en œuvre de la Stratégie fédérale de développement durable dans son Rapport annuel ministériel sur le rendement.

Voici d'autres exemples clés illustrant la façon dont Transports Canada intègre les aspects environnementaux dans son processus décisionnel :

- Système national de gestion de l'environnement de Transports Canada

- Évaluation environnementale stratégique

Système national de gestion de l'environnement de Transports Canada

Le Système national de gestion de l'environnement de Transports Canada, fondé sur les principes de la série des normes 14001 de l'Organisation internationale de normalisation, permet l'intégration de paramètres environnementaux dans les prises de décisions concernant les activités de Transports Canada. Le Système national de gestion de l'environnement de Transports Canada définit les secteurs d'intérêt suivants :

- Air
- Terres
- Eau
- Matières dangereuses
- Déchets
- Approvisionnement
- Capacité d'intervention en cas d'urgence environnementale

- Utilisation des ressources
- Gestion de la flore/faune

Le Système national de gestion de l'environnement de Transports Canada facilite également l'atteinte des objectifs de Transports Canada dans le cadre de la Stratégie de développement durable fédérale, Thème IV – Réduire l'empreinte environnementale – En commençant par le gouvernement.

Pour plus d'information sur la contribution du Ministère à la Stratégie de développement durable fédérale, Thème IV, veuillez consulter : Thème IV – Réduire l'empreinte environnementale – En commençant par le gouvernement.

Évaluation environnementale stratégique

L'évaluation environnementale stratégique permet d'évaluer les effets environnementaux d'une proposition de politique, de plan ou de programme et ses solutions de rechange et informe le processus décisionnel stratégique par une analyse minutieuse des risques et possibilités pour l'environnement.

Les lignes directrices concernant la mise en œuvre de la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes* décrivent clairement le processus d'évaluation environnementale stratégique et les exigences en matière de rapports. Les lignes directrices ont récemment été révisées afin d'établir des exigences selon lesquelles :

- L'analyse de l'évaluation environnementale stratégique doit inclure les effets sur la réalisation des objectifs et des cibles de la Stratégie fédérale de développement durable;

- Les ministères doivent faire rapport des résultats des évaluations environnementales stratégiques.

Transports Canada s'est engagé à :

- **Actualiser son énoncé de politique interne sur l'évaluation environnementale stratégique afin d'y inclure les nouvelles exigences;**

    - *2011-2012 Avancement* : L'énoncé de politique sur l'évaluation environnementale stratégique de Transports Canada a été révisé en fonction des modifications apportées en 2010 à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*. Les modifications à l'énoncé de politique sont terminées depuis décembre 2011.

- **Actualiser les documents d'orientation (modèles, manuels, matériel de formation) pour s'assurer que les spécialistes comprennent ces nouvelles exigences;**

    - *2011-2012 Avancement* : En 2011, Transports Canada a mis à jour l'ensemble de ses outils et documents d'orientation internes pour l'évaluation environnementale stratégique afin d'assurer la transition vers les nouvelles exigences de la Stratégie fédérale de développement durable, notamment le manuel d'évaluation environnementale stratégique, le modèle de rapport d'examen préliminaire de l'évaluation environnementale stratégique et le matériel des cours de formation en matière d'évaluation environnementale stratégique. Toutes ces mises à jour et ces modifications aux documents d'orientation sont terminées depuis le 31 mars 2011. Jusqu'à maintenant, les séances de formation avec le nouveau matériel ont été données à Montréal, Winnipeg et Vancouver.

- **Revoir ses processus internes afin de lier les résultats de l'évaluation environnementale stratégique aux objectifs et aux cibles de la Stratégie fédérale de développement durable;**

    - *2011-2012 Avancement* : Transports Canada a mis à jour tous ses produits de correspondance internes sur l'évaluation environnementale stratégique (instruction, gabarits, confirmation des examens et courriels d'avis) afin d'inclure les références aux objectifs de la Stratégie fédérale de développement durable dans le cadre des nouvelles exigences de l'Évaluation environnementale stratégique de 2010. Le site Internet de l'Évaluation environnementale stratégique a aussi été mis à jour pour tenir compte de ces changements.

- **Revoir les procédures internes visant la préparation des déclarations publiques pour exposer ces nouvelles exigences.**

    - *2011-2012 Avancement* : Transports Canada a mis à jour son manuel d'évaluation environnementale stratégique en mars 2011. Le manuel à jour renferme une section sur la préparation des déclarations publiques qui font ressortir les exigences de la Stratégie fédérale de développement durable.

Les activités de reddition de comptes et de mesures du rendement prévues dans le Rapport sur les plans et les priorités et dans le Rapport ministériel sur le rendement comprennent :

- le nombre de propositions (mémoires au Cabinet, présentations au Conseil du Trésor, modifications réglementaires) soumises par Transports Canada au Cabinet ou au Conseil du Trésor et approuvées;

- le nombre de propositions pour lesquelles le processus d'évaluation environnementale stratégique est achevé (examens préliminaires ou évaluation environnementale stratégique détaillée);

- le pourcentage de conformité globale de Transports Canada en matière d'évaluation environnementale stratégique;

2012-2013 Avancement :	N^{o} remis par Transports Canada au Cabinet ou au Conseil du Trésor et approuvés
Mémoire au Cabinet	9
Présentations au Conseil du Trésor	13
Modifications réglementaires	23
Nombre de propositions pour lesquelles le processus d'évaluation environnementale stratégique est achevé (examens préliminaires ou évaluation environnementale stratégique détaillée)	30
Conformité globale de Transports Canada en matière d'évaluation environnementale stratégique	76 %

- Le nombre de propositions pour lesquelles un processus d'évaluation environnementale stratégique détaillée a eu lieu et la façon dont elles ont contribué aux objectifs et aux cibles de la Stratégie fédérale de développement durable.
- En 2011-2012 :
    - Une évaluation environnementale stratégique détaillée a eu lieu au titre de la proposition intitulée « Initiatives concernant les moyens de transport propres de prochaine génération ». Cette série de programmes et de règlements se veut une réponse directe à la Stratégie fédérale de développement durable, car elle permet la réalisation des objectifs et des cibles du thème « Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air », notamment :
        - **Objectif 1 : Changements climatiques** – Réduire les niveaux d'émissions de gaz à effet de serre afin d'atténuer la gravité et les effets inévitables des changements climatiques,
        - **Objectif 2 : Pollution atmosphérique** – Diminuer les menaces à la qualité de l'air afin que l'air respiré par les Canadiennes et Canadiens soit propre et soutienne des écosystèmes sains.

Ces initiatives permettront au gouvernement du Canada de continuer de remplir ses engagements dans le cadre du *Programme de la qualité de l'air* afin d'atténuer l'impact environnemental du secteur des transports. Il va notamment :

- S'occuper de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre en réglementant les modes de transport aérien, maritime et ferroviaire;
- S'assurer que le réseau de transport soit sécuritaire et efficace;
- Cibler les véhicules lourds en prônant l'adoption de technologies qui rendent les systèmes plus efficaces;
- S'occuper particulièrement des émissions locales dans les ports;
- Effectuer des évaluations et de la recherche dans les technologies, les pratiques et les méthodes de mesure, pour aider à l'élaboration des politiques et règlements éventuels.

En 2012-2013 : Aucune évaluation environnementale stratégique détaillée n'a été

Le 1er avril 2013, Transports Canada a lancé son Outil d'évaluation du transport durable (OETD). L'Outil d'évaluation du transport durable remplace l'ancien modèle d'examen préliminaire de l'évaluation environnementale stratégique de Transports Canada. Grâce à cet outil, les analystes doivent déterminer les effets environnementaux, économiques et sociaux possibles des politiques, des plans et des programmes proposés. En posant ce genre de questions au début de la conception et de l'élaboration des propositions, nous devrions mieux cerner et gérer les risques et les possibilités, tenir compte des répercussions possibles dans tous les résultats stratégiques ministériels et intégrer les considérations environnementales, économiques et sociales au processus décisionnel du Ministère

Pour plus d'informations sur les Évaluations environnementales stratégiques de Transports Canada, veuillez consulter notre site Web, et pour plus d'informations sur les Évaluations environnementales stratégiques en général, veuillez consulter le site suivant : http://www.ceaa.gc.ca/.

Informations détaillées sur les engagements de Transports Canada dans la Stratégie fédérale de développement durable

Conformément à la *Loi fédérale sur le développement durable*, le gouvernement du Canada a élaboré une Stratégie fédérale de développement durable et l'a déposée au Parlement en octobre 2010. La Stratégie fédérale de développement durable met l'accent sur l'environnement comme première étape à l'intégration des préoccupations environnementales aux considérations économiques et sociales. Elle expose un certain nombre d'objectifs, de cibles et de stratégies de mise en œuvre, présentés selon quatre grands thèmes :

Thème I

Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air

Thème II

Maintenir la qualité et la disponibilité de l'eau

Thème III

Protéger la nature

Thème IV

Réduire l'empreinte environnementale – En commençant par le gouvernement (aussi appelé l'Écologisation des opérations gouvernementales)

La première Stratégie de développement durable fédérale contient 320 stratégies de mise en œuvre pour respecter les buts et les objectifs des Thèmes I à III. Transports Canada est responsable, ou conjointement responsable, de 38 de ces stratégies de mise en œuvre (engagement). En tant que ministère de l'Annexe I, Transports Canada doit aussi respecter tous les objectifs qui se trouvent dans le Thème IV. Les sections suivantes du site Web vous fournirons plus de détails sur ce que ces engagements signifient, comment ils sont reliés aux résultats stratégiques de Transports Canada et comment le Ministère planifie de mesure ses progrès.

Il est important de noter que la numérotation de ces stratégies de mise en œuvre provient directement de la Stratégie de développement durable fédéral.

En commençant par le point sur la planification 2012-2013, une nouvelle section intitulée « Autres initiatives qui appuient la Stratégie fédérale de développement durable » a été ajoutée au site Web. Elle fait ressortir les nouvelles initiatives mises en place depuis le dépôt de la première Stratégie fédérale de développement durable en octobre 2010, lesquelles viennent appuyer l'un des thèmes de la Stratégie.

Pour rationaliser les activités de planification et de production de rapports, certains des engagements pris par Transports Canada dans le cadre du thème I, « Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air », de la Stratégie fédérale de développement durable, font l'objet d'un compte rendu dans cette nouvelle section. En pareil cas, le lecteur sera réacheminé vers l'endroit qui convient. En outre, plusieurs indicateurs de rendement ont été remaniés pour s'harmoniser de plus près avec le cadre de mesure qui fait partie de l'Architecture des activités de programme de Transports Canada.

Thème I – Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air

Les transports sont l'une des sources les plus importantes de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre au Canada. En 2009, les transports ont concentré 24 % des émissions totales de gaz à effet de serre du Canada[1]. Les transports sont aussi associés aux émissions de polluants atmosphériques comme le monoxyde de carbone, les oxydes d'azote, les oxydes de soufre, les composés organiques volatils et les particules. Ces polluants contribuent à la formation de smog et à une mauvaise qualité de l'air. Depuis 1990, on enregistre une baisse marquée des émissions de polluants, qui est principalement attribuable aux modifications réglementaires adoptées par le gouvernement fédéral. D'autres mesures sont cependant requises pour veiller à ce que cette tendance à la baisse se poursuive dans le secteur des transports.

Engagements de Transports Canada

En 2010, Transports Canada s'est engagé, sous le thème I – Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air, à contribuer à la Stratégie fédérale de développement durable au moyen des stratégies de mise en œuvre suivantes.

Objectif 1 – Changements climatiques

- 1.1.5 Entreprendre et exécuter la recherche scientifique et la production de rapports à l'appui des programmes de réglementation, comprenant notamment l'analyse de données, l'élaboration de l'inventaire, la surveillance, la modélisation et l'évaluation de l'efficacité des efforts ainsi que la recherche sur les options, les coûts et les avantages, et les évaluations technologiques. (EC, Santé Canada, RNCan, TC)
- 1.1.10 Élaborer un règlement en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999) pour réduire les gaz à effet de serre provenant des véhicules utilitaires lourds qui est harmonisé avec celui des États-Unis, mais en tenant compte de la nature distincte des parcs d'automobiles canadiens. Le projet de règlement devrait être disponible pour des consultations à l'automne 2010. (EC, TC)
- 1.1.14 Travailler avec l'Organisation maritime internationale (OMI) pour appuyer l'élaboration de normes internationales relatives à l'efficacité énergétique et aux gaz à effet de serre (GES) des bâtiments maritimes. (TC)

- 1.1.15 Élaborer un règlement en application de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur ferroviaire en collaboration avec les États-Unis. (TC)
- 1.1.16 Travailler avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour élaborer des normes de rendement ayant trait à la conception des avions pour le CO_2 dès 2013. (TC)
- 1.1.17 Élaborer et/ou mettre en œuvre de nouvelles règles dans le cadre du régime réglementaire national du Canada qui tient compte des normes internationales appropriées et des pratiques recommandées concernant les émissions à effet de serre adoptées par l'Organisation maritime internationale et l'Organisation de l'aviation civile internationale. (TC)
- 1.1.18 Continuer d'appuyer un protocole d'entente (PE) avec l'Association des chemins de fer du Canada, qui garantit que l'industrie ferroviaire continue d'améliorer son rendement au chapitre des émissions de gaz à effet de serre durant la période de 2006 à 2010. (EC, TC)
- 1.1.19 Continuer d'appuyer le PE signé entre Transports Canada et l'Association du transport aérien du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation. L'entente définit une cible annuelle pour le rendement du carburant qui permettra de réaliser une amélioration cumulative de 24 % du rendement du carburant d'ici 2012 par rapport aux niveaux enregistrés en 1990. (TC)
- 1.1.35.1 Sensibiliser à grande échelle dans le cadre de la stratégie écoTRANSPORTS pour développer des connaissances et les capacités afin d'adopter des technologies et pratiques de réduction des émissions. La majorité des programmes financés par écoTRANSPORTS prendra fin le 31 mars 2011. (TC)
- 1.1.38 Gérer la recherche et le développement, former des partenariats, appuyer et/ou mener la mise au point de technologies (nouvelles et prospectives) pour améliorer l'efficacité énergétique et réduire les émissions provenant du transport de surface, maritime et aérien. (TC)
- 1.1.44 Appuyer l'élaboration de principes, de normes et de pratiques recommandés à l'échelle internationale, en collaboration avec l'Organisation de l'aviation civile internationale, dans le but d'adopter une approche cohérente dans le monde entier pour la gestion des émissions de GES provenant de l'aviation internationale. (TC)
- 1.1.45 Soutenir l'élaboration de normes et de pratiques recommandées à l'échelle internationale, en collaboration avec l'Organisation maritime internationale, pour les émissions de gaz à effet de serre provenant de sources maritimes. (TC)
- 1.1.51.1 Travailler au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour continuer de mettre de l'avant les limitations et les réductions des émissions provenant de l'aviation internationale, y compris la mise en œuvre du programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques, tout en maintenant un niveau élevé de sécurité. (TC, EC)
- 1.1.52 Travailler au sein de l'Organisation maritime internationale à l'élaboration de normes et pratiques internationales recommandées qui permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime, tout en maintenant un niveau élevé de sécurité. (TC)

Objectif 2 : Pollution atmosphérique

- 2.1.2 Entreprendre des recherches scientifiques et présenter des rapports à l'appui des programmes de réglementation et d'autres programmes menés à bien, comprenant notamment l'analyse de données, l'élaboration de l'inventaire, la surveillance, la modélisation et l'évaluation de l'efficacité des efforts ainsi que la recherche sur les options, les coûts et les avantages, y compris les évaluations technologiques, sociales et économiques. (EC, RNCan, Santé Canada, TC)
- 2.1.12 Élaborer un règlement sur les émissions concernant les principaux contaminants atmosphériques (PAC) pour le secteur ferroviaire en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire, qui entre en vigueur en 2011, qui cadre avec les normes d'émission de l'Environmental Protection Agency des États-Unis. (TC)
- 2.1.13 Continuer de travailler avec les États-Unis et la France afin de mettre en œuvre sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI) une zone de contrôle d'émissions désignée pour les zones côtières nord américaines, d'ici 2012. (TC, EC)
- 2.1.14 Élaborer un règlement amélioré sur les émissions en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, pour les navires en activité dans les eaux canadiennes. (TC)
- 2.1.15 Continuer d'appuyer un protocole d'entente avec l'Association des chemins de fer du Canada qui garantit que l'industrie ferroviaire continuera d'améliorer son rendement au chapitre des émissions durant la période de 2006 à 2010. (EC, TC)
- 2.1.16 Les programmes financés par écoACTION sont destinés à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et peuvent également contribuer, directement ou indirectement, à la réduction des émissions de polluants atmosphériques. (RNCan, TC, AINC)
- 2.1.22.1 Sensibiliser à grande échelle dans le cadre de la stratégie écoTRANSPORTS pour développer des connaissances et les capacités afin d'adopter des technologies et pratiques de réduction des émissions. La majorité des programmes financés par écoTRANSPORTS prendront fin le 31 mars 2011. (TC)
- 2.1.25 Appuyer la conception, la fabrication et la vente de véhicules automatiques légers écoénergétiques afin de promouvoir l'efficacité énergétique. (TC)
- 2.1.30.1 Appuyer l'élaboration de normes et de pratiques recommandées au sein du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale concernant les émissions de polluants atmosphériques provenant de sources en aviation. (TC)
- 2.1.30.2 Soutenir l'élaboration de normes internationales et de pratiques recommandées au sein de l'Organisation maritime internationale concernant les polluants atmosphériques provenant de sources maritimes. (TC)
- 2.1.33 Participer au Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale. (TC)
- 2.1.34 Participer au Comité de la protection de l'environnement en aviation du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale. (TC)

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 1.1.5 - Entreprendre et exécuter la recherche scientifique et la production de rapports à l'appui des programmes de réglementation, comprenant notamment l'analyse de données, l'élaboration de l'inventaire, la surveillance, la modélisation et l'évaluation de l'efficacité des efforts ainsi que la recherche sur les options, les coûts et les avantages, ainsi que les évaluations technologiques. (Environnement Canada, Santé Canada, Ressources naturelles Canada, Transports Canada)	**SFDD Thème I – Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air** **Objectif 1 – Changements climatiques :** Réduire les taux d'émissions de gaz à effet de serre afin d'atténuer la gravité et les effets inévitables des changements climatiques **Cible 1.1 – Atténuation des changements climatiques :** Par rapport aux niveaux d'émissions de 2005, réduire de 17 % les émissions totales de gaz à effet de serre au Canada d'ici 2020* ** Transports Canada contribue à cette cible du gouvernement du Canada.*

Lien avec l' AAP du Ministère

2.1 Air pur – Transport

Brève description de la stratégie de mise en œuvre

Transports Canada travaille avec ses partenaires pour remédier à l'insuffisance des données concernant les activités de transport, la consommation d'énergie et les émissions connexes pour tous les modes.

Transports Canada élabore et tient à jour une base de données de l'activité, de la consommation de carburant, des polluants atmosphériques et des émissions de gaz à effet de serre par mode pour tous les modes de transport. Cette information sert à préparer le rapport annuel « Les transports au Canada ». En vertu de l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada*, le ministre des Transports est tenu de préparer un rapport annuel qui donne un bref aperçu de l'état des transports au Canada. Tous les cinq ans, la portée de ce rapport est élargie afin de rendre le rapport plus exhaustif, d'inclure de l'information supplémentaire, telle que le rendement financier de chaque mode de transport et sa contribution à l'économie canadienne, les perspectives à long terme et les tendances dans les transports au Canada.

En vue de combler l'insuffisance des données, Transports Canada a entrepris un examen du *Règlement sur les renseignements des transporteurs et des exploitants d'entreprises de transport et de manutention de grain*, qui est actuellement en vigueur, mais dont le dernier examen remonte à 1998. L'article 50 de la *Loi sur les transports au Canada* (modifiée en juin 2007) a permis de conférer au ministre un pouvoir accru relativement à la collecte de renseignements liés à des questions environnementales, dans l'optique de l'élaboration d'une politique nationale des transports. De vastes consultations ont été menées en 2009 et en 2010 sur le projet de règlement. Le projet de règlement, publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 19 février 2011, adopte une approche commune pour tous les modes afin de mesurer les émissions de gaz à effet de serre. Transports Canada espère être en mesure de publier la version finale des modifications de ce règlement au début de 2012.

Transports Canada évalue également les coûts économiques et environnementaux, ainsi que les avantages des initiatives réglementaires et non réglementaires.

Transports Canada continue d'appuyer les projets de recherche et de développement sur le transport durable grâce aux efforts déployés par le Centre de développement des transports et à diverses études socio-économiques.

Cette stratégie de mise en œuvre est liée aux SMO 1.1.38, 2.1.2 et 3.8.10.

Relation qui existe entre la stratégie de mise en œuvre et les cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Les connaissances acquises dans le cadre de cette stratégie de mise en œuvre contribueront à une meilleure compréhension des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques associées aux activités de transport, ce qui contribuera à la cible 1.1 de la Stratégie fédérale de développement durable - Atténuation des changements climatiques - et à la cible 2.1 - Polluants atmosphériques. Les recherches menées au cours de la période contribueront également à la cible 1.1 - Atténuation des changements climatiques - et à la cible 2.1 - Polluants atmosphériques.

Aperçu des attentes de rendement non financier

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2011-2012		
Dépôt du rapport annuel « Les transports au Canada »; aux deux Chambres du Parlement	Tous les ans, avant la fin de mai	**ATTEINT EN GRANDE PARTIE** Le rapport a été déposé aux deux chambres du Parlement en juin 2011.
Adoption de la version révisée du *Règlement sur les renseignements des transporteurs et des exploitants d'entreprises de transport et de manutention de grain*	Au cours de l'exercice 2011-2012	**NON ATTEINT** Les modifications sont encore en révision et devraient être adoptées en 2012-2013.
Plus grande importance accordée aux efforts de R-D consacrés aux activités de transport durable	15 % des efforts déployés par le Centre de développement des transports sont consacrés aux priorités du transport durable	**TERMINÉ** Plus de 20 % du personnel du Centre de développement des transports a été affecté à la création et à la tenue de programmes de recherche portant sur les priorités du transport durable.
2012-2013		
Dépôt du rapport annuel « Les transports au Canada »; aux deux Chambres du Parlement	Tous les ans, avant la fin de mai	**TERMINÉ** Le rapport a été déposé devant les deux Chambres du Parlement le 31 mai 2012.

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
Améliorer la qualité des données qui établissent un lien entre les émissions de gaz à effet de serre et les activités de transport	Au moins un secteur des transports doit afficher une amélioration mesurable	**TERMINÉ** La Stratégie de données mise en place par Transports Canada en 2010 a permis de faire ressortir la nécessité d'établir un meilleur lien entre les données sur les activités et les émissions. Beaucoup d'améliorations ont été apportées dans le secteur des transports routiers par suite de la réalisation de l'Étude sur l'utilisation des véhicules au Canada (EUVC) et de l'élaboration de l'étude destinée à recueillir des données sur l'utilisation des véhicules lourds. Cette étude a pris en compte les constatations de la Stratégie de données à l'égard du lien entre les activités et les émissions. Le greffier du Conseil privé a repris les principaux points de l'EUVC dans le Vingtième rapport annuel au Premier ministre sur la fonction publique du Canada en matière d'innovation. Grâce à ces études, Transports Canada dispose maintenant d'outils pour recueillir les données sur les activités directement liées aux caractéristiques et à la consommation de carburant des véhicules. Ces renseignements n'étaient pas connus auparavant. Ils permettront de mieux estimer les émissions de gaz à effet de serre par rapport à l'activité des véhicules routiers.

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
Plus grande importance accordée aux efforts de R-D consacrés aux activités de transport durable	Efforts soutenus déployés par le Centre de développement des transports pour respecter les priorités du transport durable [2]	**TERMINÉ** Plus de 20 % du personnel du Centre de développement des transports a été affecté à la création et au maintien de programmes de recherche portant sur les priorités en matière de transport durable. Des progrès importants ont été réalisés dans les projets de recherche et de développement en matière de changements climatiques et de qualité de l'air du Centre. Plus précisément, le Centre a : • contribué au déploiement d'un certain nombre de technologies novatrices; • tiré profit du financement de la recherche avec l'industrie et le milieu universitaire; • organisé des ateliers techniques pour présenter les résultats de la recherche aux publics cibles au sein de Transports Canada et des intervenants intéressés; et • distribué les rapports techniques sur demande.
2013-2014		
Dépôt du rapport annuel « Les transports au Canada » aux deux Chambres du Parlement	Tous les ans, avant la fin de mai	
Améliorer la qualité des données qui établissent un lien entre les émissions de gaz à effet de serre et les activités de transport	Au moins un secteur supplémentaire des transports doit afficher une amélioration mesurable	

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
Plus grande importance accordée aux efforts de R-D consacrés aux activités de transport durable	Efforts soutenus déployés par le Centre de développement des transports pour respecter les priorités du transport durable	

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 1.1.10 - Élaborer un règlement en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* (LCPE 1999) pour réduire les gaz à effet de serre provenant des véhicules utilitaires lourds qui est harmonisé avec celui des États-Unis, mais en tenant compte de la nature distincte des parcs d'automobiles canadiens. Le projet de règlement devrait être disponible pour des consultations à l'automne 2010. (Environnement Canada, Transports Canada)	**SFDD Thème I – Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air** **Objectif 1 – Changements climatiques :** Réduire les taux d'émissions de gaz à effet de serre afin d'atténuer la gravité et les effets inévitables des changements climatiques **Cible 1.1 -Atténuation des changements climatiques :** Par rapport aux niveaux d'émissions de 2005, réduire de 17 % les émissions totales de gaz à effet de serre au Canada d'ici 2020* ** Transports Canada contribue à cette cible du gouvernement du Canada.*

Veuillez noter que les données sur la planification et la production de rapports pour cette stratégie de mise en œuvre se trouvent désormais à la rubrique Soutien du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules dans la section des Autres initiatives qui appuient la Stratégie fédérale de développement durable de ce site Web.

Veuillez noter que le modèle suivant contient des informations sur toutes les stratégies de mise en œuvre des changements climatiques et de la qualité de l'air ayant trait à l'Organisation maritime internationale. Elles ont été combinées en un seul modèle afin d'aider le lecteur à mieux comprendre la participation générale de Transports Canada au sein de l'Organisation maritime internationale.

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 1.1.14 - Travailler avec l'Organisation maritime internationale pour appuyer l'élaboration de normes internationales relatives à l'efficacité énergétique et aux gaz à effet de serre des bâtiments maritimes. (Transports Canada) **SMO 1.1.45 -** Soutenir l'élaboration de normes et de pratiques recommandées à l'échelle internationale, en collaboration avec l'Organisation maritime internationale pour les émissions de gaz à effet de serre provenant de sources maritimes. (Transports Canada) **SMO 1.1.52 -** Travailler au sein de l'Organisation maritime internationale à l'élaboration de normes et pratiques internationales recommandées qui permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime tout en maintenant un niveau élevé de sécurité (Transports Canada)	**SFDD Thème I – Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air** **Objectif 1 – Changements climatiques :** Réduire les taux d'émissions de gaz à effet de serre afin d'atténuer la gravité et les effets inévitables des changements climatiques **Cible 1.1 -Atténuation des changements climatiques :** Par rapport aux niveaux d'émissions de 2005, réduire de 17 % les émissions totales de gaz à effet de serre au Canada d'ici 2020* ** Transports Canada contribue à cette cible du gouvernement du Canada.*
SMO 2.1.30.2 - Soutenir l'élaboration de normes internationales et de pratiques recommandées, en collaboration avec l'Organisation maritime internationale, concernant les polluants atmosphériques provenant de sources maritimes. (Transports Canada) **SMO 2.1.33 -** Participer au Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale. (Transports Canada)	**SFDD Thème I – Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air** **Objectif 2 – Pollution atmosphérique :** Minimiser les menaces à la qualité de l'air afin que les Canadiens puissent respirer de l'air pur qui appuiera également des écosystèmes sains **Cible 2.1 – Polluants atmosphériques :** Réduire les polluants atmosphériques afin de maintenir ou d'améliorer la qualité de l'air au pays et atteindre les cibles fixées pour les émissions, qui sont en voie d'élaboration de concert avec les provinces et les intervenants

Veuillez noter que les données sur la planification et la production de rapports pour les stratégies de mise en œuvre ci-dessus se trouvent désormais à la rubrique Initiative de réglementation du secteur maritime dans la section des Autres initiatives qui appuient la Stratégie fédérale de développement durable de ce site Web.

Stratégie de mise en œuvre	**Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)**
SMO 1.1.15 - Élaborer un règlement en application de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur ferroviaire en collaboration avec les États-Unis. (Transports Canada)	**SFDD Thème I – Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air** **Objectif 1 – Changements climatiques :** Réduire les taux d'émissions de gaz à effet de serre afin d'atténuer la gravité et les effets inévitables des changements climatiques **Cible 1.1 – Atténuation des changements climatiques :** Par rapport aux niveaux d'émissions de 2005, réduire de 17 % les émissions totales de gaz à effet de serre au Canada d'ici 2020* ** Transports Canada contribue à cette cible du gouvernement du Canada.*

Veuillez noter que les données sur la planification et la production de rapports pour cette stratégie de mise en œuvre se trouvent désormais à la rubrique de l'Initiative sur la réglementation du secteur ferroviaire dans la section des Autres initiatives qui appuient la Stratégie fédérale de développement de ce site Web.

Veuillez noter que le modèle suivant contient des informations sur toutes les stratégies de mise en œuvre ayant trait à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Elles ont été combinées en un seul modèle afin d'aider le lecteur à mieux comprendre la participation générale de Transports Canada aux travaux de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 1.1.16 - Travailler avec l'Organisation de l'aviation civile internationale pour élaborer des normes de rendement ayant trait à la conception des avions pour le CO_2 dès 2013. (Transports Canada) **SMO 1.1.44 -** Appuyer l'élaboration de principes, de normes et de pratiques recommandés à l'échelle internationale avec l'Organisation de l'aviation civile internationale dans le but d'adopter une approche cohérente dans le monde entier pour la gestion des émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation internationale. (Transports Canada) **SMO 1.1.51.1 -** Travailler au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour continuer de mettre de l'avant les limitations et les réductions des émissions provenant de l'aviation internationale, y compris la mise en œuvre du programme d'action de l'Organisation de l'aviation civile internationale sur l'aviation internationale et les changements climatiques, tout en maintenant un niveau élevé de sécurité. (Transports Canada, Environnement Canada)	**SFDD Thème I – Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air** **Objectif 1 – Changements climatiques :** Réduire les taux d'émissions de gaz à effet de serre afin d'atténuer la gravité et les effets inévitables des changements climatiques **Cible 1.1 -Atténuation des changements climatiques :** Par rapport aux niveaux d'émissions de 2005, réduire de 17 % les émissions totales de gaz à effet de serre au Canada d'ici 2020* ** Transports Canada contribue à cette cible du gouvernement du Canada.*

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 2.1.30.1 - Appuyer l'élaboration de normes et de pratiques recommandées au sein du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale concernant les émissions de polluants atmosphériques provenant de sources en aviation. (Transports Canada) **SMO 2.1.34 -** Participer au Comité de la protection de l'environnement en aviation du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale. (Transports Canada)	**SFDD Thème I – Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air** **Objectif 2 – Pollution atmosphérique :** De l'air propre afin que les Canadiens puissent respirer de l'air pur et appuyer des écosystèmes sains **Cible 2.1 – Polluants atmosphériques :** Réduire les niveaux de certains polluants atmosphériques afin d'atteindre les cibles d'air pur, qui sont en voie d'élaboration de concert avec les provinces et les intervenants

Veuillez noter que les données sur la planification et la production de rapports pour les stratégies de mise en œuvre ci-dessus se trouvent désormais à la rubrique Initiative de réglementation du secteur de l'aviation dans la section des Autres initiatives qui appuient la Stratégie fédérale de développement durable de ce site Web.

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 1.1.17 - Élaborer ou mettre en œuvre de nouvelles règles dans le cadre du régime réglementaire national du Canada qui tient compte des normes internationales appropriées et des pratiques recommandées concernant les émissions à effet de serre adoptées par l'Organisation maritime internationale et l'Organisation de l'aviation civile internationale. (Transports Canada)	**SFDD Thème I – Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air** **Objectif 1 – Changements climatiques :** Réduire les taux d'émissions de gaz à effet de serre afin d'atténuer la gravité et les effets inévitables des changements climatiques **Cible 1.1 -Atténuation des changements climatiques :** Par rapport aux niveaux d'émissions de 2005, réduire de 17 % les émissions totales de gaz à effet de serre au Canada d'ici 2020* ** Transports Canada contribue à cette cible du gouvernement du Canada.*

Veuillez noter que les données sur la planification et la production de rapports pour cette stratégie de mise en œuvre se trouvent désormais aux rubriques Initiative de réglementation du secteur de l'aviation et Initiative de réglementation du secteur maritime dans la section des Autres initiatives qui appuient la Stratégie fédérale de développement durable de ce site Web.

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 1.1.18 - Continuer d'appuyer un protocole d'entente avec l'Association des chemins de fer du Canada, qui garantit que l'industrie ferroviaire continue d'améliorer ses émissions de gaz à effet de serre durant la période de 2006 à 2010. (Environnement Canada, Transports Canada) Note : Cette stratégie de mise en œuvre a été achevée en 2011-2012.	**SFDD Thème I – Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air** **Objectif 1 – Changements climatiques :** Réduire les taux d'émissions de gaz à effet de serre afin d'atténuer la gravité et les effets inévitables des changements climatiques **Cible 1.1 -Atténuation des changements climatiques :** Par rapport aux niveaux d'émissions de 2005, réduire de 17 % les émissions totales de gaz à effet de serre au Canada d'ici 2020* ** Transports Canada contribue à cette cible du gouvernement du Canada.*

Lien avec l' AAP du Ministère

2.1.2 écoMARCHANDISES

Note : Étant donné que cette stratégie de mise en œuvre a été achevée en 2011-2012, l'hyperlien préalable avec l' AAP est indiqué.

Brève description de la stratégie de mise en œuvre

En 2007, Transports Canada, Environnement Canada et l'Association des chemins de fer du Canada ont signé un protocole d'entente, en vigueur de 2006 à 2010, afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les principaux contaminants atmosphériques provenant des locomotives au Canada. Le protocole d'entente a établi les cibles d'intensité d'émissions de gaz à effet de serre en 2010 pour les grandes compagnies ferroviaires :

Marchandises, catégorie I

16,98 kg équivalent CO_2 par 1 000 tonnes-kilomètres payantes

Lignes de courtes distances

15,38 kg équivalent CO_2 par 1 000 tonnes-kilomètres payantes

Voyageurs interurbains

0,12 kg équivalent CO_2 par passager-kilomètres

Trains de banlieue

1,46 kg équivalent CO_2 par passager

Un rapport annuel, rédigé chaque année, décrit le rendement par rapport au protocole d'entente. Les rapports peuvent être consultés en ligne à l'adresse suivante : http://www.railcan.ca/fr/publications/emissions

Cette stratégie de mise en œuvre est liée aux SMO 1.1.15 et 2.1.15.

Relation qui existe entre la stratégie de mise en œuvre et les cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Le travail réalisé dans le cadre du protocole d'entente entraîne une réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques et contribue à la cible 1.1 de la Stratégie fédérale de développement durable – Atténuation des changements climatiques – et à la cible 2.1 – Polluants atmosphériques.

Aperçu des attentes de rendement non financier

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2011-2012		
Résultats de 2010 publiés dans le rapport annuel	Rapport publié	**NON ATTEINT** Le rapport du Programme de surveillance des émissions des locomotives 2009 (Rapport SEL) a été publié en janvier 2012. Le Rapport SEL de 2010 devrait être publié à l'automne de 2012. **Mise à jour 2012-2013** Le rapport du Programme de surveillance des émissions de locomotives 2010 a été publié en 2012. Il peut être consulté, de même que le rapport de 2009, sur le site Web de l'Association des chemins de fer du Canada. http://www.railcan.ca/fr/publications/emissions
2012-2013		
Sans objet puisque cette stratégie de mise en œuvre a pris fin en 2011-2012.		
2013-2014		
Sans objet puisque cette stratégie de mise en œuvre a pris fin en 2011-2012.		

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 1.1.19 - Continuer d'appuyer le protocole d'entente signé entre Transports Canada et l'Association du transport aérien du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation. L'entente définit une cible annuelle pour le rendement du carburant qui permettra de réaliser une amélioration cumulative de 24 % du rendement du carburant d'ici 2012 par rapport aux niveaux enregistrés en 1990. (Transports Canada)	**SFDD Thème I – Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air** **Objectif 1 – Changements climatiques :** Réduire les taux d'émissions de gaz à effet de serre afin d'atténuer la gravité et les effets inévitables des changements climatiques **Cible 1.1 -Atténuation des changements climatiques :** Par rapport aux niveaux d'émissions de 2005, réduire de 17 % les émissions totales de gaz à effet de serre au Canada d'ici 2020* * Transports Canada contribue à cette cible du gouvernement du Canada.

Lien avec l' AAP du Ministère

2.1.1 Cadre de réglementation et surveillance de la qualité de l'air

Brève description de la stratégie de mise en œuvre

En 2005, Transports Canada et l'Association du transport aérien du Canada ont signé un protocole d'entente pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation. Ce protocole d'entente définit une cible annuelle moyenne de 1,1 % pour l'amélioration du rendement du carburant par rapport aux niveaux enregistrés de 1990, ce qui permettra de réaliser une amélioration cumulative de 24 % d'ici 2012. Cela sera mesuré en litres de carburant par total du revenu tonne-kilomètre et consommation de carburant par revenu tonne-kilomètre. Le Canada a été le premier pays à lancer une initiative volontaire de ce genre, qui fait intervenir le gouvernement et l'industrie.

En 2008, les quatre plus gros transporteurs aériens de passagers – Air Canada, Air Transat, Jazz Air LP et WestJet – ont décidé de quitter l'Association du transport aérien du Canada et ont formé une nouvelle association, le Conseil national des lignes aériennes du Canada Bien qu'ils ne soient plus régis par le protocole d'entente, ces transporteurs ont affirmé qu'ils continuaient de soutenir l'entente et ses objectifs et ils se sont acquittés de leurs responsabilités conformément à l'entente.

Un rapport annuel, rédigé chaque année, décrit le rendement par rapport au protocole d'entente. Les rapports peuvent être consultés en ligne à l'adresse suivante : http://www.tc.gc.ca/fra/politique/emissions-aviation-3005.htm.

Relation qui existe entre la stratégie de mise en œuvre et les cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Le travail réalisé dans le cadre du protocole d'entente entraîne une réduction des émissions de gaz à effet de serre et contribue à la cible 1.1 de la Stratégie fédérale de développement durable – Atténuation des changements climatiques.

Aperçu des attentes de rendement non financier

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2011-2012		
Résultats de 2010 publiés dans le rapport annuel	Rapport publié	**ATTEINT** Le *Rapport de l'industrie de l'aviation canadienne sur les réductions des émissions de gaz à effet de serre, 2010* a été publié sur le site Web de Transports en avril 2012

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2012-2013		
Résultats de 2011 publiés dans le rapport annuel	Rapport publié	**ATTEINT** Le Rapport de l'industrie canadienne sur les réductions des émissions de gaz à effet de serre, 2011 a été publié sur le site Web de Transports Canada en janvier 2013.
2013-2014		
Sans objet	Sans objet	

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 1.1.35.1 - Sensibiliser à grande échelle dans le cadre de la stratégie écoTRANSPORTS pour développer des connaissances et les capacités afin d'adopter des technologies et pratiques de réduction des émissions. La majorité des programmes financés par écoTRANSPORTS prendra fin le 31 mars 2011. Note : Cette stratégie de mise en œuvre a été achevée en 2011-2012.	**SFDD Thème I – Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air** **Objectif 1 – Changements climatiques :** Réduire les taux d'émissions de gaz à effet de serre afin d'atténuer la gravité et les effets inévitables des changements climatiques **Cible 1.1 -Atténuation des changements climatiques :** Par rapport aux niveaux d'émissions de 2005, réduire de 17 % les émissions totales de gaz à effet de serre au Canada d'ici 2020* ** Transports Canada contribue à cette cible du gouvernement du Canada.*

Lien avec l' AAP du Ministère

2.1.2 écoMARCHANDISES
2.1.3 Transport urbain moins polluant
2.1.4 Véhicules moins polluant

Note : Cette stratégie de mise en œuvre a été achevée en 2011-2012, et le lien avec l' AAP préalable est indiqué.

Brève description de la stratégie de mise en œuvre

La stratégie écoTRANSPORTS était une initiative de quatre ans (2007-2008 à 2010-2011) qui s'inscrivait dans les programmes écoACTION visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et qui peuvent directement ou indirectement contribuer à une réduction des émissions de polluants atmosphériques. Deux programmes de la stratégie ont été prolongés jusqu'en 2011-2012 : écoMOBILITÉ et Alimentation à quai des navires.

Le programme écoMOBILITÉ vise à réduire les émissions des transports urbains de passagers en aidant les municipalités à attirer des résidents vers des formes moins polluantes de transport. Durant la dernière année du programme, on finalisera les projets écoMOBILITÉ avec les municipalités, on examinera les rapports finals et on lancera l'étape finale de la stratégie de mesure du programme. En outre, des renseignements sur les résultats des projets financés dans le cadre de ce programme seront diffusés.

Le programme d'alimentation à quai des navires vise à améliorer la qualité de l'air en réduisant les émissions atmosphériques, les particules et la fumée de cheminée provenant des navires dans certains des plus grands centres urbains du Canada en autorisant les navires à éteindre leurs moteurs auxiliaires qui fonctionnent au carburant diesel et à réduire leurs émissions lorsqu'ils sont à quai en se raccordant au réseau électrique de la ville à l'aide d'équipements spécialement conçus pour alimenter le navire en électricité (p. ex. éclairage, climatisation, équipements de communication, etc.). En 2011-2012, dans le cadre du programme d'alimentation à quai des navires, on appuiera la mise en œuvre du projet de l'Administration portuaire de Prince Rupert et on lancera la mise en œuvre de sa stratégie de mesure des incidences du programme. On diffusera par ailleurs des renseignements sur les résultats des projets financés dans le cadre de ce programme.

Cette stratégie de mise en œuvre est liée aux SMO à 2.1.16 et 2.1.22.1.

Relation qui existe entre la stratégie de mise en œuvre et les cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Le travail réalisé dans le cadre de la stratégie écoTRANSPORTS vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre et contribue indirectement à la réduction des polluants atmosphériques, ce qui contribue à la cible 1.1 de la Stratégie fédérale de développement durable – Atténuation des changements climatiques – et à la cible 2.1 – Polluants atmosphériques.

Aperçu des attentes de rendement non financier

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2011-2012		
Diffusion des résultats et des informations sur les projets	Les résultats et les informations sur les projets financés dans le cadre du programme sont diffusés	**TERMINÉ** Les programmes de transport urbain de Transports Canada ont permis de joindre directement au moins 1 000 spécialistes du domaine par l'entremise de webinaires, d'ateliers, de stands et de séances lors de conférences, et par la communication de produits d'information, comme des guides de mise en œuvre et des études de cas.
		Voici la teneur des informations qu'il renferme : • 13 études de cas financées dans le cadre du programme écoMARCHANDISES; • 5 listes de vérification pour un transport écologique à l'intention des expéditeurs de marchandises; • 8 fiches signalétiques sur les technologies pour camions, 4 calculateurs d'émissions des camions et 3 vidéos démontrant les avantages de l'alimentation à quai des navires, l'amélioration de l'aérodynamisme des camions et les systèmes anti-ralenti des locomotives. La Fédération canadienne des municipalités héberge ces différents produits d'information sur son site Web.
2012-2013		
Sans objet puisque cette stratégie de mise en œuvre a pris fin en 2011-2012.		
2013-2014		
Sans objet puisque cette stratégie de mise en œuvre a pris fin en 2011-2012.		

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 1.1.38 - Gérer la recherche et le développement, former des partenariats, appuyer ou mener la mise au point de technologies (nouvelles et prospectives) pour améliorer l'efficacité énergétique et réduire les émissions provenant du transport de surface, maritime et aérien. (Transports Canada)	**SFDD Thème I – Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air** **Objectif 1 – Changements climatiques :** Réduire les taux d'émissions de gaz à effet de serre afin d'atténuer la gravité et les effets inévitables des changements climatiques **Cible 1.1 – Atténuation des changements climatiques :** Par rapport aux niveaux d'émissions de 2005, réduire de 17 % les émissions totales de gaz à effet de serre au Canada d'ici 2020* ** Transports Canada contribue à cette cible du gouvernement du Canada.*

Lien avec l' AAP du Ministère

1.4 Innovation dans le secteur des transports

Brève description de la stratégie de mise en œuvre

Transports Canada appuiera les projets de recherche et développement sur le transport durable grâce aux efforts déployés par le Centre de développement des transports.

Cette stratégie de mise en œuvre est liée aux SMO 1.1.5, 2.1.2 et 3.8.10.

Relation qui existe entre la stratégie de mise en œuvre et les cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Les recherches menées pendant la période contribueront à l'atténuation des changements climatiques, ce qui appuie la cible 1.1 de la Stratégie fédérale de développement durable – Atténuation des changements climatiques.

Aperçu des attentes de rendement non financier

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2011-2012		
Plus grande importance accordée aux efforts de R-D consacrés aux activités de transport durable	15 % des efforts déployés par le Centre de développement des transports sont consacrés aux priorités du transport durable	**ATTEINT** Plus de 20 % du personnel du Centre de développement des transports a été affecté à la création et à la tenue de programmes de recherche portant sur les priorités du transport durable.
2012-2013		
Plus grande importance accordée aux efforts de R-D consacrés aux activités de transport durable	Efforts soutenus déployés par le Centre de développement des transports pour respecter les priorités du transport durable	**ATTEINT** Plus de 20 % du personnel du Centre de développement des transports a été affecté à la création et au maintien de programmes de recherche portant sur les priorités du transport durable.
		Des progrès importants ont été réalisés dans les projets de recherche et de développement en matière de changements climatiques et de qualité de l'air du Centre. Plus précisément, le Centre a : • contribué au déploiement d'un certain nombre de technologies novatrices; • tiré profit du financement de la recherche avec l'industrie et le milieu universitaire; • organisé des ateliers techniques pour présenter les résultats de la recherche aux publics cibles au sein de Transports Canada et des intervenants intéressés; • distribué les rapports techniques sur demande.

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2013-2014		
Plus grande importance accordée aux efforts de R-D consacrés aux activités de transport durable	Efforts soutenus déployés par le Centre de développement des transports pour respecter les priorités du transport durable	

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 2.1.2 - Entreprendre des recherches scientifiques et présenter des rapports à l'appui des programmes de réglementation et d'autres programmes menés à bien, comprenant notamment l'analyse de données, l'élaboration de l'inventaire, la surveillance, la modélisation et l'évaluation de l'efficacité des efforts ainsi que la recherche sur les options, les coûts et les avantages, y compris les évaluations technologiques, sociales et économiques. (Environnement Canada, Ressources naturelles Canada, Santé Canada, Transports Canada)	**SFDD Thème I – Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air** **Objectif 2 – Pollution atmosphérique :** Minimiser les menaces à la qualité de l'air afin que les Canadiens puissent respirer de l'air pur qui appuiera également des écosystèmes sains **Cible 2.1 – Polluants atmosphériques :** Réduire les polluants atmosphériques afin de maintenir ou d'améliorer la qualité de l'air au pays et atteindre les cibles fixées pour les émissions, qui sont en voie d'élaboration de concert avec les provinces et les intervenants

Lien avec l' AAP du Ministère

2.1 Air pur - Transport

Brève description de la stratégie de mise en œuvre

Transports Canada travaille avec ses partenaires pour remédier à l'insuffisance des données concernant les activités de transport, la consommation d'énergie et les émissions connexes pour tous les modes.

Transports Canada élabore et tient à jour une base de données de l'activité, de la consommation de carburant, des polluants atmosphériques et des émissions de gaz à effet de serre par mode pour tous les modes de transport. Cette information sert à préparer le rapport annuel « Les transports au Canada ». En vertu de l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada*, le ministre des Transports est tenu de préparer un rapport annuel qui donne un bref aperçu de l'état des transports au Canada. Tous les cinq ans, la portée de ce rapport est élargie afin de rendre le rapport plus exhaustif, d'inclure de l'information supplémentaire, telle que le rendement financier de chaque mode de transport et sa contribution à l'économie canadienne, les perspectives à long terme et les tendances dans les transports au Canada.

En vue de combler l'insuffisance des données, Transports Canada a entrepris un examen du *Règlement sur les renseignements des transporteurs et des exploitants d'entreprises de transport et de manutention de grain*, qui est actuellement en vigueur, mais dont le dernier examen remonte à 1998. L'article 50 de la *Loi sur les transports au Canada* (modifiée en juin 2007) a permis de conférer au ministre un pouvoir accru relativement à la collecte de renseignements liés à des questions environnementales, dans l'optique de l'élaboration d'une politique nationale des transports. De vastes consultations ont été menées en 2009 et en 2010 sur le projet de règlement. Le projet de règlement, publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 19 février 2011, adopte une approche commune pour tous les modes afin de mesurer les émissions de polluants atmosphériques. Transports Canada espère être en mesure de publier la version définitive des modifications de ce règlement au début de 2012.

Transports Canada évalue aussi les coûts économiques et environnementaux, ainsi que les avantages des initiatives réglementaires et non réglementaires.

Transports Canada continue d'appuyer les projets de recherche et de développement sur le transport durable grâce aux efforts déployés par le Centre de développement des transports et à diverses études socio-économiques.

Cette stratégie de mise en œuvre est liée aux SMO 1.1.5, 1.1.38 et 3.8.10.

Relation qui existe entre la stratégie de mise en œuvre et les cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Les connaissances acquises dans le cadre de cette stratégie de mise en œuvre contribueront à une meilleure compréhension des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques associées aux activités de transport, ce qui contribuera à la cible 1.1 de la Stratégie fédérale de développement durable – Atténuation des changements climatiques – et à la cible 2.1 – Polluants atmosphériques. Les recherches menées au cours de la période contribueront également à la cible 1.1 – Atténuation des changements climatiques – et à la cible 2.1 – Polluants atmosphériques.

Aperçu des attentes de rendement non financier

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2011-2012		
Dépôt du rapport annuel « Les transports au Canada »; aux deux Chambres du Parlement	Tous les ans, avant la fin de mai	**ATTEINT EN GRANDE PARTIE** Le rapport a été déposé aux deux chambres du Parlement en juin 2011.
Adoption de la version révisée du *Règlement sur les renseignements des transporteurs et des exploitants d'entreprises de transport et de manutention de grain*	Au cours de l'exercice 2011-2012	**NON ATTEINT** Les modifications sont encore en révision et devraient être adoptées en 2012-2013.

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
Plus grande importance accordée aux efforts de R-D consacrés aux activités de transport durable	Efforts déployés par le Centre de développement des transports pour respecter les priorités du transport durable	**TERMINÉ** Nous avons entrepris un examen de la documentation et une série d'entrevues auprès de participants des secteurs privé et public afin de déterminer les meilleures priorités de financement des activités de recherche et développement, afin de réduire les émissions des locomotives. Les résultats viendront alimenter un programme de recherche échelonné sur cinq ans et l'élaboration éventuelle de politiques. Nous avons fourni du financement pour trois projets pluriannuels de technologies de réduction des émissions dans le secteur ferroviaire que pourra utiliser l'industrie à court terme. Nous avons vérifié les technologies de traitement des gaz d'échappement en collaboration avec Environnement Canada et un partenaire de l'industrie pour garantir le respect de la réglementation sur les zones de contrôle des émissions de l'Organisation maritime internationale. Nous avons travaillé avec Ressources naturelles Canada et un partenaire de l'industrie à concevoir un système radar de détection pour la navigation dans les glaces afin de mieux planifier les routes et calculer la consommation de carburant des bâtiments exploités dans les glaces. Le système améliore également la détection de cibles pour minimiser les avaries et éviter la pollution. Nous avons collaboré avec l'Organisation maritime internationale afin d'entreprendre certaines activités de recherche et développement sur : la réduction des gaz à effet de serre au moyen de différentes mesures techniques afin de respecter l'Indice nominal d'efficacité énergétique; les technologies d'abattement afin de réduire les émissions de carbone noir provenant du transport maritime; et l'utilisation potentielle de gaz naturel liquéfié en tant que carburant pour les navires dans les eaux canadiennes.

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
		Nous avons mené des activités de recherche et développement sur les piles à combustible, mais surtout sur l'intégration de système embarqué de piles à combustible. Nous avons commencé un projet avec des intervenants pour examiner la possibilité d'établir une chaîne d'approvisionnement de gaz naturel liquéfié sur la côte ouest dont pourra se servir, à terme, le secteur maritime. Nous avons déterminé la faisabilité d'une nouvelle technologie pour un traversier amphibie rapide à passagers qui pourrait être entièrement propulsé au moyen de batteries.
2012-2013		
Dépôt du rapport annuel « Les transports au Canada »; aux deux Chambres du Parlement	Tous les ans, avant la fin de mai	**TERMINÉ** Le rapport a été déposé devant les deux Chambres du Parlement le 31 mai 2012.
Plus grande importance accordée aux efforts de R-D consacrés aux activités de transport durable	Efforts soutenus déployés par le Centre de développement des transports pour respecter les priorités du transport durable	**TERMINÉ** Le Centre de développement des transports a dirigé un certain nombre de projets de recherche et de développement sur le transport ferroviaire écologique. Il a créé le Programme de subventions de recherche sur le transport ferroviaire écologique, qui octroie des subventions fédérales aux chercheurs universitaires qui sont en train de concevoir des technologies et des processus dont le but est de réduire les émissions atmosphériques du secteur ferroviaire. Dans le cadre des initiatives de transports propres, on a lancé un appel de propositions dans les secteurs aéronautique, maritime et ferroviaire en vue de soutenir la recherche, le développement et la communication des résultats de recherche à l'intérieur de ces secteurs.

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
		De plus, les initiatives suivantes ont été réalisées : • projets pluriannuels sur les technologies de réduction des émissions (que pourra utiliser l'industrie) pour le secteur ferroviaire; • conception d'un système radar de détection pour la navigation dans les glaces afin de mieux planifier les trajets et calculer la consommation de carburant des bâtiments exploités dans les glaces. Le système permet aussi d'améliorer la détection de cibles pour minimiser les avaries et prévenir la pollution; • examen de la documentation et une série d'entrevues auprès de participants des secteurs privé et public afin de déterminer les meilleures priorités de financement des activités de recherche et développement, afin de réduire les émissions des locomotives. En outre, un certain nombre de projets sont en cours de réalisation, dont les suivants : • collaboration avec l'Organisation maritime internationale afin de mener certaines activités de recherche et développement sur la réduction des gaz à effet de serre au moyen de différentes mesures techniques ayant les objectifs suivants : o respecter l'Indice nominal d'efficacité énergétique; o étudier les technologies d'abattement afin de réduire les émissions de carbone noir provenant du transport maritime; o examiner l'utilisation potentielle de gaz naturel liquéfié en tant que carburant pour les navires dans les eaux canadiennes; • activités de recherche et développement sur les piles à combustible, mais surtout sur l'intégration de système embarqué de piles à combustible; • examen de la possibilité d'établir une chaîne d'approvisionnement de gaz naturel liquéfié sur la côte ouest dont pourra se servir, à terme, le secteur maritime. • détermination de la faisabilité d'une nouvelle technologie pour un traversier amphibie rapide à passagers qui pourrait être entièrement propulsé au moyen de batteries.

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
Dépôt du rapport annuel « Les transports au Canada »; aux deux Chambres du Parlement	Tous les ans, avant la fin de mai	**TERMINÉ** Le rapport a été déposé devant les deux Chambres du Parlement le 31 mai 2012.
2013-2014		
Dépôt du rapport annuel « Les transports au Canada »; aux deux Chambres du Parlement	Tous les ans, avant la fin de mai	
Améliorer la qualité des données qui établissent un lien entre les émissions des principaux contaminants atmosphériques et les activités de transport	Au moins un secteur des transports devra afficher une amélioration mesurable	
Plus grande importance accordée aux efforts de R-D consacrés aux activités de transport durable	Efforts soutenus déployés par le Centre de développement des transports pour respecter les priorités du transport durable	

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 2.1.12 - Élaborer un règlement sur les émissions concernant les principaux contaminants atmosphériques (PAC) pour le secteur ferroviaire en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire, qui entrera en vigueur en 2011, qui cadre avec les normes d'émission de l'Environmental Protection Agency des États-Unis. (Transports Canada)	**SFDD Thème I – Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air** **Objectif 2 – Pollution atmosphérique :** Minimiser les menaces à la qualité de l'air afin que les Canadiens puissent respirer de l'air pur qui appuiera également des écosystèmes sains **Cible 2.1 – Polluants atmosphériques :** Réduire les polluants atmosphériques afin de maintenir ou d'améliorer la qualité de l'air au pays et atteindre les cibles fixées pour les émissions, qui sont en voie d'élaboration de concert avec les provinces et les intervenants

Veuillez noter que les données sur la planification et la production de rapports pour cette stratégie de mise en œuvre se trouvent désormais à la rubrique Initiative de réglementation du secteur ferroviaire dans la section des Autres initiatives qui appuient la Stratégie fédérale de développement durable de ce site Web.

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 2.1.13 - Continuer de travailler avec les États-Unis et la France afin de mettre en œuvre sous l'égide de l'Organisation maritime internationale une zone de contrôle d'émissions désignée pour les zones côtières nord américaines, d'ici à 2012. (Transports Canada, Environnement Canada)	**SFDD Thème I – Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air** **Objectif 2 – Pollution atmosphérique :** Minimiser les menaces à la qualité de l'air afin que les Canadiens puissent respirer de l'air pur qui appuiera également des écosystèmes sains **Cible 2.1 – Polluants atmosphériques :** Réduire les polluants atmosphériques afin de maintenir ou d'améliorer la qualité de l'air au pays et atteindre les cibles fixées pour les émissions, qui sont en voie d'élaboration de concert avec les provinces et les intervenants

Veuillez noter que les données sur la planification et la production de rapports pour cette stratégie de mise en œuvre se trouvent désormais à la rubrique Initiative de réglementation du secteur maritime dans la section des Autres initiatives qui appuient la Stratégie fédérale de développement durable de ce site Web.

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 2.1.14 - Élaborer un règlement amélioré sur les émissions en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada (2001)*, pour les navires en activité dans les eaux canadiennes. (Transports Canada)	**SFDD Thème I – Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air** **Objectif 2 – Pollution atmosphérique :** Minimiser les menaces à la qualité de l'air afin que les Canadiens puissent respirer de l'air pur qui appuiera également des écosystèmes sains **Cible 2.1 – Polluants atmosphériques :** Réduire les polluants atmosphériques afin de maintenir ou d'améliorer la qualité de l'air au pays et atteindre les cibles fixées pour les émissions, qui sont en voie d'élaboration de concert avec les provinces et les intervenants

Veuillez noter que les données sur la planification et la production de rapports pour cette stratégie de mise en œuvre se trouvent désormais à la rubrique Initiative de réglementation du secteur maritime dans la section des Autres initiatives qui appuient la Stratégie fédérale de développement durable de ce site Web.

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 2.1.15 - Continuer d'appuyer la conclusion d'un protocole d'entente avec l'Association des chemins de fer du Canada qui garantit que l'industrie ferroviaire continuera d'améliorer son rendement au chapitre des émissions durant la période de 2006 à 2010. (Environnement Canada, Transports Canada) Note : Cette stratégie de mise en œuvre a été achevée en 2011-2012.	**SFDD Thème I – Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air** **Objectif 2 – Pollution atmosphérique :** Minimiser les menaces à la qualité de l'air afin que les Canadiens puissent respirer de l'air pur qui appuiera également des écosystèmes sains **Cible 2.1 – Polluants atmosphériques :** Réduire les polluants atmosphériques afin de maintenir ou d'améliorer la qualité de l'air au pays et atteindre les cibles fixées pour les émissions, qui sont en voie d'élaboration de concert avec les provinces et les intervenants

Lien avec l' AAP du Ministère

2.1.2 écoMARCHANDISES

Note : Cette stratégie de mise en œuvre a été achevée en 2011-2012, et le lien avec l' AAP préalable est indiqué.

Brève description de la stratégie de mise en œuvre

En 2007, Transports Canada, Environnement Canada et l'Association des chemins de fer du Canada ont signé un protocole d'entente, en vigueur de 2006 à 2010, afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les principaux contaminants atmosphériques des locomotives au Canada. Le protocole d'entente prévoit que les membres de l'Association des chemins de fer du Canada s'engagent à prendre des mesures pour réduire les émissions des principaux contaminants atmosphériques au moyen :

- de l'achat de nouvelles locomotives à faibles émissions;
- du retrait du service de 130 locomotives de puissance moyenne construites entre 1973 et 1999;
- de la modernisation de locomotives de puissance moyenne et de locomotives de grande puissance construites après 1972 pour réduire les émissions.

Ces actions sont mesurées par les indicateurs de rendement suivants :

- nombre de nouvelles locomotives achetées conformes au niveau 2 de l'Environnemental Protection Agency;
- nombre d'unités de grande puissance mises à niveau conformément au niveau 0 ou 1 de l'Environnemental Protection Agency;
- nombre d'unités de grande puissance mises à niveau conformément au niveau 0 de l'Environnemental Protection Agency,
- nombre d'unités de moyenne puissance construites entre 1973 et 1999 retirées du service.

Un rapport annuel, préparé chaque année, décrit le rendement par rapport au protocole d'entente. Les rapports peuvent être consultés à l'adresse suivante :

http://www.railcan.ca/fr/publications/emissions

Cette stratégie de mise en œuvre est liée aux SMO 1.1.18 et 2.1.12.

Relation qui existe entre la stratégie de mise en œuvre et les cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Le protocole d'entente vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre et les principaux contaminants atmosphériques des locomotives au Canada, ce qui appuie la cible 1.1 de la Stratégie fédérale de développement durable – Atténuation des changements climatiques – et la cible 2.1 – Polluants atmosphériques.

Aperçu des attentes de rendement non financier

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2011-2012		
Résultats de 2010 publiés dans le rapport annuel	Rapport publié	**NON ATTEINT** Le rapport du Programme de surveillance des émissions des locomotives 2009 (Rapport SEL) a été publié en janvier 2012. Le Rapport SEL de 2010 devrait être publié à l'automne de 2012. Mise à jour 2012-2013 Le rapport du Programme de surveillance des émissions de locomotives 2010 a été publié en 2012. Il peut être consulté, de même que le rapport de 2009, sur le site Web de l'Association des chemins de fer du Canada. http://www.railcan.ca/fr/publications/emissions
2012-2013		
Sans objet	Sans objet	
2013-2014		
Sans objet	Sans objet	

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 2.1.16 - Les programmes financés par écoACTION sont destinés à réduire les émissions de gaz à effet de serre et peuvent également contribuer, directement ou indirectement, à la réduction des émissions de polluants atmosphériques. (Ressources naturelles Canada, Transports Canada, Affaires autochtones et Développement du Nord canadien) Note : Cette stratégie de mise en œuvre a été achevée en 2011-2012.	**SFDD Thème I – Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air** **Objectif 2 – Pollution atmosphérique :** Minimiser les menaces à la qualité de l'air afin que les Canadiens puissent respirer de l'air pur qui appuiera également des écosystèmes sains **Cible 2.1 – Polluants atmosphériques :** Réduire les polluants atmosphériques afin de maintenir ou d'améliorer la qualité de l'air au pays et atteindre les cibles fixées pour les émissions, qui sont en voie d'élaboration de concert avec les provinces et les intervenants

Lien avec l' AAP du Ministère

2.1.2 écoMARCHANDISES
2.1.3 Transport urbain moins polluant
2.1.4 Véhicules moins polluants

Note : Cette stratégie de mise en œuvre a été achevée en 2011-2012, et le lien avec l' AAP préalable est indiqué.

Brève description de la stratégie de mise en œuvre

La stratégie écoTRANSPORTS était une initiative de quatre ans (2007-2008 à 2010-2011) qui s'inscrivait dans les programmes écoACTION visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et qui peuvent directement ou indirectement contribuer à une réduction des émissions de polluants atmosphériques. Deux programmes de la stratégie ont été prolongés jusqu'en 2011-2012 : écoMOBILITÉ et Alimentation à quai des navires.

Le programme écoMOBILITÉ vise à réduire les émissions des transports urbains de passagers en aidant les municipalités à attirer des résidents vers des formes moins polluantes de transport. Durant la dernière année du programme, on mettra la dernière touche aux projets du programme écoMOBILITÉ avec les municipalités, on examinera les rapports finals et on lancera l'étape finale de la stratégie de mesure du programme. On diffusera en outre des renseignements sur les résultats des projets financés dans le cadre de ce programme.

Le programme d'alimentation à quai des navires vise à améliorer la qualité de l'air en réduisant les émissions atmosphériques, les particules et la fumée de cheminée provenant des navires dans certains des plus grands centres urbains du Canada en autorisant les navires à éteindre leurs moteurs auxiliaires qui fonctionnent au carburant diesel et à réduire leurs émissions lorsqu'ils sont à quai en se raccordant au réseau électrique de la ville à l'aide d'équipements spécialement conçus pour alimenter le navire en électricité (p. ex. éclairage, climatisation, équipements de communication, etc.). En 2011-2012, dans le cadre du programme d'alimentation à quai des navires, on appuiera la mise en œuvre du projet de l'Administration portuaire de Prince Rupert et on lancera la mise en œuvre de sa stratégie de mesure des incidences du programme. On diffusera par ailleurs des renseignements sur les résultats des projets financés dans le cadre de ce programme.

Cette stratégie de mise en œuvre est liée aux SMO 1.1.35.1 et 2.1.22.1.

Relation qui existe entre la stratégie de mise en œuvre et les cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Le travail réalisé dans le cadre de la stratégie écoTRANSPORTS vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre et contribue indirectement à la réduction des polluants atmosphériques, ce qui contribue à la cible 1.1 de la Stratégie fédérale de développement durable – Atténuation des changements climatiques – et à la cible 2.1 – Polluants atmosphériques.

Aperçu des attentes de rendement non financier

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2011-2012		
Changement dans les émissions de gaz à effet de serre	Les émissions de gaz à effet de serre diminuent de 0,12 Mt	**À DÉTERMINER** La mesure et l'analyse des résultats finaux des programmes sont en cours et les résultats seront disponibles d'ici le 31 mars 2013. **Mise à jour 2012-2013** **TERMINÉ** Les programmes financés par écoTRANSPORTS ont permis de réduire les émissions annuelles de gaz à effet de serre de la façon suivante : • écoMARCHANDISES : 16,6 kilotonnes d'équivalent dioxyde de carbone (kt éq CO_2) par année • écoMOBILITÉ : 6,4 kt éq CO_2 par année • écoTECHNOLOGIE pour véhicules : 21 kt éq CO_2 Pour un total de **238 kt ou 0,238 mégatonne (MT)/année** dans le cadre de la stratégie écoTRANSPORTS.

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
Changement dans les émissions de polluants	Les projets financés dans le cadre des programmes ont réduit leurs émissions de polluants	**À DÉTERMINER** La mesure et l'analyse des résultats finaux des programmes sont en cours et les résultats seront disponibles d'ici le 31 mars 2013. **<u>Mise à jour 2012-2013</u>** Il y a une corrélation directe entre les émissions de principaux contaminants atmosphériques des véhicules et la quantité de carburant consommée. À mesure que la consommation de carburant augmente, les émissions de principaux contaminants atmosphériques augmentent. Les programmes financés par écoTRANSPORTS ont permis de réduire la quantité de carburant consommée en utilisant des technologies plus efficaces qui brûlent moins de carburant ou en favorisant les modes de transports moins énergivores. Les programmes financés par écoTRANSPORTS ont contribué à réduire la quantité d'émissions des principaux contaminants atmosphériques et à améliorer la qualité de l'air, mais il est impossible d'estimer exactement les réductions, car d'autres facteurs influencent la quantité d'émissions de ces contaminants. Par exemple, les comportements au volant, la température ou les conditions de vent sont d'importants facteurs dont il faut tenir compte. Environnement Canada recommande de s'abstenir de quantifier les émissions des principaux contaminants atmosphériques selon la consommation de carburant lorsque ces facteurs ne peuvent être mesurés avec précision.
2012-2013		
Sans objet puisque cette stratégie de mise en œuvre a pris fin en 2011-2012.		
2013-2014		
Sans objet puisque cette stratégie de mise en œuvre a pris fin en 2011-2012.		

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 2.1.22.1 - Sensibiliser à grande échelle dans le cadre de la stratégie écoTRANSPORTS pour développer des connaissances et les capacités afin d'adopter des technologies et pratiques de réduction des émissions. La majorité des programmes financés par écoTRANSPORTS prendront fin le 31 mars 2011. (Transports Canada) Note : Cette stratégie de mise en œuvre a été achevée en 2011-2012.	**SFDD Thème I – Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air** **Objectif 2 – Pollution atmosphérique :** Minimiser les menaces à la qualité de l'air afin que les Canadiens puissent respirer de l'air pur qui appuiera également des écosystèmes sains **Cible 2.1 – Polluants atmosphériques :** Réduire les polluants atmosphériques afin de maintenir ou d'améliorer la qualité de l'air au pays et atteindre les cibles fixées pour les émissions, qui sont en voie d'élaboration de concert avec les provinces et les intervenants

Lien avec l' AAP du Ministère

2.1.2 écoMARCHANDISES
2.1.3 Transport urbain moins polluant
2.1.4 Véhicules moins polluants

Note : Cette stratégie de mise en œuvre a été achevée en 2011-2012, et le lien avec l' AAP préalable est indiqué.

Brève description de la stratégie de mise en œuvre

La stratégie écoTRANSPORTS était une initiative de quatre ans (2007-2008 à 2010-2011) qui s'inscrivait dans les programmes écoACTION visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et qui peuvent directement ou indirectement contribuer à une réduction des émissions de polluants atmosphériques. Deux programmes de la stratégie ont été prolongés jusqu'en 2011-2012 : écoMOBILITÉ et Alimentation à quai des navires.

Le programme écoMOBILITÉ vise à réduire les émissions des transports urbains de passagers en aidant les municipalités à attirer des résidents vers des formes moins polluantes de transport. Durant la dernière année du programme, on mettra la dernière touche aux projets écoMOBILITÉ avec les municipalités, on examinera les rapports finals et on lancera l'étape finale de la stratégie de mesure du programme. On diffusera en outre des renseignements sur les résultats des projets financés dans le cadre de ce programme.

Le programme d'alimentation à quai des navires vise à améliorer la qualité de l'air en réduisant les émissions atmosphériques, les particules et la fumée de cheminée provenant des navires dans certains des plus grands centres urbains du Canada en autorisant les navires à éteindre leurs moteurs auxiliaires qui fonctionnent au carburant diesel et à réduire leurs émissions lorsqu'ils sont à quai en se raccordant au réseau électrique de la ville à l'aide d'équipements spécialement conçus pour alimenter le navire en électricité (p. ex. éclairage, climatisation, équipements de communication, etc.). En 2011-2012, dans le cadre du programme d'alimentation à quai des navires, on appuiera la mise en œuvre du projet de l'Administration portuaire de Prince Rupert et on lancera la mise en œuvre de sa stratégie de mesure des incidences du programme. On diffusera par ailleurs des renseignements sur les résultats des projets financés dans le cadre de ce programme.

Cette stratégie de mise en œuvre est liée aux SMO 1.1.35.1 et 2.1.16.

Relation qui existe entre la stratégie de mise en œuvre et les cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Le travail réalisé dans le cadre de la stratégie écoTRANSPORTS vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre et contribue indirectement à la réduction des polluants atmosphériques, ce qui contribue à la cible 1.1 de la Stratégie fédérale de développement durable – Atténuation des changements climatiques – et à la cible 2.1 – Polluants atmosphériques

Aperçu des attentes de rendement non financier

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2011-2012		
Diffusion des résultats et de l'information sur les projets	Les résultats et les informations sur les projets financés dans le cadre du programme sont diffusés	**TERMINÉ** Les programmes de transport urbain de Transports Canada ont rejoint directement au moins 1000 spécialistes du domaine par l'entremise de webinaires, d'ateliers, de stands et de séances lors de conférences, et par la communication de produits d'information, comme des guides de mise en œuvre et des études de cas. Voici la teneur des informations qu'il renferme : • 13 études de cas financées dans le cadre du programme écoMARCHANDISES; • 5 listes de vérification pour un transport écologique à l'intention des expéditeurs de marchandises; • 8 fiches signalétiques sur les technologies pour camions, 4 calculateurs d'émissions des camions et 3 vidéos démontrant les avantages de l'alimentation à quai des navires, l'amélioration de l'aérodynamisme

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
		des camions et les systèmes anti-ralenti des locomotives. La Fédération canadienne des municipalités héberge ces différents produits d'information sur son site Web.
2012-2013		
Sans objet puisque cette stratégie de mise en œuvre a pris fin en 2011-2012.		
2013-2014		
Sans objet puisque cette stratégie de mise en œuvre a pris fin en 2011-2012.		

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 2.1.25 - Appuyer la conception, la fabrication et la vente de véhicules automatiques légers écoénergétiques afin de promouvoir l'efficacité énergétique. (Transports Canada) Note : Cette stratégie de mise en œuvre a été achevée en 2010-2011.	**SFDD Thème I – Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air** **Objectif 2 – Pollution atmosphérique :** Minimiser les menaces à la qualité de l'air afin que les Canadiens puissent respirer de l'air pur qui appuiera également des écosystèmes sains **Cible 2.1 – Polluants atmosphériques :** Réduire les polluants atmosphériques afin de maintenir ou d'améliorer la qualité de l'air au pays et atteindre les cibles fixées pour les émissions, qui sont en voie d'élaboration de concert avec les provinces et les intervenants

Lien avec l' AAP du Ministère

2.1.4 Véhicules moins polluants

Note : Cette stratégie de mise en œuvre a été achevée en 2010-2011, et le lien avec l' AAP préalable est indiqué.

Brève description de la stratégie de mise en œuvre

Le programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules (éTV) de Transports Canada a contribué à réduire les répercussions environnementales des véhicules à passagers en surmontant les obstacles liés à l'adoption rapide et sécuritaire au Canada des dernières technologies automobiles propres et, si possible, en contribuant à les réduire. Pour ce faire, les responsables du programme ont travaillé avec les constructeurs pour acquérir et tester les nouvelles technologies pour les véhicules à passagers au Canada et exploiter les informations pour favoriser leur adoption.

Le programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules, qui fait partie de la stratégie quadriennale écoTRANSPORTS, a pris fin en 2010-2011.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter le site Web suivant : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-etv-menu-fra-118.htm.

Relation qui existe entre la stratégie de mise en œuvre et les cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Aucune relation n'a été établie puisque ce programme a pris fin en 2010-2011.

Aperçu des attentes de rendement non financier

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2011-2012		
Sans objet	Sans objet	Sans objet puisque le Programme s'est terminé en 2010-2011. Pour plus d'information, visitez le site Web du Programme à l'adresse : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-etv-menu-fra-118.htm
2012-2013		
Sans objet	Sans objet	Sans objet puisque le Programme s'est terminé en 2010-2011.
2013-2014		
Sans objet	Sans objet	Sans objet puisque le Programme s'est terminé en 2010-2011.

1 Selon l'Inventaire national du Canada, 28 % des émissions totales de gaz à effet de serre du Canada ont été attribuées aux activités de transport en 2009. Toutefois, lorsque les émissions de gaz à effet de serre sont attribuées selon le secteur économique (p. ex. les émissions des pipelines au secteur pétrolier et gazier), la part des émissions totales de gaz à effet de serre du Canada du secteur des transports retombe à 24 %.

2 Dans la version 2011-2012 du site Web sur la Stratégie de développement durable ministérielle, la cible était fixée à 20 % en 2012-2013 et à 25 % en 2013-2014 des efforts déployés par le Centre de développement des transports afin de respecter les priorités du transport durable. Étant donné que ces pourcentages ne sont pas clairement définis, il semble opportun de les remplacer par une déclaration qualitative sur les efforts soutenus. Les mêmes changements ont été apportés aux cibles de 2012-2013 et de 2013-2014 des stratégies de mise en œuvre 1.1.38 et 2.1.2.

Thème II – Maintenir la qualité et la disponibilité de l'eau

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 alors que le commerce avec l'Asie et d'autres partenaires commerciaux internationaux continue à prendre de l'expansion. 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 les questions de sécurité maritime et d'environnement, ce qui se fait essentiellement par l'entremise de l'Organisation maritime internationale.

Le transport des marchandises par bateau implique diverses conséquences possibles pour le milieu marin et la qualité de l'eau. Par exemple, les déversements accidentels de pétrole dans le milieu marin 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 dans l'eau de substances nocives et potentiellement dangereuses peuvent aussi nuire sérieusement à la santé humaine et à l'environnement.

Transports Canada élabore et administre des politiques, règlements et programmes destinés à protéger le milieu marin, à atténuer les impacts sur l'environnement des incidents de pollution marine dans les eaux canadiennes et à favoriser la sécurité du public.

Engagements de Transports Canada

En 2010, Transports Canada s'est engagé, sous le thème II – Maintenir la qualité et la disponibilité de l'eau, à contribuer à la Stratégie fédérale de développement durable au moyen des stratégies de mise en œuvre suivantes.

Objectif 3 : Qualité de l'eau

- 3.8.2 Mettre en œuvre des programmes de prévention de la pollution et d'intervention en cas d'accident environnemental, y compris les déversements. (TC)
- 3.8.3 Donner des conseils sur les ordures, l'eau de ballast, les eaux usées et d'autres pollutions marines afin de soutenir les positions du Canada dans ses engagements internationaux. (TC, EC)
- 3.8.4 Recueillir les données nécessaires au soutien de l'Organisation maritime internationale, du programme environnemental des Nations Unies et d'autres organismes nationaux et internationaux. (TC, EC)
- 3.8.5 Assurer la conformité avec la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et ses règlements d'application, qui établissent des contrôles pour les navires en matière de gestion de l'eau de ballast et de la pollution marine, de même que les contrôles sur les déversements des navires énoncés dans la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*. (TC)
- 3.8.6 Mettre en place un régime national de préparation et d'intervention en cas d'incidents maritimes mettant en cause des substances novices et potentiellement dangereuses. (TC)
- 3.8.7 Surveiller et régir les déversements des navires dans le milieu maritime par l'intermédiaire d'inspections et par la détection des déversements d'hydrocarbures à l'aide du Programme national de surveillance aérienne qui peut entraîner la prise de mesures d'application de la loi ou d'enquêtes. (TC)
- 3.8.8 Surveiller et régir le Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures afin de s'assurer que le secteur privé maintient la capacité nécessaire pour intervenir à la suite de déversements d'hydrocarbures causés par le transport maritime. (TC)
- 3.8.9 Mettre de l'avant des positions pouvant influencer les règles et les pratiques mondiales relatives à l'immersion de déchets en mer et à d'autres questions liées à la pollution marine. (EC, TC)
- 3.8.10 Gérer la recherche et le développement, former des partenariats, appuyer et/ou mener la mise au point de technologies (nouvelles et prospectives) pour améliorer les technologies de prévention de la pollution et gérer les risques découlant du transport maritime. (TC)
- 3.8.11 Mettre de l'avant des positions canadiennes relatives à la réduction et à la gestion de la pollution marine des navires à l'échelle mondiale. (TC)
- 3.8.12 Appuyer l'adoption, par le Canada, des exigences du Comité de la protection du milieu marin (Organisation maritime internationale), s'il y a lieu. (TC)

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 3.8.2 - Mettre en œuvre des programmes de prévention de la pollution et trouver des solutions aux répercussions environnementales, y compris aux déversements. (Transports Canada)	**SFDD Thème II – Maintenir la qualité et la disponibilité de l'eau** **Objectif 3** – **Qualité de l'eau :** La qualité de l'eau est protégée et améliorée pour qu'elle soit propre, saine et sécuritaire pour tous les Canadiens et qu'elle soutienne des écosystèmes sains **Cible 3.9 – Qualité de l'eau de mer :** Prévenir la pollution marine provenant de déversements incontrôlés en mer. Veiller à ce que l'immersion soit durable afin que 85 % de la surveillance des sites d'immersion ne prévoient pas la nécessité de mesures de gestion du site (comme une fermeture)

Lien avec l' AAP du Ministère

2.2.1 Cadre de réglementation de l'eau propre; 2.2.2 Surveillance réglementaire de l'eau propre

Brève description de la stratégie de mise en œuvre

Prévention de la pollution
En vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, Transports Canada réglemente le transport du pétrole et des produits chimiques dangereux à bord des navires, ainsi que le carburant et les déchets que les navires produisent à bord. Voici quelques-unes des exigences que les navires doivent respecter : l'obligation d'avoir un équipage adéquatement formé, un équipement et une construction certifiés, le respect des procédures adéquates liées au chargement et au déchargement, le respect des restrictions d'organisation du trafic et l'utilisation d'un équipement de contrôle de la pollution certifié. Ce régime vise à prévenir la pollution et les incidents.

Des règlements établis en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* fixent des prescriptions pour prévenir les déversements. Ces prescriptions stipulent la quantité des substances qui peuvent être transportées, la manière dont elles doivent être chargées et déchargées et l'obligation qui est faite au navire d'être doté de plans d'urgence.

Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin
Dans le cadre du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin**,** Transports Canada réglemente et surveille les organismes d'intervention, prescrit les installations de manutention d'hydrocarbures et les navires en vertu de la partie 8 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Le régime s'appuie sur une collaboration fructueuse entre le gouvernement et le secteur privé. Transports Canada collabore

avec l'industrie pour assurer le respect des règlements et les préparatifs d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures pouvant atteindre 10 000 tonnes. Le régime est exploité et financé par le secteur privé dans le cadre des droits sur les produits pétroliers en vrac.

La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et ses règlements et normes stipulent que les éventuels pollueurs doivent maintenir en permanence un niveau minimum de préparation. Le régime applique le principe du pollueur-payeur, qui rend le pollueur responsable de tous les coûts d'intervention qui se rattachent à un incident de pollution par les hydrocarbures. Il existe diverses caisses nationales et internationales qui financent les coûts de nettoyage également.

Programme national de surveillance aérienne
Transports Canada effectue des inspections des navires canadiens et étrangers dans les ports pour vérifier qu'ils se conforment aux exigences canadiennes et internationales. De même, pour dissuader les rejets illégaux en mer, Transports Canada administre le Programme national de surveillance aérienne, qui possède et exploite trois aéronefs qui survolent toutes les côtes du Canada et sont équipés de capteurs de pointe pour détecter le pétrole à la surface de l'océan. S'il est détecté, le pétrole est relié à un navire, un dossier de preuves est préparé à des fins d'enquête et de mesures d'application. Si le navire ne se rend pas dans un port canadien, dans le cadre des accords internationaux, le Canada peut informer d'autres pays d'un incident survenu dans les eaux de compétence canadienne et demander la tenue d'une enquête susceptible d'aboutir à la prise de mesures d'application.

Substances nocives et potentiellement dangereuses
Transports Canada élabore un régime national portant sur la responsabilité et l'indemnisation et de préparation et d'intervention en cas d'incidents maritimes mettant en cause des substances nocives et potentiellement dangereuses. Transports Canada a mené des consultations initiales avec les intervenants clés pour élaborer un régime qui va définir la façon dont les réponses aux incidents maritimes impliquant des substances nocives et potentiellement dangereuses doivent être gérées. D'autres consultations auront lieu au cours de l'exercice financier 2013/2014.

Relation qui existe entre la stratégie de mise en œuvre et les cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Ce travail établit un régime de réglementation visant à prévenir la pollution et les incidents et veille à l'existence d'une préparation et d'une capacité pour intervenir à un incident. La technologie joue un rôle clé dans la prévention de la pollution et les interventions en cas d'incidents. En administrant la réglementation et en effectuant de la recherche et du développement, Transports Canada vise à atteindre le plus haut niveau possible de protection de l'environnement. Par conséquent, ce travail appuie la cible 3.9 de la Stratégie fédérale de développement durable – Qualité de l'eau de mer.

Aperçu des attentes de rendement non financier

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2011-2012		
Règlement en place pour prévenir la pollution	Règlement en cours d'élaboration ou en place	**TERMINÉ** Le projet de *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* a été publié au préalable les 5 novembre 2011 dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en vue de recueillir des commentaires du public. Le Règlement définitif a été publié en mai 2012.
Règlement en place pour intervenir en cas d'incidents et de déversements	Règlement en cours d'élaboration ou en place	**TERMINÉ** Règlement sur les ententes en matière d'intervention environnementale en cours d'élaboration.
Conformité au règlement	100 %	**À DÉTERMINER** Les données ne sont pas encore disponibles, car le programme est refondu. Les chiffres préliminaires montrent que la totalité des installations de manutention d'hydrocarbures et des organismes d'intervention ayant fait l'objet d'inspections en 2011 se conformaient à la réglementation.
Nombre de rejets par les navires de substances susceptibles d'avoir un effet négatif sur le milieu marin	5 % de réduction d'ici à 2017	**TERMINÉ** En 2011-2012, on a recensé 19 déversements par des bâtiments identifiés qui pourraient nuire au milieu marin. Il s'agit d'une baisse de 32 % par rapport aux données de référence de 2009-2010, soit 28 déversements. Les indicateurs de rendement seront examinés en 2012 après l'introduction du nouveau règlement sur la pollution.
La recherche de TC et de ses partenaires fait progresser les nouvelles technologies pour faciliter l'élaboration du règlement	De nouvelles technologies font l'objet de recherches et sont adoptées par l'industrie	**TERMINÉ** En 2011-2012, des recherches ont été entreprises sur l'utilisation d'eau salée pour traiter l'eau de ballast. Une étude des diverses technologies de gestion des déchets a également été réalisée. Nous avons créé une séance de technologies environnementales lors d'une rencontre du Conseil consultatif maritime canadien.

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2012-2013		
Règlement en place pour prévenir la pollution	Règlement en cours d'élaboration ou en place	**TERMINÉ** Le projet de règlement modifiant le *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* a été prépublié dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 21 juillet 2012 et le règlement définitif devrait être publié au printemps 2013. Ce règlement instaure la Zone de contrôle d'émissions dans les zones côtières nord-américaines en vue de limiter les émissions de polluants atmosphériques des bâtiments, l'Indice d'efficacité énergétique (IEE) et le Plan de gestion du rendement énergétique des navires (PGREN) pour s'occuper des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires, des normes relatives à la gestion des eaux grises (eaux provenant des douches, des éviers et des machines à laver) et des exigences concernant le transbordement d'hydrocarbures entre bâtiments.
Règlement en place pour intervenir en cas d'incidents et de déversements	Règlement en cours d'élaboration ou en place	**TERMINÉ** Le *Règlement sur les organismes d'intervention et les installations de manutention d'hydrocarbures* (1995) et le *Règlement sur les ententes en matière d'intervention environnementale* (2008) ont été instaurés. Le règlement sur l'intervention environnementale, qui sera mis à jour et qui regroupera les deux règlements ci-dessus, est en cours d'élaboration.
Conformité au règlement	100 %	**À DÉTERMINER** Les données ne sont pas disponibles pour l'instant, car le programme est en cours de révision. Les chiffres préliminaires montrent que toutes les installations de manutention d'hydrocarbures et tous les organismes d'intervention inspectés en 2012 étaient conformes aux règlements.
Variation en pourcentage du nombre de rejets par les navires de substances susceptibles d'avoir un effet négatif sur le milieu marin	5 % de réduction d'ici à 2017	**TERMINÉ** En 2012-2013, il y a eu 14 déversements par des bâtiments énumérés dans le Programme national de surveillance aérienne, lesquels pourraient nuire au milieu marin. Il s'agit d'une baisse de 50 % par rapport aux données de référence de 2009-2010, soit 28 déversements.

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
Les recherches de TC et de ses partenaires font progresser les nouvelles technologies pour faciliter l'élaboration du règlement	De nouvelles technologies font l'objet de recherches et sont adoptées par l'industrie	**TERMINÉ** Transports Canada a poursuivi ses travaux avec l'Organisation maritime internationale afin de vérifier et, au besoin, approuver diverses technologies de gestion de l'eau de ballast que les propriétaires et exploitants de bâtiment pourraient utiliser dans les eaux canadiennes, notamment dans les Grands Lacs.
2013-2014		
Règlement en place pour prévenir la pollution	Règlement en cours d'élaboration ou en place	
Règlement en place pour intervenir en cas d'incidents et de déversements	Règlement en cours d'élaboration ou en place	
Conformité au règlement	100 %	
Variation en pourcentage du nombre de rejets par les navires de substances susceptibles d'avoir un effet négatif sur le milieu marin	5 % de réduction d'ici à 2017	
La recherche de TC et de ses partenaires fait progresser les nouvelles technologies pour faciliter l'élaboration du règlement	De nouvelles technologies font l'objet de recherches et sont adoptées par l'industrie	

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 3.8.3 - Donner des conseils sur les ordures, l'eau de ballast, les eaux d'égout et d'autres pollutions marines afin de soutenir les positions du Canada dans ses engagements internationaux. (Transports Canada, Environnement Canada)	**SFDD Thème II – Maintenir la qualité et la disponibilité de l'eau** **Objectif 3** – **Qualité de l'eau :** La qualité de l'eau est protégée et améliorée pour qu'elle soit propre, saine et sécuritaire pour tous les Canadiens et qu'elle soutienne des écosystèmes sains **Cible 3.9 – Qualité de l'eau de mer :** Prévenir la pollution marine provenant de déversements incontrôlés en mer. Veiller à ce que l'immersion soit durable afin que 85 % de la surveillance des sites d'immersion ne prévoient pas la nécessité de mesures de gestion du site (comme une fermeture)

Lien avec l' AAP du Ministère

2.2.1 Cadre de réglementation de l'eau propre

Brève description de la stratégie de mise en œuvre

Étant donné que le Canada dépend des navires étrangers pour effectuer ses échanges commerciaux, il s'appuie également sur de solides normes internationales pour protéger son environnement. Le Canada est un membre important de l'Organisation maritime internationale, soit l'organisme spécialisé des Nations Unies, qui régit le transport maritime, et joue un rôle de premier plan dans ses comités et groupes de travail.

En 1973, l'Organisation maritime internationale a adopté la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, maintenant connue universellement sous le nom de MARPOL, qui a été modifiée par les protocoles de 1978 et de 1997 et tenue à jour avec les modifications pertinentes. La Convention MARPOL traite de la pollution par les hydrocarbures des navires, par les substances liquides nocives transportées en vrac, les substances nuisibles emballées et transportées par voie maritime, les eaux usées, les ordures, ainsi que de la prévention de la pollution atmosphérique par les navires. MARPOL a grandement contribué à une diminution importante de la pollution provenant de la navigation internationale et s'applique à 99 % du tonnage marchand dans le monde. D'autres traités portent sur les systèmes antisalissure utilisés à bord des navires, le transfert d'espèces exotiques par les eaux de ballast des navires et le recyclage respectueux de l'environnement des navires.

Le Canada fait des propositions particulières à l'Organisation maritime internationale pour que les normes internationales protègent l'environnement. Transports Canada dirige la participation du Canada au sein de l'Organisation maritime internationale et s'appuie souvent sur les conseils scientifiques et techniques donnés en temps opportun par les autres ministères pour établir les positions canadiennes. À son tour, Transports Canada donne des conseils sur le transport maritime à d'autres ministères qui dirigent d'autres tribunes, comme Environnement Canada et le Programme des Nations Unies pour l'environnement.

Pour obtenir d'autres renseignements, veuillez consulter le site Web suivant : http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/sraq-omi-menu-1877.htm.

Cette stratégie de mise en œuvre est liée aux SMO 3.8.5, 3.8.7 et 6.4.8.

Relation qui existe entre la stratégie de mise en œuvre et les cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Cette stratégie vise à faire en sorte que les normes internationales sur le transport maritime protègent l'environnement et appuie la cible 3.9 de la Stratégie fédérale de développement durable – Qualité de l'eau de mer.

Aperçu des attentes de rendement non financier

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2011-2012		
Appui, élaboration ou dépôt de documents ou de positions officiels	Selon les besoins	**TERMINÉ** Document remis au Sous-comité sur les liquides et le gaz en vrac de l'Organisation maritime internationale sur l'exigence d'un système combiné d'échange et de traitement des eaux de ballast pour les bâtiments à destination des ports en eaux douces.
Participation aux comités, groupes de travail ou sous-groupes	Selon les besoins	**TERMINÉ** Nous avons participé au Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale et travaillé à : • revoir les normes de gestion des déchets des navires; • concevoir des normes pour le recyclage des navires; • examiner les risques d'introduction d'espèces envahissantes par la salissure des coques de navire; • examiner les risques que pose le bruit des bâtiments dans l'océan sur la faune marine. Nous avons présidé le Comité permanent de l'environnement à la rencontre du Conseil consultatif maritime canadien et créé un nouveau forum pour promouvoir la technologie environnementale.

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2012-2013		
Appui, élaboration ou dépôt de documents ou de positions officiels	Selon les besoins	**TERMINÉ** Document présenté au Comité de protection du milieu marin (CPMM 65) sur la promotion de la mise en œuvre et de l'application de MARPOL (Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le Protocole de 1978) et des instruments connexes. Le document était intitulé « A New System For Managing Wastewater From Vessels ».
Participation aux comités, groupes de travail ou sous-groupes	Selon les besoins	**TERMINÉ** L'élaboration de normes pour le recyclage des bâtiments et l'examen des risques pour la vie marine que représente le bruit des bâtiments dans l'océan se poursuit. Présidence du Comité permanent de l'environnement au Conseil consultatif maritime canadien.
2013-2014		
Appui, élaboration ou dépôt de documents ou de positions officiels	Selon les besoins	
Participation aux comités, groupes de travail ou sous-groupes	Selon les besoins	

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 3.8.4 - Recueillir les données nécessaires au soutien de l'Organisation maritime internationale, du programme environnemental des Nations Unies et d'autres organismes nationaux et internationaux. (Transports Canada, Environnement Canada)	**SFDD Thème II – Maintenir la qualité et la disponibilité de l'eau** **Objectif 3** – **Qualité de l'eau :** La qualité de l'eau est protégée et améliorée pour qu'elle soit propre, saine et sécuritaire pour tous les Canadiens et qu'elle soutienne des écosystèmes sains **Cible 3.9 – Qualité de l'eau de mer :** Prévenir la pollution marine provenant de déversements incontrôlés en mer. Veiller à ce que l'immersion soit durable afin que 85 % de la surveillance des sites d'immersion ne prévoient pas la nécessité de mesures de gestion du site (comme une fermeture)

Lien avec l' AAP du Ministère

2.2.1 Cadre de réglementation de l'eau propre

Brève description de la stratégie de mise en œuvre

Le Canada est un membre important de l'Organisation maritime internationale, institution spécialisée des Nations Unies qui régit le transport maritime et joue un rôle de premier plan dans ses comités et groupes de travail. Transports Canada soumet des rapports annuels à l'Organisation maritime internationale sur la conformité du Canada aux normes internationales et sur la conformité observée de navires d'autres pays naviguant dans les eaux canadiennes.

Pour obtenir d'autres renseignements, veuillez consulter le site Web suivant : http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/sraq-omi-menu-1877.htm.

Relation qui existe entre la stratégie de mise en œuvre et les cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Le travail appuie la protection du milieu marin en fournissant aux décideurs internationaux de l'information à jour sur les questions environnementales afin d'orienter les négociations, ce qui appuie la cible 3.9 de la Stratégie fédérale de développement durable – Qualité de l'eau de mer.

Aperçu des attentes de rendement non financier

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2011-2012		
Le Canada soumet des rapports à l'Organisation maritime internationale	Rapports soumis à temps	**TERMINÉ** Document remis à temps au Sous-comité sur les liquides et le gaz en vrac de l'Organisation maritime internationale.
2012-2013		
Le Canada soumet des rapports à l'Organisation maritime internationale	Rapports soumis à temps	**TERMINÉ** Les rapports sur l'application de la Convention MARPOL ont été présentés à l'Organisation maritime internationale.

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2013-2014		
Le Canada soumet des rapports à l'Organisation maritime internationale	Rapports soumis à temps	

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 3.8.5 - Assurer la conformité avec la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, et ses règlements d'application, qui établissent des contrôles pour les navires en matière de gestion de l'eau, la pollution marine, de même que les contrôles sur les déversements des navires énoncés en vertu de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*. (Transports Canada)	**SFDD Thème II – Maintenir la qualité et la disponibilité de l'eau** **Objectif 3 – Qualité de l'eau :** La qualité de l'eau est protégée et améliorée pour qu'elle soit propre, saine et sécuritaire pour tous les Canadiens et qu'elle soutienne des écosystèmes sains **Cible 3.9 – Qualité de l'eau de mer :** Prévenir la pollution marine provenant de déversements incontrôlés en mer. Veiller à ce que l'immersion soit durable afin que 85 % de la surveillance des sites d'immersion ne prévoient pas la nécessité de mesures de gestion du site (comme une fermeture)

Lien avec l' AAP du Ministère

2.2.2 Surveillance réglementaire de l'eau propre

Brève description de la stratégie de mise en œuvre

Transports Canada effectue des inspections des navires canadiens et étrangers dans les ports pour vérifier qu'ils se conforment aux exigences canadiennes et internationales concernant la gestion des eaux de ballast et la prévention de la pollution. Pour obtenir de plus amples détails, veuillez consulter le site Web suivant : http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/epe-inspection-menu-770.htm. Pour les eaux de ballast, ces inspections sont complétées par un programme d'inspection conjoint Canada-États-Unis dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent, et pour la prévention de la pollution par le Programme national de surveillance aérienne et par une coopération internationale avec d'autres pays en matière d'application de la loi.

Transports Canada applique également les dispositions de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* pour le régime d'interdiction totale de rejet dans l'Arctique.

Cette stratégie de mise en œuvre est liée aux SMO 3.8.3 et 6.4.8.

Relation qui existe entre la stratégie de mise en œuvre et les cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Ce travail protège le milieu marin en veillant à ce que les lois et les règlements soient respectés. Il appuie la cible 3.9 de la Stratégie fédérale de développement durable – Qualité de l'eau de mer.

Aperçu des attentes de rendement non financier

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2011-2012		
Pourcentage de conformité de l'industrie avec le cadre réglementaire	95 % d'ici 2017	**EN COURS – 42 %** Au 1er avril 2012, 42 % du règlement sur l'intervention environnementale était harmonisé avec la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Les travaux se poursuivent pour qu'il soit entièrement harmonisé d'ici 2017.
Pourcentage des navires qui respectent les règles relatives aux rapports du *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast*	95 % d'ici 2017	**TERMINÉ À 96 %** Pour 2011-2012, les données préliminaires indiquaient que 96 % des bâtiments qui sont entrés en eaux canadiennes avaient présenté un rapport sur l'eau de ballast conformément au *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast*.
2012-2013		
Pourcentage de conformité de l'industrie avec le cadre réglementaire régissant le régime d'intervention environnementale	95 % d'ici 2017	**TERMINÉ** Entière conformité de l'industrie avec le cadre réglementaire.

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
Pourcentage des navires qui respectent les règles relatives aux rapports du *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast*	95 % d'ici 2017	**TERMINÉ à 95 %** 95 % des bâtiments sont conformes au Règlement.
2013-2014		
Pourcentage de conformité de l'industrie avec le cadre réglementaire régissant le régime d'intervention environnementale	95 % d'ici 2017	
Pourcentage des navires qui respectent les règles relatives aux rapports du *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast*	95 % d'ici 2017	

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 3.8.6 - Mettre en place un régime national en vue de se préparer et de réagir aux répercussions liées aux substances nocives et dangereuses. (Transports Canada)	**SFDD Thème II – Maintenir la qualité et la disponibilité de l'eau** **Objectif 3** – **Qualité de l'eau :** La qualité de l'eau est protégée et améliorée pour qu'elle soit propre, saine et sécuritaire pour tous les Canadiens et qu'elle soutienne des écosystèmes sains **Cible 3.9 – Qualité de l'eau de mer :** Prévenir la pollution marine provenant de déversements incontrôlés en mer. Veiller à ce que l'immersion soit durable afin que 85 % de la surveillance des sites d'immersion ne prévoient pas la nécessité de mesures de gestion du site (comme une fermeture)

Lien avec l' AAP du Ministère

2.2.1 Cadre de réglementation de l'eau propre

Brève description de la stratégie de mise en œuvre

Bien qu'il existe déjà un régime d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, Transports Canada élabore un régime national portant sur la responsabilité et l'indemnisation et de préparation et d'intervention en cas d'incident maritime mettant en cause des substances nocives et potentiellement dangereuses.

En ce qui concerne le régime d'intervention en cas d'incidents mettant en cause des substances nocives et potentiellement dangereuses, Transports Canada a procédé à une première série de consultations avec les principaux intervenants afin d'élaborer un régime qui établira la façon dont les incidents maritimes impliquant des substances nocives et potentiellement dangereuses doivent être gérés. D'autres consultations seront nécessaires afin de capter un public plus large qui peut avoir un intérêt dans les substances nocives et potentiellement dangereuses.

En ce qui concerne le régime de responsabilité et d'indemnisation qui établit un cadre pour une indemnisation réelle en cas d'incident mettant en cause des substances nocives et potentiellement dangereuses, l'Organisation maritime internationale a également élaboré une convention internationale sur la responsabilité des propriétaires de navire et qui crée un fonds international d'indemnisation. Transports Canada a publié un document de travail pour consulter les intervenants au sujet d'une proposition de ratification de cette convention par le Canada.

Relation qui existe entre la stratégie de mise en œuvre et les cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Ces mesures permettront de protéger le milieu marin en s'assurant qu'une capacité est en place pour intervenir en cas d'incidents maritimes mettant en cause des substances nocives et potentiellement dangereuses. Elles assureront également la disponibilité d'un régime adéquat de responsabilité et d'indemnisation pour payer l'intervention à ce genre d'incident et pour les dommages qu'il causerait. Ce travail appuie le Thème II de la Stratégie fédérale de développement durable – Maintenir la qualité et la disponibilité de l'eau.

Aperçu des attentes de rendement non financier

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2011-2012		
Consultations initiales auprès des intervenants	Terminées	**TERMINÉ** Nous avons organisé des consultations nationales sur l'élaboration et la mise en œuvre d'un régime national de préparation et d'intervention en cas d'événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses causés par les navires, entre novembre 2011 et février 2012. Un document de discussion préparé à l'appui de ce processus a été présenté une première fois à l'occasion d'une rencontre du Conseil consultatif maritime canadien en 2011 à Ottawa, puis distribué à plus de 120 intervenants de nombreux secteurs. En plus de présenter le document à divers endroits du Canada (conférences, réunions régionales du Conseil consultatif, etc.), il y a également eu une table ronde afin d'écouter les points de vue, questions et recommandations des représentants clés de l'industrie sur les propositions courantes de Transports Canada visant à créer un régime national sur les substances nocives et potentiellement dangereuses. Un rapport/sommaire de l'issue des consultations sera disponible en 2012.

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2012-2013		
Établissement des besoins en capacité et élaboration des dispositions législatives et réglementaires	Besoins en capacité déterminés et dispositions législatives et réglementaires en préparation	**TERMINÉ** Le projet de loi C-57, *Loi visant la protection des mers et ciel canadiens*, a été déposé au Parlement le 18 mars 2013. Il modifie la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* qui met en œuvre la *Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses*. Le gouvernement du Canada a également annoncé la création du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, qui examinera le système actuellement utilisé au Canada et proposera d'autres mesures pour le renforcer. Le Comité étudiera les substances nocives et potentiellement dangereuses pendant la deuxième phase de ses travaux en 2014.
2013-2014		
Établissement des besoins en capacité et élaboration des dispositions législatives et réglementaires	Besoins en capacité déterminés et dispositions législatives et réglementaires en préparation	

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 3.8.7 - Surveiller et régir les déversements des navires dans le milieu maritime par l'intermédiaire d'inspections et par la détection des déversements d'hydrocarbures à l'aide du Programme national de surveillance aérienne qui peut entraîner la prise de mesures d'application de la loi ou d'enquêtes. (Transports Canada)	**SFDD Thème II – Maintenir la qualité et la disponibilité de l'eau** **Objectif 3** – **Qualité de l'eau :** La qualité de l'eau est protégée et améliorée pour qu'elle soit propre, saine et sécuritaire pour tous les Canadiens et qu'elle soutienne des écosystèmes sains **Cible 3.9 – Qualité de l'eau de mer :** Prévenir la pollution marine provenant de déversements incontrôlés en mer. Veiller à ce que l'immersion soit durable afin que 85 % de la surveillance des sites d'immersion ne prévoient pas la nécessité de mesures de gestion du site (comme une fermeture)

Lien avec l' AAP du Ministère

2.2.2 Surveillance réglementaire de l'eau propre

Brève description de la stratégie de mise en œuvre

Transports Canada effectue des inspections des navires canadiens et étrangers dans les ports pour vérifier qu'ils se conforment aux exigences canadiennes et internationales. De même, pour dissuader les rejets illégaux en mer, Transports Canada administre le Programme national de surveillance aérienne, qui possède et exploite trois aéronefs qui survolent toutes les côtes du Canada et sont équipés de capteurs de pointe pour détecter le pétrole à la surface de l'océan. S'il est détecté, le pétrole est relié à un navire, un dossier de preuves est préparé à des fins d'enquête et de mesures d'application. Si le navire ne se rend pas dans un port canadien, dans le cadre des accords internationaux, le Canada peut informer d'autres pays d'un incident survenu dans les eaux de compétence canadienne et demander la tenue d'une enquête susceptible d'aboutir à la prise de mesures d'application.

Cette stratégie de mise en œuvre est reliée à la SMO 3.8.3.

Relation qui existe entre la stratégie de mise en œuvre et les cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Ce travail protège le milieu marin contre les effets négatifs du transport maritime en veillant à ce que les lois et les règlements soient respectés et mis en application. Il appuie la cible 3.9 de la Stratégie fédérale de développement durable – Qualité de l'eau de mer.

Aperçu des attentes de rendement non financier

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2011-2012		
Survols de navires commerciaux par heure de vol de patrouille par un aéronef du Programme national de surveillance aérienne	4.4	**TERMINÉ** En 2011-2012, 12 032 bâtiments ont été survolés, l'équivalent de 7,04 survols par heure.

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
Déversements causés par les navires recensés par le nombre total de déversements détectés par un aéronef du Programme national de surveillance aérienne	11 %	**TERMINÉ** En 2011-2012, 135 incidents de pollution ont été vus, dont 16 sont de source connue (11,9 %).
2012-2013		
Nombre de survols de navires commerciaux par heure de vol de patrouille par un aéronef du Programme national de surveillance aérienne (PNSA)	4.5	**TERMINÉ** En 2012-2013, il y avait 10 134 survols de bâtiment, ce qui équivaut à 4,87 survols de bâtiment par heure.
Déversements causés par les navires recensés par le nombre total de déversements détectés par un aéronef du Programme national de surveillance aérienne	13 %	**TERMINÉ** En 2012-2013, il y a eu 97 instances de pollution observées, dont 13 de source connue (13.4 %).

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2013-2014		
Nombre de survols de navires commerciaux par heure de vol de patrouille par un aéronef du Programme national de surveillance aérienne (PNSA)	4.6	
Déversements causés par les navires recensés par le nombre total de déversements détectés par un aéronef du Programme national de surveillance aérienne	14 %	

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 3.8.8 - Surveiller le régime d'intervention et de préparation du Canada en cas de pollution marine par les hydrocarbures pour s'assurer que le secteur privé conserve la capacité nécessaire de trouver des solutions aux déversements d'hydrocarbures causés par le transport maritime. (Transports Canada)	**SFDD Thème II – Maintenir la qualité et la disponibilité de l'eau** **Objectif 3** – **Qualité de l'eau :** La qualité de l'eau est protégée et améliorée pour qu'elle soit propre, saine et sécuritaire pour tous les Canadiens et qu'elle soutienne des écosystèmes sains **Cible 3.9 – Qualité de l'eau de mer :** Prévenir la pollution marine provenant de déversements incontrôlés en mer. Veiller à ce que l'immersion soit durable afin que 85 % de la surveillance des sites d'immersion ne prévoient pas la nécessité de mesures de gestion du site (comme une fermeture)

Lien avec l' AAP du Ministère

2.2.2 Surveillance réglementaire de l'eau propre

Brève description de la stratégie de mise en œuvre

Transports Canada réglemente et surveille les organismes d'intervention agréés, les installations de manutention d'hydrocarbures agréées et les navires dans le cadre du régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Le régime s'appuie sur une collaboration fructueuse entre le gouvernement et le secteur privé. Transports Canada collabore avec l'industrie pour assurer le respect des règlements et les préparatifs d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures pouvant atteindre 10 000 tonnes. Le régime est exploité et financé par le secteur privé dans le cadre des droits sur les produits pétroliers en vrac.

La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et ses règlements et normes stipulent que les éventuels pollueurs doivent maintenir en permanence un niveau minimum de préparation.

Le régime applique le principe du pollueur-payeur, qui rend le pollueur responsable de tous les coûts d'intervention qui se rattachent à un incident de pollution par les hydrocarbures. Il existe diverses caisses nationales et internationales qui financent les coûts de nettoyage également.

Relation qui existe entre la stratégie de mise en œuvre et les cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Le règlement et la surveillance du régime de préparation et d'intervention en cas de pollution marine par les hydrocarbures assurent un état de préparation suffisant pour intervenir au cours d'un incident, afin de protéger le milieu marin. Il appuie la cible 3.9 de la Stratégie fédérale de développement durable – Qualité de l'eau de mer.

Aperçu des attentes de rendement non financier

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2011-2012		
Les organismes d'intervention respectent les exigences dans leur secteur d'activités	100 %	**TERMINÉ** En 2010, le Comité d'examen national de Transports Canada a évalué les plans d'intervention de quatre organismes d'intervention (OI). Les plans ont été passés au peigne fin et répondaient aux critères de certification stipulés dans la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et le Règlement sur les organismes d'intervention et les installations de manutention d'hydrocarbures*, qui précisent les procédures, l'équipement et les ressources dont les organismes d'intervention et les installations de manutention d'hydrocarbures doivent se servir en cas de pollution par des hydrocarbures. Au cours de la prochaine période de certification (trois ans), Transports Canada va continuer d'inspecter les OI et d'évaluer leurs capacités et leurs activités, puis signaler les défaillances et les anomalies et en faire le suivi (surveillance de la conformité).
2012-2013		
Les organismes d'intervention respectent les exigences dans leur secteur d'activités	100 %	**TERMINÉ** En 2010, le Comité d'examen national de Transports Canada a évalué les plans d'intervention de quatre organismes d'intervention. Les plans ont été passés au peigne fin et répondaient aux critères de certification précisés dans la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et le *Règlement sur les organismes d'intervention et les installations de manutention d'hydrocarbures*, qui portent sur les procédures, l'équipement et les ressources dont les organismes d'intervention et les installations de manutention d'hydrocarbures doivent se servir en cas de pollution par des hydrocarbures. En 2013, le certificat d'agrément des organismes d'intervention expirera. Transports Canada examinera les plans de ces organismes afin de s'assurer que les critères d'agrément sont respectés, avant d'émettre un nouveau certificat pour 2013 aux quatre organismes d'intervention.

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2013-2014		
Les organismes d'intervention respectent les exigences dans leur secteur d'activités	100 %	

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 3.8.9 - Mettre de l'avant des positions pouvant influencer les règles et les pratiques mondiales relatives à l'immersion de déchets en mer et à d'autres questions relatives à la pollution marine. (Environnement Canada, Transports Canada)	**SFDD Thème II – Maintenir la qualité et la disponibilité de l'eau** **Objectif 3** – **Qualité de l'eau :** La qualité de l'eau est protégée et améliorée pour qu'elle soit propre, saine et sécuritaire pour tous les Canadiens et qu'elle soutienne des écosystèmes sains **Cible 3.9 – Qualité de l'eau de mer :** Prévenir la pollution marine provenant de déversements incontrôlés en mer. Veiller à ce que l'immersion soit durable afin que 85 % de la surveillance des sites d'immersion ne prévoient pas la nécessité de mesures de gestion du site (comme une fermeture)

Lien avec l' AAP du Ministère

2.2.1 Cadre de réglementation de l'eau propre

Brève description de la stratégie de mise en œuvre

Les contrôles sur l'immersion des déchets en mer relèvent du mandat d'Environnement Canada, en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999).*

Pour ce qui est des autres questions de pollution maritime, étant donné que le Canada dépend des navires étrangers pour effectuer ses échanges commerciaux, il s'appuie sur des normes internationales rigoureuses pour protéger son environnement. Le Canada est un membre important de l'Organisation maritime internationale, soit l'organisme spécialisé des Nations Unies qui régit le transport maritime et joue un rôle de premier plan dans ses comités et groupes de travail. Le Canada présente des propositions particulières à l'Organisation maritime internationale pour s'assurer que les normes internationales protègent bien l'environnement.

Pour obtenir d'autres renseignements, veuillez consulter le site Web suivant : http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/sraq-omi-menu-1877.htm.

Relation qui existe entre la stratégie de mise en œuvre et les cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Veiller à ce que les normes internationales sur le transport maritime protègent l'environnement, ce qui contribue à la cible 3.9 de la Stratégie fédérale de développement durable – Qualité de l'eau de mer.

Aperçu des attentes de rendement non financier

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2011-2012		
Participation aux comités, groupes de travail ou sous-groupes	Selon les besoins	**TERMINÉ** Nous avons participé au Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale et travaillé à : • revoir les normes de gestion des déchets des navires; • concevoir des normes pour le recyclage des navires; • examiner les risques d'introduction d'espèces envahissantes par la salissure des coques de navire; • examiner les risques que pose le bruit des bâtiments dans l'océan sur la faune marine.
2012-2013		
Participation aux comités, groupes de travail ou sous-groupes	Selon les besoins	**TERMINÉ** L'élaboration de normes pour le recyclage des bâtiments et l'examen des risques pour la vie marine que représente le bruit des bâtiments dans l'océan se poursuit. Présidence du Comité permanent de l'environnement au Conseil consultatif maritime canadien.
2013-2014		
Participation aux comités, groupes de travail ou sous-groupes	Selon les besoins	

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 3.8.10 - Gérer la recherche et le développement, former des partenariats, appuyer et/ou mener la mise au point de technologies (nouvelles et prospectives) pour améliorer les technologies de prévention de la pollution et gérer les risques découlant du transport maritime. (Transports Canada)	**SFDD Thème II – Maintenir la qualité et la disponibilité de l'eau** **Objectif 3 – Qualité de l'eau :** La qualité de l'eau est protégée et améliorée pour qu'elle soit propre, saine et sécuritaire pour tous les Canadiens et qu'elle soutienne des écosystèmes sains **Cible 3.9 – Qualité de l'eau de mer :** Prévenir la pollution marine provenant de déversements incontrôlés en mer. Veiller à ce que l'immersion soit durable afin que 85 % de la surveillance des sites d'immersion ne prévoient pas la nécessité de mesures de gestion du site (comme une fermeture)

Lien avec l' AAP du Ministère

1.4 Innovation dans le secteur des transports

Brève description de la stratégie de mise en œuvre

Transports Canada soutient le transport durable dans le cadre des projets de recherche et développement du Centre de développement des transports portant sur la prévention de la pollution, ce qui comprend la consultation de l'industrie et l'élaboration de partenariats stratégiques pour assurer la faisabilité de ces technologies novatrices.

Cette stratégie de mise en œuvre est liée aux SMO 1.1.5, 1.1.38 et 2.1.2.

Relation qui existe entre la stratégie de mise en œuvre et les cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Les recherches entreprises pendant la période contribueront à prévenir la pollution marine, ce qui appuie la cible 3.9 de la Stratégie fédérale de développement durable – Qualité de l'eau de mer.

Aperçu des attentes de rendement non financier

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2011-2012		
Plus grande importance accordée aux activités de R-D consacrées au transport durable	À déterminer	**NON ATTEINT** Les priorités du Centre de développement des transports de Transports Canada en matière de recherche et développement dans le domaine maritime pour le présent exercice sont concentrées sur la qualité de l'air plutôt que sur la qualité de l'eau.
2012-2013		
Plus grande importance accordée aux activités de R-D consacrées au transport durable	À déterminer	**TERMINÉ** En matière de qualité de l'eau, le Centre de développement des transports a géré des projets de recherche, créé des partenariats et mené des projets de développement technologique. Plus précisément, l'élaboration de la recherche sur un radar de détection pour la navigation dans les glaces, amorcée en 2011-2012, s'est poursuivie en partenariat avec Ressources naturelles Canada. Si elle est implantée avec succès, cette technologie contribuera à assurer une navigation plus sûre dans les eaux recouvertes de glaces et pourrait ainsi réduire la probabilité de collisions et de déversements accidentels d'hydrocarbures. En outre, des recherches ont été menées sur les épurateurs-laveurs en circuit fermé, conçus pour éviter toute évacuation à la mer et ainsi protéger la qualité de l'eau.
2013-2014		
Plus grande importance accordée aux activités de R-D consacrées au transport durable	À déterminer	

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 3.8.11 - Mettre de l'avant des positions canadiennes relatives à la réduction et à la gestion de la pollution marine des navires à l'échelle mondiale. (Transports Canada)	**SFDD Thème II – Maintenir la qualité et la disponibilité de l'eau** **Objectif 3** – **Qualité de l'eau :** La qualité de l'eau est protégée et améliorée pour qu'elle soit propre, saine et sécuritaire pour tous les Canadiens et qu'elle soutienne des écosystèmes sains **Cible 3.9 – Qualité de l'eau de mer :** Prévenir la pollution marine provenant de déversements incontrôlés en mer. Veiller à ce que l'immersion soit durable afin que 85 % de la surveillance des sites d'immersion ne prévoient pas la nécessité de mesures de gestion du site (comme une fermeture)

Lien avec l' AAP du Ministère

2.2.1 Cadre de réglementation de l'eau propre

Brève description de la stratégie de mise en œuvre

Étant donné que le Canada dépend des navires étrangers pour ses échanges commerciaux, il s'appuie également sur de solides normes internationales pour protéger son environnement. Le Canada est un membre important de l'Organisation maritime internationale, soit l'organisme spécialisé des Nations Unies qui régit le transport maritime et joue un rôle de premier plan dans ses comités et groupes de travail. Le Canada présente des propositions particulières à l'Organisation maritime internationale pour s'assurer que les normes internationales protègent bien l'environnement.

Pour obtenir d'autres renseignements, veuillez consulter le site Web suivant : http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/sraq-omi-menu-1877.htm.

Relation qui existe entre la stratégie de mise en œuvre et les cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Cette stratégie vise à protéger le milieu marin pour s'assurer que les normes internationales sur le transport maritime protègent l'environnement et contribue à la cible 3.9 de la Stratégie fédérale de développement durable – Qualité de l'eau de mer.

Aperçu des attentes de rendement non financier

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2011-2012		
Appui, élaboration ou dépôt de documents ou de positions officiels	Selon les besoins	**TERMINÉ** Document remis au Sous-comité sur les liquides et le gaz en vrac de l'Organisation maritime internationale sur l'exigence d'un système combiné d'échange et de traitement des eaux de ballast pour les bâtiments à destination des ports en eaux douces.
Participation aux comités, groupes de travail ou sous-groupes	Selon les besoins	**TERMINÉ** Nous avons participé au Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale et travaillé à : • revoir les normes de gestion des déchets des navires; • concevoir des normes pour le recyclage des navires; • examiner les risques d'introduction d'espèces envahissantes par la salissure des coques de navire; • examiner les risques que pose le bruit des bâtiments dans l'océan sur la faune marine. Nous avons présidé le Comité permanent de l'environnement à la rencontre du Conseil consultatif maritime canadien et créé un nouveau forum pour promouvoir la technologie environnementale.
2012-2013		
Appui, élaboration ou dépôt de documents ou de positions officiels	Selon les besoins	**TERMINÉ** Document présenté dans le cadre de la 65e session du Comité de protection du milieu marin (CPMM 65) sur la promotion de la mise en œuvre et de l'application de MARPOL (Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le Protocole de 1978) et des instruments connexes. Le document était intitulé « A New System For Managing Wastewater From Vessels ».
Participation aux comités, groupes de travail ou sous-groupes	Selon les besoins	**TERMINÉ** L'élaboration de normes pour le recyclage des bâtiments et l'examen des risques pour la vie marine que représente le bruit des bâtiments dans l'océan se poursuit. Présidence du Comité permanent de l'environnement au Conseil consultatif maritime canadien.

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2013-2014		
Appui, élaboration ou dépôt de documents ou de positions officiels	Selon les besoins	
Participation aux comités, groupes de travail ou sous-groupes	Selon les besoins	

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 3.8.12 - Appuyer l'adoption, par le Canada, des exigences du Comité de la protection du milieu marin (Organisation maritime internationale), s'il y a lieu. (Transports Canada)	**SFDD Thème II – Maintenir la qualité et la disponibilité de l'eau** **Objectif 3** – **Qualité de l'eau :** La qualité de l'eau est protégée et améliorée pour qu'elle soit propre, saine et sécuritaire pour tous les Canadiens et qu'elle soutienne des écosystèmes sains **Cible 3.9 – Qualité de l'eau de mer :** Prévenir la pollution marine causée par l'immersion non contrôlée. S'assurer que l'immersion contrôlée soit durable de manière à ce que 85 % des activités de suivi environnemental des sites d'immersion ne font pas ressortir la nécessité de prendre des mesures de gestion à l'égard des sites (comme la fermeture des sites)

Lien avec l' AAP du Ministère

La stratégie de mise en œuvre 3.8.12 est liée à la SMO 2.2.1 - Cadre de réglementation de l'eau propre

Brève description de la stratégie de mise en œuvre

Le Canada est un membre important de l'Organisation maritime internationale, soit l'organisme spécialisé des Nations Unies qui régit le transport maritime, et il joue un rôle de premier plan dans ses comités et groupes de travail. Étant donné que ce sont les navires étrangers qui effectuent la plupart des échanges commerciaux et qui réalisent la plupart des activités de transport maritime du Canada, l'établissement de règles claires et prévisibles fondées sur les normes internationales assure la conformité des navires étrangers.

Comité de la protection du milieu marin

Le Comité de la protection du milieu marin administre les principales conventions internationales visant à prévenir la pollution causée par les navires, y compris les émissions atmosphériques et de gaz à effet de serre. Trois sous-comités, Liquides et gaz en vrac, Conception et équipement et Facilitation, jouent un rôle de soutien essentiel. Le Canada présente des propositions précises au Comité de la protection du milieu marin et aux sous-comités connexes afin de s'assurer que les normes internationales protègent l'environnement. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter le site Web suivant : www.imo.org.

Intégration des normes internationales dans le cadre national de réglementation

Transports Canada intègre les normes internationales applicables élaborées par le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale à son cadre de réglementation en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Pour obtenir d'autres renseignements sur la participation de Transports Canada au sein de l'Organisation maritime internationale, veuillez consulter le site Web suivant : http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/sraq-omi-menu-1877.htm.

Relation qui existe entre la stratégie de mise en œuvre et les cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

La stratégie de mise en œuvre 3.8.12 a pour objet de protéger le milieu marin en veillant à ce que les normes internationales sur le transport maritime protègent l'environnement, ce qui appuie la cible 3.9 de la Stratégie fédérale de développement durable – Qualité de l'eau de mer.

Aperçu des attentes de rendement non financier

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2011-2012		
Intégration des normes internationales dans les lignes directrices et les règlements canadiens	Selon le cas	**TERMINÉ** La version finale du *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* a été publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 9 novembre 2011. Le projet de *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* a été publié au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 5 novembre 2011.

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2012-2013		
Pourcentage d'instruments nationaux sur l'eau propre qui ont été harmonisés depuis moins de cinq ans après l'adoption d'une norme internationale	90 %	**TERMINÉ** Le projet de règlement modifiant le *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* a été prépublié dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 21 juillet 2012 et le règlement définitif devrait être publié au printemps 2013. Ce règlement instaure la Zone de contrôle d'émissions dans les zones côtières nord-américaines en vue de limiter les émissions de polluants atmosphériques des bâtiments, l'Indice d'efficacité énergétique (IEE) et le Plan de gestion du rendement énergétique des navires (PGREN) pour s'occuper des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires, des normes relatives à la gestion des eaux grises (eaux provenant des douches, des éviers et des machines à laver) et des exigences concernant le transbordement d'hydrocarbures entre bâtiments. Ces deux règlements intègrent les exigences des normes internationales (MARPOL) au régime réglementaire national.
2013-2014		
Pourcentage d'instruments nationaux sur l'eau propre qui ont été harmonisés depuis moins de cinq ans après l'adoption d'une norme internationale	Selon le cas	

Thème III – Protéger la nature

Les côtes canadiennes bordant l'Atlantique, l'Arctique et le Pacifique ainsi que la voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs, sont parmi les côtes navigables les plus longues au monde. Une importante augmentation du trafic maritime à l'échelle mondiale et la hausse correspondante des quantités d'eau de ballast rejetées par les navires ont entraîné une augmentation du nombre d'introductions d'espèces exotiques.

Les navires commerciaux modernes ne peuvent fonctionner sans eau de ballast. L'eau de ballast sert à stabiliser les navires et à maintenir l'assiette. Les navires remplissent leurs ballasts d'eau avant de quitter un port d'origine et les purgent lorsqu'ils chargent du fret dans un autre port. Au cours des 30 dernières années, les problèmes potentiels associés au rejet d'eau de ballast par les navires sont apparus au grand jour à l'échelle internationale.

L'introduction et la propagation d'une espèce exotique envahissante sontt un problème important parce qu'elle comporte des répercussions écologiques, économiques, sanitaires et environnementales graves, incluant la perte de biodiversité indigène. Une espèce est qualifiée d'exotique si elle n'est pas présente naturellement dans un écosystème donné. Elle est considérée envahissante si son introduction a, ou risque d'avoir, des répercussions néfastes pour l'environnement, l'économie ou la santé de la population humaine.

Pour plus d'information sur le Programme canadien d'eau de ballast, veuillez visiter le site Web de Transports Canada.

Engagement de Transports Canada

En 2010, Transports Canada s'est engagé, sous le thème III – Protéger la nature, à contribuer à la Stratégie fédérale de développement durable au moyen des stratégies de mise en œuvre suivantes.

Objectif 6 : Conservation et protection des écosystèmes/des habitats

6.4.8 Appliquer le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* afin d'éviter l'introduction d'espèces envahissantes provenant de l'eau de ballast des navires. Cela comprend la collaboration avec la garde côtière des États-Unis et l'administration de la Voie maritime pour inspecter tous les navires qui entrent dans la Voie maritime et les Grands Lacs afin de vérifier leur conformité. (TC)

Stratégie de mise en œuvre	Participation à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
SMO 6.4.8 - Appliquer le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* afin d'éviter que des espèces envahissantes soient relâchées dans l'eau de ballast des navires. Cela inclut la coopération avec la Garde côtière des États-Unis et les autorités de la Voie maritime en vue d'inspecter la conformité de tous les navires entrant dans la voie maritime et les Grands Lacs. (Transports Canada)	**SFDD Thème III – Protéger la nature** **Objectif 6 – Conservation et protection des écosystèmes/des et habitats :** Conserver des écosystèmes productifs et résilients ayant la capacité de se rétablir et de s'adapter et protéger les zones de façon à ce qu'elles ne soient pas altérées pour les générations actuelles et futures **Cible 6.4 – Gestion des menaces pour les écosystèmes :** Les menaces posées par l'entrée au Canada de nouvelles espèces exotiques envahissantes sont comprises et réduites d'ici 2015

Lien avec l' AAP du Ministère

2.2.2 Surveillance réglementaire de l'eau propre

Brève description de la stratégie de mise en œuvre

Transports Canada reçoit des rapports des navires et inspecte les navires qui arrivent dans les ports canadiens pour confirmer leur conformité. Pour les navires entrant dans les eaux partagées de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, Transports Canada coordonne un programme d'inspection conjoint Canada-États-Unis avec la Société de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, la Garde côtière américaine et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis. Ce programme conjoint fait en sorte que la totalité des navires en provenance de ports étrangers sont inspectés pour vérifier la conformité avant d'entrer dans la Voie maritime.

En cas de non-conformité, le navire est tenu de prendre des mesures correctives avant d'entrer dans les Grands Lacs.

Les exigences relatives à la gestion des eaux de ballast pour les navires entrant dans le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs sont les plus rigoureuses du monde. Les règlements de Transports Canada et de la Garde côtière américaine exigent que tous les navires qui se dirigent vers les ports des Grands Lacs en provenance de l'extérieur de la zone économique exclusive échangent leur eau de ballast en mer. Si les navires ne se conforment pas, ils doivent conserver l'eau de ballast à bord, pomper l'eau de ballast à terre, traiter l'eau de ballast de façon respectueuse de l'environnement ou retourner en mer pour échanger leur eau de ballast.

Cette stratégie de mise en œuvre est liée aux SMO 3.8.3 et 3.8.5

Relation qui existe entre la stratégie de mise en œuvre et les cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Cette mesure appuie la réduction des espèces envahissantes qui entrent dans les eaux canadiennes, ce qui contribue à l'objectif 6.4 de la Stratégie fédérale de développement - Gérer les menaces pour les écosystèmes.

Aperçu des attentes de rendement non financier

Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats atteints
2011-2012		
Pourcentage des navires qui respectent les règles relatives aux rapports du *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast*	95 % d'ici à 2017	**TERMINÉ** Pour 2011-2012, les données préliminaires indiquaient que 96 % des bâtiments qui sont entrés en eaux canadiennes avaient présenté un rapport sur l'eau de ballast conformément au *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast*.
2012-2013		
Pourcentage des navires qui respectent les règles relatives aux rapports du *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast*	95 % d'ici à 2017	**TERMINÉ** Pour 2012-2013, les données indiquent que 95 % des bâtiments entrés en eaux canadiennes ont présenté un rapport sur l'eau de ballast conformément au *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast*.
2013-2014		
Pourcentage des navires qui respectent les règles relatives aux rapports du *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast*	95 % d'ici à 2017	

Thème IV – Réduire l'empreinte environnementale – En commençant par le gouvernement

Sous ce thème, la Stratégie fédérale de développement durable présente les objectifs et cibles qui permettront de réduire sa propre empreinte environnementale, y compris, par exemple, la définition de cibles visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et l'incitation faite au gouvernement fédéral d'acheter davantage de produits respectueux de l'environnement.

Le gouvernement fédéral a une empreinte environnementale importante, qui s'étend de l'énergie utilisée pour chauffer et climatiser les immeubles fédéraux et exploiter le parc automobile fédéral aux biens achetés pour offrir des services aux Canadiens, en passant par l'élimination des matériels électroniques qui ont atteint la fin de leur cycle de vie utile. Le gouvernement du Canada s'engage à améliorer la performance environnementale de ses propres opérations. Avec ce projet en tête, le gouvernement fédéral a fixé des cibles dans les domaines de l'écologisation des immeubles, des émissions de gaz à effet de serre, des déchets électroniques, des imprimantes, de la consommation de papier, des réunions écologiques et des achats écologiques.

Engagements de Transports

Les engagements de Transports Canada sous le Thème IV – Réduire l'empreinte environnementale – En commençant par le gouvernement sont énumérés au site Web suivant : Système national de gestion de l'environnement de Transports Canada. Les cibles sous le thème IV concernent les secteurs suivants :

- Immeubles écologiques
- Émissions de gaz à effet de serre
- Équipements électroniques et électriques excédentaires
- Réduction des unités d'impression
- Consommation de papier
- Réunions écologiques
- Achats écologiques
- Rapports sur l'achat de crédits compensatoires

Autres initiatives qui appuient la Stratégie fédérale de développement durable

Renouveler le Programme de la qualité de l'air

Dans le budget de 2011, le gouvernement annonçait le renouvellement du Programme de la qualité de l'air , grâce à l'impulsion que ce programme a donnée au cours de la période 2007 à 2011 qui s'inscrivait dans les efforts plus vastes déployés par le gouvernement pour relever les défis des changements climatiques et de la pollution atmosphérique, afin d'assurer un environnement sain et pur pour tous les Canadiens.

Le Programme de la qualité de l'air recoupe 11 ministères et organismes qui gèrent 60 initiatives environnementales. Au cœur de cette démarche, il y a un plan d'action réglementaire assorti de programmes complémentaires qui appuient l'innovation et les technologies propres, la participation du Canada aux organisations internationales et l'adaptation aux défis des changements climatiques.

Transports Canada est responsable de neuf initiatives dans le cadre du Programme de la qualité de l'air, dont chacune contribue à un ou plusieurs des objectifs de la Stratégie fédérale de développement durable.

Dans le point sur la planification 2012-2013 de notre Stratégie de développement durable ministérielle, nous avons inséré une nouvelle section intitulée « Autres initiatives qui appuient la Stratégie fédérale de développement durable », laquelle comporte des données sur la planification et la production de rapports au sujet des initiatives du Programme de la qualité de l'air de Transports Canada. Étant donné que certaines des stratégies de mise en œuvre de la Stratégie fédérale de développement durable de Transports Canada sont désormais saisies dans les nouvelles initiatives du Programme de la qualité de l'air de celles-ci sont exposées une seule fois dans cette nouvelle section pour éviter tout dédoublement en utilisant les résultats escomptés et les indicateurs de rendement du Programme de la qualité de l'air.

Transports Canada est responsable des initiatives suivantes du Programme de la qualité de l'air :

- Initiative de réglementation du secteur de l'aviation
- Initiative de réglementation du secteur ferroviaire
- Initiative de réglementation du secteur maritime
- Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules
- Initiative sur l'empreinte carbonique des portes d'entrée
- Initiative écoTECHNOLOGIE pour les véhicules II
- Programme de système de réservation de camions
- Programme d'alimentation à quai des navires dans les ports
- Initiative sur l'adaptation des transports dans le Nord

Programme de la qualité de l’air – Initiatives de transports propres

Initiative de réglementation du secteur de l’aviation

Lien avec l’Architecture des activités de programme (AAP)

2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l’air et surveillance

Description du programme

Contexte

Au Canada, le transport aérien intérieur a concentré 4,8 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports (1 % du total national) en 2005; ces émissions devraient augmenter de 42 % entre 2005 et 2020. Même si d’autres réductions des émissions sont possibles par des améliorations opérationnelles (p. ex. renouvellement de la flotte, exploitation plus efficace et meilleure gestion du trafic aérien), il faudra opérer des percées technologiques (p. ex. des aéronefs de nouvelle conception, des carburants de remplacement) pour provoquer de fortes baisses.

Le transport aérien est un secteur international concurrentiel et éminemment intégré qui fonctionne dans un cadre de règles et de normes fixées par l’Organisation de l’aviation civile internationale. L’Organisation de l’aviation civile internationale et le secteur du transport aérien collaborent depuis longtemps pour minimiser ou réduire les impacts du transport aérien sur l’environnement. Par exemple, l’Organisation de l’aviation civile internationale a récemment fixé de nouvelles normes sur les émissions d’oxydes d’azote, qui entreront bientôt en vigueur au Canada, et elle s’occupe de concevoir une exigence de certification pour une nouvelle norme sur les particules non volatiles.

Ces dernières années, la portée des travaux de l’Organisation de l’aviation civile internationale sur l’environnement a pris de l’ampleur pour englober l’impact mondial des émissions des aéronefs, notamment des émissions de gaz à effet de serre. En octobre 2009, une réunion de haut niveau de l’Organisation de l’aviation civile internationale sur les changements climatiques a abouti à l’adoption d’un programme d’action visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien international.

En octobre 2010, l’Organisation de l’aviation civile internationale a également adopté une nouvelle résolution de l’Assemblée sur les changements climatiques, la résolution A37 19. La résolution établit plusieurs objectifs volontaires sur les émissions du transport aérien international. Elle encourage les États membres à présenter à l’Organisation de l’aviation civile internationale d’ici à juin 2012 des plans d’action qui précisent les mesures qu’ils entendent prendre pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien international.

Pour d'autres précisions sur les travaux de l'Organisation de l'aviation civile internationale visant à réduire les émissions, veuillez visiter son site Web à : http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/FR/default_FR.aspx.

En 2005, l'Association du transport aérien du Canada et Transports Canada ont signé un accord volontaire pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de la flotte collective des membres de l'Association du transport aérien du Canada. Il s'agissait du premier accord volontaire de ce type dans le monde. L'accord a fixé l'objectif d'une amélioration moyenne de 1,1 % par an de la consommation de carburant, afin de parvenir à une amélioration cumulative de 24 % d'ici à 2012 par rapport au scénario de référence de 1990. À la fin de 2010, l'industrie avait réalisé une amélioration moyenne de 1,9 % par an de la consommation de carburant et une amélioration cumulative de 31,0 %, dépassant ainsi l'objectif fixé.

Description du programme

Le programme favorise la participation de Transports Canada aux travaux de l'Organisation de l'aviation civile internationale visant à élaborer une nouvelle norme sur les émissions de dioxyde de carbone des avions et une nouvelle norme sur les émissions de particules non volatiles des moteurs des aéronefs. Une fois que ces normes auront été définitivement arrêtées à l'Organisation de l'aviation civile internationale, Transports Canada les adoptera à l'échelle nationale sous l'égide de la *Loi sur l'aéronautique*.

Transports Canada s'occupera également d'évaluer l'impact des objectifs mondiaux en matière de consommation de carburant, en analysant les mesures possibles pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien international et en fournissant des directives à l'Organisation de l'aviation civile internationale sur l'élaboration de plans d'action.

Transports Canada appuiera également le secteur canadien du transport aérien dans la mise en œuvre du plan d'action volontaire canadien pour réduire les émissions nationales et internationales de gaz à effet de serre du transport aérien, lequel plan a été soumis à l'Organisation de l'aviation civile internationale en juin 2012.

Toutes ces activités seront éclairées par des recherches scientifiques ciblées qui permettront de mieux comprendre les paramètres techniques d'une réduction des émissions et notamment d'appuyer l'élaboration d'exigences de certification pour une norme sur le gaz carbonique (CO_2) et une norme sur les particules non volatiles.

Des recherches seront également lancées pour enrichir les connaissances du secteur canadien du transport aérien et renforcer la capacité de Transports Canada à évaluer les options possibles relatives aux politiques, aux normes et aux programmes futurs et éclairer les contributions futures pour l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Appui des cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Une fois élaboré, les nouvelles normes aboutiront à une réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques, appuyant ainsi :

- *Cible 1.1 de la Stratégie fédérale de développement durable – Atténuation des changements climatiques : par rapport aux niveaux des émissions de 2005, réduire les émissions totales de gaz à effet de serre du Canada de 17 % d'ici à 2020;*
- *Cible 2.1 de la Stratégie fédérale de développement durable – Polluants atmosphériques : réduire les polluants atmosphériques pour préserver ou améliorer la qualité de l'air dans l'ensemble du pays afin d'atteindre les cibles d'émissions en cours d'élaboration lors des consultations avec les provinces et les intervenants.*
- De plus, cette initiative regroupe les six stratégies suivantes de mise en œuvre de la Stratégie fédérale de développement durable de Transports Canada. Ce modèle remplacera dont ces six modèles de la Stratégie fédérale de développement durable afin de fournir une description plus détaillée et de rationaliser la production des rapports en cours.
- 1.1.16 Travailler avec l'Organisation de l'aviation civile internationale pour élaborer des normes de rendement ayant trait à la conception des avions pour le CO_2 dès 2013. (TC)
- 1.1.17 Élaborer et/ou mettre en œuvre de nouvelles règles dans le cadre du régime réglementaire national du Canada qui tient compte des normes internationales appropriées et des pratiques recommandées concernant les émissions à effet de serre adoptées par l'Organisation maritime internationale et l'Organisation de l'aviation civile internationale. (TC)
- 1.1.44 Appuyer l'élaboration de principes, de normes et de pratiques recommandés à l'échelle internationale, en collaboration avec l'Organisation de l'aviation civile internationale, dans le but d'adopter une approche cohérente dans le monde entier pour la gestion des émissions de GES provenant de l'aviation internationale. (TC)
- 1.1.51.1 Travailler au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour continuer de mettre de l'avant les limitations et les réductions des émissions provenant de l'aviation internationale, y compris la mise en œuvre du programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques, tout en maintenant un niveau élevé de sécurité. (TC, EC)
- 2.1.30.1 Appuyer l'élaboration de normes et de pratiques recommandées au sein du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale concernant les émissions de polluants atmosphériques provenant de sources en aviation. (TC)
- 2.1.34 Participer au Comité de la protection de l'environnement en aviation du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale. (TC)

Résultats escomptés du programme

Cette initiative devrait se solder par des cadres normes sur les émissions nouvelles ou modifiées pour le secteur canadien du transport aérien. La nouvelle norme sur les oxydes d'azote (NOx) devrait réduire les émissions des moteurs d'avions neufs de 15 % (d'ici à 2013).

L'initiative devrait également contribuer à la mise en œuvre de l'accord volontaire sur la réduction des émissions nationales connu sous le nom de Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation.

Transports Canada appuiera l'élaboration de normes, de cibles mondiales, de mécanismes de mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien et d'autres instruments connexes à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Transports Canada appuiera les recherches consacrées aux effets à court et à long terme des émissions du transport aérien à l'égard des changements climatiques et de la qualité de l'air régionale et locale, des défis technologiques et opérationnels que pose la réduction de ces émissions de même que des paramètres de sécurité, de sûreté et d'économie.

Réalisations escomptées du programme et points forts de la planification en 2012-2013

En 2012-2013, parmi les réalisations escomptées du programme, mentionnons :

- l'adoption d'une norme sur les oxydes d'azote à l'échelle du Canada par des mesures réglementaires (incorporation par renvoi) dans le *Règlement de l'aviation canadien*, qui entreront en vigueur d'ici à la fin de 2013;
- une norme sur les émissions d'oxydes d'azote qui entrera en vigueur (prévu en 2013);
- un nouvel accord volontaire national avec le secteur canadien du transport aérien visant la réduction des émissions de GES;
- la présentation du Plan d'action canadien à l'OACI d'ici à juin 2012;
- la surveillance constante des problèmes soulevés par le système d'échange de droits d'émission de l'Union européenne;
- l'appui de l'élaboration d'un cadre mondial pour faire baisser les émissions du transport aérien à l'OACI;

des recherches sur les effets des émissions du transport aérien en ce qui concerne les changements climatiques et la qualité de l'air locale ainsi que les défis d'ordre technologique et opérationnel que présente la baisse de ces émissions.

Résultats obtenus du programme / Résumé du rendement en 2012-2013

- Contribution au groupe de travail sur les matières particulaires de l'Organisation de l'aviation civile internationale qui tente d'élaborer une nouvelle norme sur les particules non volatiles pour les moteurs d'aéronef : une ébauche de pratique recommandée en aérospatiale a été élaborée comme fondement pour les exigences relatives à la certification des matières particulaires.
- Financement de projets de recherche apportant un appui scientifique aux méthodes de mesure et d'échantillonnage pour les exigences relatives à la certification des matières particulaires; orientation sur le système métrique pour la norme de dioxyde de carbone et essai en vol sur les émissions du carburéacteur de rechange.
- Participation au processus de sélection et financement de projets de recherche entrepris par le Partnership for AiR Transportation Noise and Emissions Reduction (PARTNER) (en anglais). Les recherches menées par PARTNER favorisent les progrès concernant les carburants de remplacement, les émissions, le bruit, les activités, les technologies liées aux aéronefs et les sciences ainsi que la prise de décisions visant à améliorer la mobilité, l'économie, la sécurité nationale et l'environnement.
- Collaboration avec l'aéroport international de Régina afin de réaliser une étude sur la qualité de l'air s'étalant sur trois saisons. L'étude portait sur les principaux contaminants atmosphériques des sources de l'aéroport et a utilisé le laboratoire mobile de surveillance de la qualité de l'air de Transports Canada pour recueillir les données.
- Lancement de l'outil de production des rapports d'émissions et du carbone des aéroports ACERT (Airport Carbon and Emissions Reporting Tool) en partenariat avec Conseil international des aéroports. Cet outil permet aux aéroports de calculer facilement leurs émissions de gaz à effet de serre à l'aide d'un certain nombre d'intrants dont disposent les aéroports. L'outil est maintenant accessible à 1 600 aéroports à l'échelle mondiale.

Rendement financier pour 2012-2013

	Dépenses prévues 2012-2013	Dépenses réelles 2012-2013
TOTAL	2 974 293 $	2 537 674 $

Les chiffres ne tiennent pas compte des frais d'hébergement de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Initiative de réglementation du secteur ferroviaire

Lien avec l'Architecture des activités de programme (AAP)

2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance

Description du programme

Contexte

En 2009, les compagnies de chemin de fer canadiennes ont généré près de 8,7 % des émissions totales des oxydes d'azote (NO_x) provenant des transports au Canada et environ 3.7 % des émissions totales de gaz à effet de serre du secteur des transports. Si rien n'est fait, les émissions du secteur ferroviaire continueront d'augmenter parallèlement à l'augmentation de la densité de circulation.

En octobre 2006, le gouvernement du Canada a émis un avis d'intention visant à réglementer les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du secteur ferroviaire en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire.* Dans son budget de 2011, il renouvelle le financement du Programme de la qualité de l'air, mais aussi pour l'élaboration de règlements dans le secteur ferroviaire.

Les compagnies ferroviaires ont volontairement mis des mesures en place pour réduire les émissions du secteur ferroviaire. L'industrie ferroviaire travaille avec le gouvernement du Canada depuis 1995 par l'entremise de protocoles d'entente pour la réduction des émissions. Ces accords, qui ont été rentables et ont servi de liaison pour établir des règlements, ont encouragé le secteur ferroviaire à prendre des mesures précoces et volontaires pour réduire les émissions avant que les règlements fédéraux n'entrent en vigueur.

Description du programme

Règlement sur les émissions de polluants atmosphériques

Transports Canada parachèvera l'élaboration d'un règlement sur les émissions de polluants atmosphériques des locomotives. Ce règlement sera harmonisé avec celui qui est actuellement en vigueur aux États-Unis.

Transports Canada établira également le régime de conformité et d'application.

Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre

Transports Canada amorcera des travaux analytiques pour préparer l'élaboration potentielle d'un règlement sur les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur ferroviaire. Transports Canada entend collaborer avec les États-Unis à réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'industrie ferroviaire de l'Amérique du Nord.

Plan d'action volontaire

Transports Canada collaborera avec le secteur ferroviaire à la poursuite de la réduction des émissions en négociant un accord volontaire renouvelé pour réduire ces émissions.

Recherche

La capacité de l'industrie du transport ferroviaire à se conformer aux futurs règlements sur les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre dépendra dans une large mesure de la conception et de l'adoption de technologies nouvelles. Transports Canada entend faire progresser la recherche sur les innovations qui permettront de réduire les émissions atmosphériques du secteur ferroviaire.

Appui des cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Une fois élaboré, le cadre de réglementation aboutira à une réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques, appuyant ainsi :

- *Cible 1.1 de la Stratégie fédérale de développement durable – Atténuation des changements climatiques : par rapport aux niveaux des émissions de 2005, réduire les émissions totales de gaz à effet de serre du Canada de 17 % d'ici à 2020;*
- *Cible 2.1 de la Stratégie fédérale de développement durable – Polluants atmosphériques : réduire les polluants atmosphériques pour préserver ou améliorer la qualité de l'air dans l'ensemble du pays afin d'atteindre les cibles d'émissions en cours d'élaboration lors des consultations avec les provinces et les intervenants.*

De plus, cette initiative regroupe les deux stratégies suivantes de mise en œuvre de la Stratégie fédérale de développement durable de Transports Canada. Ce modèle remplacera donc ces deux modèles de la Stratégie fédérale de développement durable afin de simplifier les rapports d'étape.

- 1.1.15 Élaborer un règlement en application de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur ferroviaire en collaboration avec les États-Unis. (TC)
- 2.1.12 Élaborer un règlement sur les émissions concernant les principaux contaminants atmosphériques (PAC) pour le secteur ferroviaire en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, qui entre en vigueur en 2011, qui cadre avec les normes d'émission de l'Environmental Protection Agency des États-Unis. (TC)

Résultats escomptés du programme

Cette initiative devrait se solder par des cadres de réglementation nouveaux ou modifiés, assortis de régimes efficaces de conformité et de surveillance. Le nouveau règlement sur les émissions de polluants atmosphériques devrait entraîner une baisse des émissions de polluants atmosphériques et avoir des retombées bénéfiques sur l'environnement et la santé.

Cette initiative devrait également permettre de réduire les émissions nationales résultant d'un accord volontaire.

Enfin, des recherches et des études scientifiques et techniques résulteront de cette initiative. En particulier, Transports Canada se livrera à des recherches sur les technologies nouvelles et émergentes dans le secteur ferroviaire, notamment à des évaluations de la façon dont elles se comportent dans l'optique de la sécurité, de l'économie et de l'environnement.

Réalisations escomptées du programme et points forts de la planification en 2012-2013

En 2012-2013, parmi les réalisations escomptées du programme, mentionnons :

- l'adoption d'un nouveau règlement sur les émissions de polluants atmosphériques des locomotives;
- l'amorce de l'élaboration d'un cadre pour réduire les émissions de GES du transport ferroviaire, en collaboration avec les États-Unis;
- un nouvel accord volontaire national avec l'industrie canadienne du transport ferroviaire;
- des recherches sur les technologies nouvelles et émergentes dans le secteur ferroviaire pour réduire les émissions;
- l'élaboration d'un Système d'information sur les émissions des locomotives visant à recueillir et à analyser les données soumises par l'industrie du transport ferroviaire en vertu du projet de règlement.

Résultats obtenus du programme / Résumé du rendement en 2012-2013

En 2012-2013, Transports Canada a pu :

- Continuer à élaborer le *Règlement sur les émissions des locomotives* qui aidera à réduire les émissions des principaux contaminants atmosphériques des locomotives au Canada. Il devrait être prépublié dans la partie I de la *Gazette du Canada* en 2013-2014.
- Organiser un atelier sur les voies ferrées canado-américaines avec les experts de l'industrie en octobre 2012. Transports Canada et l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis ont continué à travailler avec les principaux intervenants sur la voie à suivre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le cadre de l'initiative sur les émissions des locomotives du Conseil de coopération Canada/États-Unis en matière de réglementation.

- Terminer une analyse de l'infrastructure et de la technologie ferroviaire dans le cadre du Conseil de coopération en matière de réglementation afin d'identifier les opportunités actuelles et émergentes visant à réduire les émissions provenant des locomotives.
- Le Centre de développement des transports (CDT) a dirigé un certain nombre de projets de R-D en transport ferroviaire écologique. Il a également créé le Programme de subventions de recherche sur le transport ferroviaire écologique octroie des crédits fédéraux aux chercheurs universitaires qui s'occupent actuellement de concevoir des technologies et des pratiques dont le but est de réduire les émissions atmosphériques du secteur ferroviaire.
- Travailler à l'élaboration d'un accord volontaire renouvelé pour le secteur ferroviaire canadien en collaboration avec l'Association des chemins de fer du Canada.
- Continuer à élaborer un Système d'information sur les émissions des locomotives pour recueillir et analyser les données présentées par l'industrie ferroviaire afin de se conformer aux règlements proposés pour le transport ferroviaire canadien.

Rendement financier pour 2012-2013

	Dépenses prévues **2012-2013**	**Dépenses réelles** **2012-2013**
TOTAL	4 028 009 $	2 339 581 $

Les chiffres ne tiennent pas compte des frais d'hébergement de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Initiative de réglementation du secteur maritime

Partenaires fédéraux

Environnement Canada

Lien avec l'Architecture des activités de programme (AAP)

2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance

Description du programme

Contexte

Le transport maritime intérieur a représenté 3 % des émissions de gaz à effet de serre des transports au Canada (<1 % du total national) en 2005; ces émissions devraient augmenter de 8 % entre 2005 et 2020. Le secteur maritime est par ailleurs une importante source de polluants atmosphériques.

Le transport maritime est un secteur mondial éminemment intégré et concurrentiel qui fonctionne dans un cadre de règles et de normes établies par l'Organisation maritime internationale pour assurer l'uniformisation des règles du jeu. L'Organisation maritime internationale et le secteur maritime collaborent depuis longtemps à la gestion des impacts sur l'environnement du transport maritime international. Pour ce qui est des émissions atmosphériques, la plupart des travaux ont porté sur la réduction des polluants atmosphériques. Depuis peu, l'Organisation maritime internationale s'occupe également de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et du dossier des changements climatiques.

Transports Canada prend une part active aux travaux de l'Organisation maritime internationale en élaborant des normes et des pratiques exemplaires recommandées visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques rejetés par les navires.

Dans le contexte du Canada, l'harmonisation des règlements sur les émissions du transport maritime et des normes nationales américaines revêt une importance cruciale pour le commerce et pour l'économie étant donné que les navires qui naviguent dans les Grands Lacs et dans la Voie maritime du Saint-Laurent sont assujettis aux règlements à la fois du Canada et des États-Unis.

Pour plus de renseignements sur les travaux de l'Organisation maritime internationale sur la réduction des émissions, veuillez visiter le site Web de l'Organisation maritime internationale à l'adresse : http://www.imo.org/OurWork/Environment/Pages/Default.aspx.

Description du programme

Transports Canada élaborera et adoptera de nouveaux règlements en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, que l'on attend d'ici au 1er août 2012, pour résoudre la question des émissions, notamment des normes :

- régissant les navires naviguant dans les eaux côtières du Canada (c.-à-d. la Zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord) et les navires canadiens outre-mer;
- régissant les navires qui naviguent dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent;
- d'harmonisation des moteurs diesel marins de taille moyenne avec les normes américaines.

Moyennant l'appui d'Environnement Canada, Transports Canada dirige la participation du Canada aux travaux de l'Organisation maritime internationale.

Transports Canada actualisera les règlements régissant les navires qui naviguent dans l'Arctique. Transports Canada mènera des recherches sur les nouvelles normes de conception qui amélioreront la consommation de carburant des brise-glace de classe polaire. Les nouvelles normes seront alors incorporées par renvoi dans les règlements pris en vertu de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*.

Transports Canada se livrera à des recherches, en concertation avec Environnement Canada et Ressources naturelles Canada, pour faciliter l'adoption d'innovations comme des carburants à plus faible teneur en carbone, des systèmes de propulsion hybrides et des technologies émergentes écoénergétiques qui favorisent l'air pur, tout en mobilisant les investissements du secteur privé. Les aboutissements de ces efforts permettront de financer les travaux de l'Organisation maritime internationale sur de nouvelles normes et lignes directrices mondiales et renforceront la capacité de l'industrie maritime à se conformer aux normes sur les émissions à moyen et à long terme.

Transports Canada collaborera également à la conception et à l'administration d'un sondage sur les activités et la consommation de carburant des navires de mer dont le but est d'améliorer les estimations de la consommation d'énergie du secteur maritime national et international et de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Des recherches seront également menées pour enrichir les connaissances du secteur maritime canadien et renforcer la capacité de Transports Canada à évaluer les options éventuelles de politiques, de règlements et de programmes futurs et éclairer la participation future aux travaux de l'Organisation maritime internationale.

Appui des cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Une fois élaboré, le cadre de réglementation aboutira à une réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques, appuyant ainsi :

- *Cible 1.1 de la Stratégie fédérale de développement durable – Atténuation des changements climatiques : par rapport aux niveaux des émissions de 2005, réduire les émissions totales de gaz à effet de serre du Canada de 17 % d'ici à 2020;*
- *Cible 2.1 de la Stratégie fédérale de développement durable – Polluants atmosphériques : réduire les polluants atmosphériques pour préserver ou améliorer la qualité de l'air dans l'ensemble du pays afin d'atteindre les cibles d'émissions en cours d'élaboration lors des consultations avec les provinces et les intervenants.*

De plus, cette initiative regroupe les huit stratégies suivantes de mise en œuvre de la Stratégie fédérale de développement durable de Transports Canada. Ce modèle remplacera donc ces huit modèles de la Stratégie fédérale de développement durable afin de fournir une description plus détaillée et de rationaliser la production des rapports en cours.

- 1.1.14 Travailler avec l'Organisation maritime internationale pour appuyer l'élaboration de normes internationales relatives à l'efficacité énergétique et aux gaz à effet de serre des bâtiments maritimes. (TC)
- 1.1.17 Élaborer et/ou mettre en œuvre de nouvelles règles dans le cadre du régime réglementaire national du Canada qui tient compte des normes internationales appropriées et des pratiques recommandées concernant les émissions à effet de serre adoptées par l'Organisation maritime internationale et l'Organisation de l'aviation civile internationale. (TC)
- 1.1.45 Soutenir l'élaboration de normes et de pratiques recommandées à l'échelle internationale, en collaboration avec l'Organisation maritime internationale, pour les émissions de gaz à effet de serre provenant de sources maritimes. (TC)
- 1.1.52 Travailler au sein de l'Organisation maritime internationale à l'élaboration de normes et pratiques internationales recommandées qui permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime, tout en maintenant un niveau élevé de sécurité. (TC)
- 2.1.13 Continuer de travailler avec les États-Unis et la France afin de mettre en œuvre sous l'égide de l'Organisation maritime internationale une zone de contrôle d'émissions désignée pour les zones côtières nord américaines, d'ici 2012. (TC, EC)
- 2.1.14 Élaborer un règlement amélioré sur les émissions en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, pour les navires en activité dans les eaux canadiennes. (TC)
- 2.1.30.2 Soutenir l'élaboration de normes internationales et de pratiques recommandées au sein de l'Organisation maritime internationale concernant les polluants atmosphériques provenant de sources maritimes. (TC)
- 2.1.33 Participer au Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale. (TC)

Résultats escomptés du programme

Cette initiative devrait aboutir à des cadres réglementaires nouveaux ou modifiés et par des régimes efficaces de conformité et de surveillance. Les nouveaux règlements établis en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* devraient permettre de réduire les émissions d'oxydes de soufre des bâtiments de mer de jusqu'à 94 % et les émissions d'oxydes d'azote de jusqu'à 80 % d'ici à 2020. Les amendements réglementaires que l'on prévoit d'apporter à la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* devraient réduire la consommation de carburant, ce qui aboutira à une baisse des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Transports Canada contribuera à l'élaboration de nouvelles normes internationales sur les émissions ainsi que d'un cadre, de mesures techniques et peut-être d'autres mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre à l'Organisation maritime internationale. La contribution du Canada n'aboutira pas directement à une réduction des émissions; toutefois, une fois les instruments définitivement arrêtés à l'Organisation maritime internationale et adoptés à l'échelle nationale au Canada, ils devraient aboutir à une baisse des émissions.

Transports Canada se livrera à des recherches sur les nouvelles technologies et pratiques qui peuvent servir à une réduction ou à une mesure des émissions.

Réalisations escomptées du programme et points forts de la planification en 2012-2013

En 2012-2013, parmi les réalisations escomptées du programme, mentionnons les suivantes:

- la publication de la version finale du *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux* dans la partie II de la *Gazette du Canada*, qui entrera en vigueur le 1er août 2012;
- le maintien d'un rôle dirigeant au sein du Comité de protection du milieu marin de l'OMI;
- la poursuite du travail à l'OMI à l'élaboration d'un cadre et de mesures techniques pour réduire les émissions de GES;
- la recherche sur les nouvelles technologies et pratiques visant à réduire les émissions et à les mesurer dans le secteur maritime;
- les accords de réciprocité conclus avec les États-Unis sur la réglementation des émissions de polluants atmosphériques dans les Grands Lacs, la Voie maritime du Saint-Laurent et le golfe du Saint-Laurent;
- les consultations préliminaires organisées avec les États membres de l'OMI sur les lignes directrices visant à évaluer d'autres méthodes de conformité pour déterminer l'équivalence avec les normes sur les émissions atmosphériques;
- la rédaction de politiques et de lignes directrices opérationnelles de Transports Canada à l'appui des règlements élaborés.

Résultats obtenus du programme / Résumé du rendement en 2012-2013

En 2012-2013, Transports Canada a pu :

- Le projet de règlement modifiant le *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* a été prépublié dans la partie I de la Gazette du Canada le 21 juillet 2012 et le règlement définitif devrait être publié au printemps 2013. Ce règlement instaure la Zone de contrôle d'émissions dans les zones côtières nord-américaines en vue de limiter les émissions de polluants atmosphériques des bâtiments, l'Indice d'efficacité énergétique (IEE) et le Plan de gestion du rendement énergétique des navires (PGREN) pour s'occuper des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires, des normes relatives à la gestion des eaux grises (eaux provenant des douches, des éviers et des machines à laver) et des exigences concernant le transbordement d'hydrocarbures entre bâtiments.
- Continuer à assumer un rôle de leadership au Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale.
- Envoyer un représentant permanent à London pour améliorer cette fonction de premier plan.
- Continuer à travailler à l'Organisation maritime internationale (OMI) à l'élaboration de mesures afin de réduire les émissions de gaz effet de serre provenant du transport maritime international, par l'entremise du Comité de protection du milieu marin, et poursuivre le travail d'intercession avec les autres pays membres de l'OMI.
- Continuer à soutenir les travaux de recherche et développement dirigés par l'industrie en technologie de conformité de remplacement, comme la mise au point d'épurateurs-laveurs d'oxydes de soufre.
- Effectuer des recherches sur les nouvelles technologies et pratiques pour la mesure et la réduction des émissions du secteur maritime.
- Terminer les inventaires des émissions maritimes de la côte ouest et de l'est de l'Arctique.
- Amorcer six initiatives visant à combler les lacunes dans l'acquisition et la collecte des données concernant l'information sur l'activité des bâtiments nationaux et internationaux.
- Élaborer un accord de réciprocité informel avec les États-Unis sur la réglementation des émissions de polluants atmosphériques dans les Grands Lacs et la région du Saint-Laurent.
- Poursuivre les consultations avec d'autres pays membres de l'Organisation maritime internationale afin d'élaborer des lignes directrices pour l'évaluation d'autres méthodes de conformité.
- Élaborer l'ébauche des lignes directrices et des politiques opérationnelles de sécurité maritime de Transports Canada Marine à l'appui des règlements.

Rendement financier pour 2012-2013

	Dépenses prévues 2012-2013	Dépenses réelles 2012-2013
TOTAL	**4 809 961** $	**4 476 269 $**

Les chiffres ne tiennent pas compte des frais d'hébergement de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Soutien du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules

Lien avec l'Architecture des activités de programme (AAP)

2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance

Description du programme

Contexte

En 2005, les véhicules routiers ont été responsables de 18 % des émissions totales de gaz à effet de serre du Canada, soit plus que tout autre mode du secteur des transports. Les émissions des véhicules lourds (autocars et camions) devraient augmenter de 27 % entre 2005 et 2020.

Pour lutter contre la hausse de ces émissions, le gouvernement du Canada a annoncé la mise en place d'un règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des poids lourds pour les millésimes 2014 à 2018.

Il s'est engagé par ailleurs à adopter progressivement des normes plus strictes sur les émissions des véhicules légers (voitures de tourisme et camions légers) qui viseront les millésimes 2017 et au-delà, élargissant l'approche réglementaire en vigueur qui fixe les normes des émissions des véhicules légers pour les millésimes 2011 à 2016. Les projets de règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des poids lourds et des véhicules légers, dirigés par Environnement Canada, seront harmonisés avec les normes en vigueur aux États-Unis.

Description du programme

Transports Canada appuiera les efforts d'Environnement Canada en évaluant les conséquences du projet de règlement sur les émissions de gaz à effet de serre sur la sécurité, l'environnement et la compétitivité.

Pour les véhicules légers, Transports Canada se livrera à des travaux de collecte et d'analyse des données et de modélisation, en s'inspirant des savoirs et de l'expertise acquis dans le cadre de l'ancien programme de remise écoAUTO et de l'écoprélèvement. Ces activités permettront de mieux comprendre le secteur et renforceront la capacité à évaluer les impacts sur la compétitivité et l'environnement des futures options de réglementation et autres options stratégiques d'atténuation.

Pour ce qui est des véhicules lourds, en collaboration avec Environnement Canada et Ressources naturelles Canada, Transports Canada s'occupera de concevoir et d'administrer une enquête nationale sur les véhicules lourds. L'enquête permettra d'améliorer la collecte de données qui aideront EC à élaborer le règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds.

Le règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules légers et lourds neufs devrait accélérer l'adoption de nouvelles technologies écoénergétiques qui permettent de réduire la consommation de carburant des véhicules automobiles (p. ex. pneus à faible résistance au roulement). Pour évaluer ces technologies, Transports Canada élaborera des normes, des lignes directrices, des règlements ou des codes nouveaux ou remaniés (en vertu de la *Loi sur la sécurité automobile*), selon les besoins.

Appui des cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Une fois élaboré, le cadre de réglementation aboutira à une réduction des émissions de gaz à effet de serre, appuyant ainsi :

- *Cible 1.1 de la Stratégie fédérale de développement durable – Atténuation des changements climatiques : par rapport aux niveaux des émissions de 2005, réduire les émissions totales de gaz à effet de serre du Canada de 17 % d'ici à 2020.*

Pour donner une description plus exhaustive et rationaliser la production de rapports d'étape, ce modèle remplacera le modèle de la Stratégie fédérale de développement durable 1.1.10.

- 1.1.10 Élaborer un règlement en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999) pour réduire les gaz à effet de serre provenant des véhicules utilitaires lourds qui est harmonisé avec celui des États-Unis, mais en tenant compte de la nature distincte des parcs d'automobiles canadiens. Le projet de règlement devrait être disponible pour des consultations début 2012. (EC, TC)

Résultats escomptés du programme

Cette initiative devrait aboutir à des cadres de réglementation nouveaux ou modifiés, de même qu'à des régimes efficaces de conformité et de surveillance. Les estimations préliminaires incitent à penser que le projet de règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds entraînera une baisse annuelle d'environ 2 mégatonnes (Mt) d'ici à 2020. Le potentiel de baisse des émissions du futur règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules légers pourra seulement être estimé une fois que les règlements auront été élaborés.

Cette initiative pourrait aussi aboutira à des cadres de réglementation de la sécurité automobile nouveaux ou modifiés en vertu de la *Loi sur la sécurité automobile*, si l'on estime qu'ils sont nécessaires. Même si la baisse des émissions de gaz à effet de serre ne découlerait pas directement des nouveaux règlements, normes, codes ou lignes directrices sur la sécurité, ceux-ci contribueraient à éliminer les obstacles à l'adoption de technologies qui permettent de faire baisser la consommation de carburant des véhicules au Canada. Enfin, cette initiative devrait donner lieu à des résultats et à des études de recherche.

Réalisations escomptées du programme et points forts de la planification en 2012-2013

En 2012-2013, parmi les réalisations escomptées du programme, mentionnons :

- procéder à une analyse annuelle des technologies/de la conjoncture pour actualiser les priorités technologiques sur cinq ans du programme et les plans de mobilisation des intervenants, le cas échéant;

- mener des activités d'essai et d'évaluation de la sécurité et de l'environnement au sujet des priorités technologiques des véhicules légers et des véhicules lourds, par exemple pneus de pointe, véhicules électriques et technologies aérodynamiques des véhicules lourds;
- faire la collecte et la diffusion des résultats des essais aux intervenants.

Résultats obtenus du programme / Résumé du rendement en 2012-2013

En 2012-2013, Transports Canada a pu faire ce qui suit :

- Entreprendre plusieurs études sur la collecte, la modélisation et l'analyse des données en vue d'aider Environnement Canada à mieux comprendre l'utilisation des véhicules et l'impact du règlement sur les émissions dans le secteur du transport routier sur l'industrie automobile et sur l'environnement.
- Analyser les données provinciales d'immatriculation des véhicules en vue d'élaborer des estimations précises des parcs selon la catégorie réglementaire et la catégorie de poids. Ces estimations ont permis d'élaborer les taux de survie de véhicules qui sont maintenant disponibles et inclus dans les travaux généraux de modélisation de Transports Canada.

- Amorcer l’élaboration d’un module des émissions de parc pour les véhicules moyens et lourds aux fins du modèle relatif à la consommation d’énergie et aux émissions dans le secteur des transports de Transports Canada. Ce module permettra à Transports Canada d’analyser l’utilisation du carburant et les tendances des émissions.
- Recueillir les données des véhicules lourds par l'entremise de l'étude pour recueillir des données sur l'utilisation des véhicules lourds. Voici les principaux éléments livrables de cette étude :
    - achat de dispositifs d’enregistrement électroniques à bord;
    - élaboration de questionnaires permettant de recueillir des renseignements sur les voyages au moyen de l’écran tactile de l’enregistreur;
    - essai de l’installation et de l’utilisation de l’enregistreur avec les transporteurs de camions;
    - vérification afin de déterminer les variables des données soutenues par marque de moteur;
    - élaboration d’un questionnaire initial afin d’obtenir de l’information non tirée du dispositif d’enregistrement;
    - élaboration et validation de la base de données des camions lourds;
    - élaboration d’une méthode d’élargissement pour le projet pilote en bonne et due forme en Ontario.
- Poursuivre l’élargissement de l’Enquête sur l’utilisation des véhicules au Canada pour les véhicules légers avec de nouveaux partenariats provinciaux. Le Vingtième rapport annuel au Premier ministre sur la fonction publique du Canada du greffier du Conseil privé a souligné l’initiative, une première mondiale. Cette enquête recueille les données sur les déplacements de différents types de véhicules exclusivement au Canada au moyen d’un enregistreur de données automatique. Elle aide le Ministère et ses partenaires à élaborer les programmes et les politiques qui augmentent la sécurité des Canadiens et réduisent la consommation de carburant.
- Travailler avec le Conseil national de recherches du Canada afin :
    - d’examiner et de mettre à l’épreuve les aspects sécuritaires des réservoirs de gaz naturel liquéfié pour les gros camions et les systèmes d’accumulation d’énergie électrique des véhicules.
- Continuer à travailler avec les provinces et les territoires afin de mettre à jour les normes, les règlements ou les codes, ou d’en créer de nouveaux, pour assurer l’utilisation sécuritaire du gaz naturel et du propane dans les véhicules automobiles.
- Continuer à travailler avec la National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis et le Forum mondial des Nations Unies pour l’harmonisation de la réglementation automobile, en vue d’élaborer un règlement international sur la sécurité de l’hydrogène, des pneus et des piétons ayant une déficience visuelle, en ce qui a trait à l’utilisation de véhicules électriques ou hybrides électriques qui sont silencieux, ainsi que sur la sécurité de leur système de stockage de l’énergie.

Rendement financier pour 2012-2013

	Dépenses prévues 2012-2013	Dépenses réelles 2012-2013
TOTAL	2 261 933 $	2 145 546 $

Les chiffres ne tiennent pas compte des frais d'hébergement de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Initiative écoTECHNOLOGIE pour les véhicules II

Lien avec l'Architecture des activités de programme (AAP)

2.1.2 Programmes de transports propres

Description du programme

Contexte

Le gouvernement du Canada s'est engagé à adopter des règlements progressivement plus stricts sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules légers et des véhicules lourds. Même si l'on s'attend à ce que ces règlements aient des bienfaits sur l'environnement et réduisent la consommation et les coûts de carburant, ils accéléreront également le rythme des progrès technologiques. Tandis que les nouvelles technologies sont mises sur le marché plus rapidement et en plus grand nombre, le Canada aura besoin d'approches réglementaires qui soient plus proactives, rationalisées et ciblées.

Pour y parvenir, l'initiative écoTECHNOLOGIE pour les véhicules de Transports Canada procédera à l'essai et à l'évaluation des technologies de pointe pour les véhicules légers et les véhicules lourds avant qu'elles ne s'imposent résolument sur le marché. Les résultats des essais entreront dans l'élaboration de règlements sur la sécurité et l'environnement. Les résultats contribueront également à l'élaboration et à l'harmonisation des codes et des normes réglementaires et non réglementaires nécessaires à l'adoption des technologies nouvelles et émergentes et faciliteront leur mise sur le marché au cours des 5 à 10 prochaines années.

La détermination des bienfaits pour l'environnement et les éventuels risques pour la sécurité plus tôt au cours de la conception des technologies pour véhicules neufs autorisera l'adoption plus rapide, plus sécuritaire et plus rentable de technologies de pointe pour les véhicules au Canada.

Description du programme

Le programme écoTECHNOLOGIE pour les véhicules II (éTV II) est une initiative intégrée d'évaluation technique qui procurera les connaissances nécessaires pour concevoir des démarches de réglementation proactives en matière de sécurité et d'environnement pour les nouvelles technologies. Il permettra également d'harmoniser les normes nationales, continentales et internationales afin de permettre l'accès en temps opportun des Canadiens aux nouvelles technologies de pointe pour les véhicules.

Des essais et des évaluations en profondeur des technologies de pointe pour les véhicules légers et les véhicules lourds auront lieu en laboratoire, sur des pistes d'essai et dans des conditions bien réelles afin de constituer une base de connaissances intégrée et exhaustive sur leurs performances environnementales et sur le plan de la sécurité dans les conditions propres au Canada.

Les résultats techniques seront mis à la disposition des organes de réglementation de l'ensemble du gouvernement du Canada pour faciliter l'élaboration de règlements sur la sécurité et les émissions de gaz à effet de serre, des associations industrielles pour faciliter l'élaboration de codes et de normes non réglementaires et d'autres gouvernements (provinces, territoires, États-Unis et pays étrangers) pour favoriser l'harmonisation des règlements, des codes et des normes.

L'initiative aidera également Transports Canada à participer aux efforts visant à harmoniser les codes, les normes et les règlements à l'échelle nationale, continentale et internationale, de même qu'avec des instances non réglementaires. Cette harmonisation accrue élargira le marché des innovations dans le domaine des technologies des véhicules au Canada et permettra aux concepteurs des technologies de se conformer à un ensemble de normes plus prévisibles.

Appui des cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

L'initiative éTV II facilitera les travaux d'Environnement Canada (EC) en vue d'élaborer des règlements sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules légers et des véhicules lourds, prévus dans le cadre du renouvellement du Programme de réglementation de la qualité de l'air. Une fois élaborés, ces règlements aboutiront à une réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques, appuyant ainsi :

- *Cible 1.1 de la Stratégie fédérale de développement durable – Atténuation des changements climatiques : par rapport aux niveaux des émissions de 2005, réduire les émissions totales de gaz à effet de serre du Canada de 17 % d'ici à 2020;*
- *Cible 2.1 de la Stratégie fédérale de développement durable – Polluants atmosphériques : réduire les polluants atmosphériques pour préserver ou améliorer la qualité de l'air dans l'ensemble du pays afin d'atteindre les cibles d'émissions en cours d'élaboration lors des consultations avec les provinces et les intervenants.*

Résultats escomptés du programme

Le programme éTV II donnera lieu à des résultats d recherche et à des études scientifiques et techniques qui évalueront la sécurité et les performances environnementales des technologies de pointe pour les véhicules afin :

- de faciliter l'élaboration de normes, de codes, de protocoles, de lignes directrices et d'instruments connexes;
- de faciliter l'élaboration de normes de sécurité et de la réglementation sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules légers et des véhicules lourds d'Environnement Canada;
- de permettre aux technologies automobiles qui génèrent encore moins d'émissions de faire leur entrée sur le marché canadien.

Réalisations escomptées du programme et points forts de la planification en 2012-2013

En 2012-2013, parmi les réalisations escomptées du programme, mentionnons :

- procéder à une analyse annuelle des technologies/de la conjoncture pour actualiser les priorités technologiques sur cinq ans du programme et les plans de mobilisation des intervenants, le cas échéant;
- mener des activités d'essai et d'évaluation de la sécurité et de l'environnement au sujet des priorités technologiques des véhicules légers et des véhicules lourds, par exemple pneus de pointe, véhicules électriques et technologies aérodynamiques des véhicules lourds;
- faire la collecte et la diffusion des résultats des essais aux intervenants.

Résultats obtenus du programme / Résumé du rendement en 2012-2013

En 2012-2013, Transports Canada a pu faire ce qui suit :

- Procéder à une analyse annuelle des technologies/de la conjoncture pour actualiser les priorités technologiques sur cinq ans du programme et les plans de mobilisation des intervenants et par conséquent, ajouter des systèmes des systèmes de transport intelligents/technologies des véhicules branchés comme nouvelle priorité en matière de technologie.
- Mener des activités d'essai et d'évaluation de la sécurité et de l'environnement sur vingt et une technologies de pointe pour les véhicules. En voici des exemples :
    - un examen des performances de traction des pneus simples à semelle large et des pneus à faible résistance au roulement dans les conditions météorologiques hivernales. Les différences (le cas échéant) entre les pneus simples à semelle large et des pneus à faible résistance au roulement, et entre les pneus simples à semelles larges et les autres pneus à semelle large ont été quantifiées;

- essais approfondis en laboratoire pour mesurer les effets du temps froid sur la gamme de véhicules électriques à batterie et sur la consommation d'énergie;
- examen technique en vue de mieux comprendre les nouvelles technologies aérodynamiques des véhicules lourds qui peuvent être appliquées en vue d'améliorer l'efficacité des ensembles routiers composés d'un tracteur et d'une remorque et aux autocars interurbains;
- évaluation qualitative et quantitative des risques liés au gaz naturel comprimé dans les scénarios de fuite informatisés afin de comparer les risques relatifs des fuites de gaz naturel en milieu clos par rapport à l'essence, au diesel et au l'hydrogène gazeux;
- essai et évaluation des systèmes coopératifs de circulation en peloton pour la sécurité, les économies d'énergie et la réduction des émissions.

- Publier dix-sept documents techniques qui couvrent sept domaines technologiques et présenter les résultats techniques dans le cadre de cinq tribunes sur l'industrie.
- Participer aux travaux de huit organismes d'élaboration des normes et fournir des données d'orientation technique à l'appui de l'élaboration de codes et de normes pour l'industrie.
- Partager les résultats de sept programmes d'essai avec les organismes de réglementation des véhicules nord-américains et internationaux données d'orientation technique afin d'appuyer leurs efforts d'alignement et d'harmonisation par des mécanismes comme le Conseil États-Unis-Canada de coopération en matière de réglementation, l'Accord Canada – États-Unis sur la qualité de l'air et le Groupe de travail 29 de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (maintenant appelé Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules [WP.29]), entre autres.

Rendement financier pour 2012-2013

	Dépenses prévues 2012-2013	**Dépenses réelles 2012-2013**
TOTAL	8 249 192 $	6 486 503 $

Les chiffres ne tiennent pas compte des frais d'hébergement de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Initiative sur l’empreinte carbonique des portes d’entrée

Lien avec l’Architecture des activités de programme (AAP)

2.1.2 Programmes de transports propres

Description du programme

Contexte

Transports Canada a pour mandat d’assurer l’efficacité du réseau national de transport et de diriger les efforts du Canada dans la promotion d’un Cadre stratégique national pour les portes d’entrée et les corridors commerciaux stratégiques. Ce cadre prévoit des politiques à long terme, des activités de planification et des investissements stratégiques dans les réseaux de transport pour consolider la position du Canada dans le domaine du commerce international.

Les portes d’entrée et les corridors (c.-à-d. Porte de l’Atlantique, Porte continentale Ontario-Québec, Initiative de la Porte et du Corridor de l’Asie-Pacifique) revêtent une importance stratégique pour les échanges commerciaux du Canada. Les pressions internationales se font de plus en plus fortes pour réduire les impacts des transports sur l’environnement, et, de plus en plus, les expéditeurs et les transporteurs cherchent des moyens d’écologiser leurs chaînes d’approvisionnement. La compétitivité du réseau canadien pourrait être rehaussée par des mesures qui améliorent l’efficacité et réduisent les émissions dans les portes d’entrée et les corridors.

Description du programme

Dans le cadre de cette initiative, Transports Canada :

- dressera un inventaire des sources d’information actuelles sur la production et la consommation d’énergie pour les chaînes d’approvisionnement des trois initiatives du Canada sur les portes d’entrée et les corridors commerciaux;
- concevra et adoptera des modalités de collecte et de traitement des données;
- produira et structurera les données de manière à quantifier les performances carboniques des portes d’entrée et des corridors commerciaux stratégiques du Canada.

Appui des cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Aucun lien n’a été trouvé.

Résultats escomptés du programme

Cette initiative devrait aboutir à des résultats des recherches et à la collecte de données qui aideront le secteur du transport de marchandises et les gouvernements à démontrer les performances carboniques des portes d'entrée et des corridors commerciaux stratégiques du Canada et à prendre des décisions qui limitent les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports.

Réalisations escomptées du programme et points forts de la planification en 2012-2013

En 2012-2013, parmi les réalisations escomptées du programme, mentionnons :

- mettre la dernière main à la conception du projet et produire un rapport sur les éléments des chaînes d'approvisionnement. Cela comprend : la détermination des différences entre le Canada, les États-Unis et d'autres pays sur le plan des activités des chaînes d'approvisionnement; l'inventaire des calculateurs existants; et la détermination des ensembles de données existants.
- Décrire et répertorier les travaux en cours et les synergies avec les projets actuels de Transports Canada et d'autres ministères du gouvernement fédéral et d'autres institutions.
- Rédiger un modèle interne qui détermine les facteurs de production et les méthodes qui se rapportent aux chaînes d'approvisionnement du Canada et qui fait état des lacunes spécifiques dans les données et des stratégies d'atténuation.

Résultats obtenus du programme / Résumé du rendement en 2012-2013

En 2012-2013, Transports Canada a pu faire ce qui suit :

- Procéder à une analyse documentaire de différentes méthodes existantes de calcul de l'empreinte carbonique en vue d'aider le Ministère à élaborer la méthodologie et à concevoir son calculateur d'empreinte.
- Entreprendre des consultations internes en vue de faire connaître l'initiative et de faire accepter l'approche proposée. Ces consultations ont également contribué à assurer que les autres initiatives ministérielles tiennent compte des objectifs l'Initiative sur l'empreinte carbonique des portes d'entrée et coordonnent leurs travaux. Ce processus a également produit une description et l'inventaire des travaux en cours.
- Présenter l'information sur l'Initiative sur l'empreinte carbonique des portes d'entrée à différents intervenants nationaux, comme le Comité intermodal de la table de concertation sur le rendement de la porte du Corridor de l'Asie-Pacifique, les ports de Prince-Rupert et Metro Vancouver, un certain nombre d'associations de camionnage et ferroviaire, de même que l'équipe Smartway de Ressources naturelles Canada.

- Élaborer, en collaboration avec un cabinet d'experts-conseils, un modèle interne afin d'estimer les émissions de dioxyde de carbone des conteneurs importés d'Asie sur le marché nord-américain par l'entremise d'une chaîne d'approvisionnement multimodale.
- Confier un mandat d'étude en vue d'élaborer un outil pour l'estimation des émissions relatives à la circulation des conteneurs dans les ports. L'outil servira à recueillir les données des ports de Metro Vancouver et de Prince-Rupert.

Rendement financier pour 2012-2013

	Dépenses prévues 2012-2013	Dépenses réelles 2012-2013
TOTAL	**413 740** $	**190 469 $**

Les chiffres ne tiennent pas compte des frais d'hébergement de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Programme de systèmes de réservation de camions

Lien avec l'Architecture des activités de programme (AAP)

2.1.2 Programmes de transports propres

Description du programme

Contexte

À mesure que le trafic des conteneurs prend de l'expansion dans les ports de tout le Canada, les parcs des entreprises de camionnage ont de plus en plus de difficultés à avoir accès aux terminaux portuaires. De nombreux camions arrivent souvent en même temps aux portes d'entrée des ports, ce qui provoque des encombrements et entraîne de longues files et des délais d'attente pour avoir accès au port. Des émissions inutiles de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques sont générées tandis que les camions font tourner leur moteur au ralenti.

Les systèmes de réservation de camions ont recours à la technologie, aux logiciels et aux équipements de télécommunications (comme les étiquettes d'identification par radiofréquences pour les véhicules et les lecteurs aux installations portuaires et terminaux) afin de permettre aux exploitants des ports de prévoir l'arrivée des camions pour le ramassage et la livraison des conteneurs. Ces mêmes systèmes suivent les camions, structurent leur arrivée en fonction du créneau prévu et les acheminent vers le lieu qui convient au sein de l'installation portuaire.

En plus de réduire les émissions, les systèmes de réservation de camions permettent de fournir des informations à l'avance sur le calendrier des marchandises, le suivi des rendez-vous et des conteneurs pour les entreprises de camionnage et les terminaux à conteneurs, ce qui peut avoir des retombées appréciables pour le milieu portuaire dans son ensemble. Ces solutions aux terminaux portuaires peuvent réduire les encombrements et les retards sur les routes et à l'entrée des terminaux, permettre d'économiser du carburant et augmenter l'efficacité et la compétitivité globales du port et du terminal.

Description du programme

Dans le cadre de cette initiative, Transports Canada étudiera la façon dont les applications technologiques novatrices et les pratiques opérationnelles améliorées contribuent à accroître l'efficacité et la durabilité environnementale des terminaux portuaires et des exploitants de parcs de camions. Le Ministère collaborera avec divers participants des chaînes d'approvisionnement pour mieux comprendre les besoins, les défis et les retombées dans l'optique des systèmes.

Les travaux visant à améliorer l'efficacité des camions aux ports et la durabilité de l'environnement s'harmoniseront avec les démarches de Transports Canada sur les corridors intelligents, qui font partie des initiatives relatives aux portes d'entrée. Ces approches soulignent l'importance de système technologiques améliorés et interopérables, et elles adoptent une approche intégrée et holistique à l'égard de la circulation des marchandises.

Transports Canada assurera le financement par des paiements de transfert pour le déploiement des systèmes de réservation de camions. Les bénéficiaires admissibles seront les exploitants des ports et des terminaux à conteneurs et les entreprises de camionnage.

Ce sont des fonds fédéraux qui permettront l'installation des technologies, des logiciels et des équipements.

Appui des cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Cette initiative aboutira à une réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques, appuyant ainsi :

- *Cible 1.1 de la Stratégie fédérale de développement durable – Atténuation des changements climatiques : par rapport aux niveaux des émissions de 2005, réduire les émissions totales de gaz à effet de serre du Canada de 17 % d'ici à 2020;*
- *Cible 2.1 de la Stratégie fédérale de développement durable – Polluants atmosphériques : réduire les polluants atmosphériques pour préserver ou améliorer la qualité de l'air dans l'ensemble du pays afin d'atteindre les cibles d'émissions en cours d'élaboration lors des consultations avec les provinces et les intervenants.*

Résultats escomptés du programme

Cette initiative devrait aboutir à l'implantation de systèmes de réservation de camions intégrés et plus efficaces ou d'autres technologies et pratiques novatrices qui contribueront à la plus grande efficacité des ports et des terminaux canadiens. Au nombre des principaux avantages, mentionnons :

Efficacité : réduction des encombrements et des retards sur les routes et aux portes d'entrée des terminaux grâce à une amélioration de l'efficacité des mouvements de marchandises par camion dans les ports, ce qui permettra de réaliser des économies de temps et de carburant et d'améliorer la compétitivité et la productivité des chaînes d'approvisionnement.

Environnement : écologisation des chaînes d'approvisionnement en sensibilisant les gens et en les incitant à adopter des technologies de pointe et des pratiques exemplaires qui ont fait leurs preuves et qui permettent aux exploitants de réduire la marche au ralenti des camions et les émissions aux installations portuaires. Cette initiative devrait donner lieu à des études et à des rapports qui permettront de mieux comprendre les technologies des systèmes.

Économies : appui des objectifs des chaînes d'approvisionnement des principaux ports à conteneurs du Canada et collaborer avec les participants des chaînes d'approvisionnement pour aider à mieux positionner les portes d'entrée du Canada pour une croissance à long terme.

Réalisations escomptées du programme et points forts de la planification en 2012-2013

En 2012-2013, parmi les réalisations escomptées du programme, mentionnons :

- la mobilisation des ports à conteneurs, des exploitants de terminaux, des exploitants de parcs de camions et d'autres participants de la chaîne d'approvisionnement;
- l'évaluation des besoins de concert avec les intervenants du secteur du camionnage aux ports à conteneurs afin de déterminer et de mieux comprendre les difficultés et les avantages des éventuelles initiatives d'amélioration et des technologies habilitantes et des méthodes d'exploitation;
- la poursuite des travaux au port de Metro Vancouver.

Résultats obtenus du programme / Résumé du rendement en 2012-2013

En 2012-2013, Transports Canada a pu faire ce qui suit :

- Collaborer avec les trois grands ports pour conteneurs du Canada (Halifax, Montréal et Vancouver) afin de présenter le programme relatif à Initiative en matière de transport propre liée aux activités portuaires du camionnage et de fournir une orientation sur le guide d'application.
- Recevoir quatre propositions de projet (trois du port de Metro Vancouver et une du Port de Montréal).
- Réaliser des études et des analyses de situation au sujet de l'industrie du camionnage aux ports en lien avec la région de Metro Vancouver et les marchés d'Halifax/et de l'Atlantique.
- Signer deux accords de contribution avec le port de Metro Vancouver; le Projet d'expansion sur l'efficacité des camions porte-conteneurs et le Système d'interface de données commune et pré-barrières – projet de concept d'opérations.

Rendement financier pour 2012-2013

	Dépenses prévues **2012-2013**	**Dépenses réelles** **2012-2013**
TOTAL	***1 717 295** $	**514 866 $**

***Les dépenses prévues ont été rajustées à 922 295 $ afin de tenir compte du report approuvé des fonds de 72 000 $ de 2012-2013 aux futurs exercices.*

Les chiffres ne tiennent pas compte des frais d'hébergement de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Programme d’alimentation à quai des navires dans les ports

Lien avec l’Architecture des activités de programme (AAP)

2.1.2 Programmes de transports propres

Description du programme

Contexte

L’alimentation à quai des navires est une technologie de pointe qui permet aux navires de se brancher au réseau électrique local pour s’alimenter en électricité pendant qu’ils sont à quai, ce qui leur évite d’utiliser leurs moteurs auxiliaires diesel qui consomment du carburant et génèrent des gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques.

Les ports canadiens se heurtent à des obstacles à l’adoption de l’alimentation à quai des navires, notamment à cause des coûts d’investissement initiaux de ces installations pour les exploitants du port et du terminal, du manque d’expérience du Canada en ce qui concerne cette technologie et de la complexité des ententes contractuelles avec les partenaires (p. ex. les services publics, les gouvernements provinciaux et/ou municipaux) qui régissent l’accès aux réseaux électriques municipaux et aux lignes de transport d’énergie. En outre, les bienfaits de l’alimentation à quai sont partagés parmi de nombreux intervenants, ce qui ne facilite pas la tâche du port d’établir le bien-fondé des investissements. Ces difficultés continuent de limiter l’adoption de l’alimentation à quai des navires au Canada. L’expérience de programmes préalables a révélé que des projets complexes et novateurs n’ont guère d’espoir de se matérialiser sans le leadership du gouvernement fédéral à moyen terme.

Les navires qui entrent dans les ports côtiers du Canada devront consommer des carburants plus propres afin de se conformer aux exigences de la Zone de contrôle des émissions de l’Amérique du Nord entrée en vigueur le 1er août 2012. De même, les normes d’émissions maritimes dans les Grands Lacs/la Voie maritime du Saint-Laurent prescriront l’utilisation de carburants plus propres. L’alimentation à quai supprimera le besoin de consommer ce carburant pendant que les navires sont à quai.

Description du programme

Dans le cadre de cette initiative, Transports Canada :

- assurera le financement au moyen de paiements de transfert pour permettre le déploiement de la technologie d’alimentation à quai dans jusqu’à six ports de la côte est, de la côte ouest ou des Grands Lacs qui accueillent tous les types de bâtiments commerciaux (navires de croisière, porte-conteneurs, vraquiers);
- échangera des renseignements pour informer l’industrie et les intervenants des initiatives relatives à l’alimentation à quai des navires.

Transports Canada assurera le financement au moyen de paiements de transfert (27,2 millions $ sur cinq ans) pour permettre le déploiement des technologies d'alimentation à quai dans un éventail de ports et de lieux géographiques. Le programme prévu d'alimentation à quai des navires dans les ports appuiera les ports des deux côtes ou des Grands Lacs qui accueillent toutes sortes de bâtiments commerciaux (navires de croisière, porte-conteneurs, vraquiers).

Parmi les bénéficiaires admissibles, il y aura les administrations portuaires canadiennes et les exploitants de terminaux. Les crédits fédéraux ne dépasseront pas 50 % des coûts admissibles d'un projet. Parmi les dépenses admissibles, il y a les coûts de recherche et de planification, les coûts de construction, les coûts de main-d'œuvre, l'achat, la location ou la modification d'équipements ou d'autres technologies et les frais administratifs connexes.

Appui des cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Une fois entièrement mis en place, le PAQP aboutira à une réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques, appuyant ainsi :

- *Cible 1.1 de la Stratégie fédérale de développement durable – Atténuation des changements climatiques : par rapport aux niveaux des émissions de 2005, réduire les émissions totales de gaz à effet de serre du Canada de 17 % d'ici à 2020;*
- *Cible 2.1 de la Stratégie fédérale de développement durable – Polluants atmosphériques : réduire les polluants atmosphériques pour préserver ou améliorer la qualité de l'air dans l'ensemble du pays afin d'atteindre les cibles d'émissions en cours d'élaboration lors des consultations avec les provinces et les intervenants.*

Résultats escomptés du programme

Cette initiative devrait aboutir à l'implantation des technologies d'alimentation à quai des navires dans les ports canadiens. Une fois ces projets terminés, on s'attend à ce qu'ils entraînent une baisse de l'intensité des émissions dans les installations portuaires.

Transports Canada entend financer des projets qui permettront des baisses estimatives totales de 217 tonnes de SO_x, de 422 tonnes de NO_x, de 34 tonnes de particules et de 34 tonnes de CO par les installations portuaires (estimations préliminaires). Cette initiative devrait également permettre de réduire de jusqu'à 30 000 tonnes les émissions annuelles de gaz à effet de serre d'ici à 2016 (estimations préliminaires). Ces baisses d'émissions découleront de la baisse de consommation de carburant par les navires dans les ports. Cette initiative pourrait faire baisser la consommation de carburant dans le secteur du transport maritime de jusqu'à 9,7 millions de litres par an.

Cette initiative devrait également donner lieu à des rapports qui permettront de mieux comprendre les installations d'alimentation à quai. Les rapports sur le projet décriront les résultats et les leçons à retenir de l'installation de ces technologies. Ces rapports souligneront les retombées possibles des technologies d'alimentation à quai et qu'ils aideront d'autres ports à trouver des partenaires et des sources de capitaux pour lancer d'autres projets.

Réalisations escomptées du programme et points forts de la planification en 2012-2013

En 2012-2013, parmi les réalisations escomptées du programme, mentionnons :

- la négociation et la signature d'accords de paiements de transfert;
- l'annonce du lancement de projets;
- la mobilisation permanente et l'échange d'informations pour informer l'industrie et les intervenants des initiatives d'alimentation à quai (p. ex. présentations, visites sur place);
- l'appel de demandes de projets d'alimentation à quai (sous réserve des fonds disponibles).

Résultats obtenus du programme / Résumé du rendement en 2012-2013

En 2012-2013, Transports Canada a pu faire ce qui suit :

- Signer des accords de contribution pour deux projets et le Ministère en négocie présentement deux autres.
- Annoncer le démarrage de deux projets. Transports Canada annoncera les deux autres projets lorsque les dernières négociations auront pris fin et que les accords de contribution seront signés.
- Faire un suivi auprès des principaux intervenants pour obtenir leurs commentaires sur le processus d'application d programme et sonder leur intérêt pour un deuxième cycle de financement.
- Préparer l'annonce d'un deuxième cycle de financement (prévu au début de l'exercice 2013-2014).
- S'engager avec un service public à faciliter l'élaboration des tarifs pou l'alimentation à quai en électricité.

Rendement financier pour 2012-2013

	Dépenses prévues **2012-2013**	**Dépenses réelles** **2012-2013**
TOTAL	490 221 $	429 315 $

Les chiffres ne tiennent pas compte des frais d'hébergement de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Initiative sur l’adaptation des transports dans le Nord

Lien avec l’Architecture des activités de programme (AAP)

1.4 – Innovation dans le secteur des transports; 2.3 – Gérance de l’environnement

Description du programme

Contexte

Les régions nordiques du Canada dépendent de liaisons de transport fiables pour leur développement social et économique et leur prospérité. Toutefois, les infrastructures de transport dans le Nord sont particulièrement vulnérables aux changements qui se produisent dans l’environnement. La hausse des températures au sol et la baisse correspondante de l’intégrité du pergélisol menacent les réseaux de transport dans le Nord du Canada. La sécurité et l’efficacité des réseaux sont compromises par la dégradation des infrastructures et la hausse des coûts d’entretien – des routes, des pistes d’atterrissage, des aérogares et d’autres infrastructures. Les infrastructures maritimes dans le Nord sont également touchées par l’élévation du niveau de la mer, des marées plus hautes et plus violentes et l’érosion du littoral. Parmi les autres impacts, mentionnons la hausse des températures l’hiver, la hausse des précipitations l’hiver (neige et pluie) et des cycles de gel-dégel plus fréquents, autant d’éléments qui ont de profondes répercussions sur les infrastructures.

La Stratégie pour le Nord, par ses quatre piliers (développement économique et social, gouvernance, protection de l’environnement et souveraineté), reconnaît que la capacité du Canada à exploiter les perspectives futures et à relever les défis qui existent dans le Nord façonnera son avenir. La science et la technologie sous-tendent les piliers de la Stratégie pour le Nord, en particulier à l’appui de son développement économique et social et des objectifs en matière d’environnement. L’intérêt économique pour le Nord s’est intensifié en raison du potentiel de mise en valeur des ressources et de l’inauguration de nouvelles routes de transport, à la fois facilités et entravés par les impacts croissants des changements climatiques. Cette initiative complétera la Stratégie pour le Nord en prenant des mesures visant à mieux comprendre la vulnérabilité du réseau de transport et des infrastructures connexes dans le Nord, en permettant au Ministère de déterminer les meilleures approches à adopter pour aider le réseau de transport dans le Nord à s’adapter aux changements climatiques (comme l’adoption de technologies) et en permettant aux réseaux de transport de rester sûrs, sécuritaires et efficaces.

Description du programme

Cette initiative a pour but d'étudier, de concevoir et d'adopter des technologies novatrices à caractère scientifique afin d'aider à améliorer la résistance et la faculté d'adaptation des infrastructures de transport actuelles et futures dans le Nord. Cela se fera par l'établissement de partenariats stratégiques avec d'autres ministères du gouvernement fédéral, les territoires et les provinces, le milieu universitaire et le secteur privé pour assurer la maximisation des ressources limitées dans le Nord et s'assurer que des connaissances, des pratiques exemplaires et des solutions d'adaptation sont échangées parmi les intervenants.

Reposant sur les recherches actuelles, cette initiative d'adaptation cherchera à renforcer la capacité des habitants du Grand Nord à adapter les infrastructures de transport à un climat en pleine évolution, assurant par là même la sécurité, l'efficacité et la durabilité environnementale de ces infrastructures.

En particulier, parmi les objectifs de l'initiative, mentionnons :

- enrichir les connaissances des impacts des changements climatiques sur les infrastructures de transport;
- comprendre les coûts futurs qui se rattachent à l'entretien des infrastructures existantes au vu des impacts des changements climatiques;
- construite une nouvelle capacité à caractère scientifique;
- effectuer des activités de recherche et développement sur les difficultés techniques que présente l'adaptation des infrastructures de transport dans le Nord;
- appuyer la recherche pour concevoir et mettre à l'essai des technologies qui contribuent à remédier aux répercussions des changements climatiques sur les infrastructures de transport dans le Nord;
- s'assurer que les connaissances nécessaires existent et procurent les outils d'adaptation voulus pour permettre aux planificateurs et aux spécialistes d'opérer des choix stratégiques à l'appui du réseau de transport dans le Nord du Canada.

Appui des cibles de la Stratégie fédérale de développement durable

Même si cette initiative n'a aucun rapport direct avec la Stratégie fédérale de développement durable, elle est liée à d'autres initiatives et rapports du gouvernement. En particulier, cette initiative contribuera à combler les lacunes cernées par le document de principe du SM, CCEE, intitulé Renforcement de la résilience des établissements humains face aux changements climatiques :

- Mieux comprendre les changements climatiques

Les applications technologiques aux transports terrestre, maritime et aérien enrichiront nos connaissances des effets que les changements climatiques ont sur les infrastructures de transport dans le Nord et contribueront à déterminer les futures mesures qui conviennent le mieux pour gérer les risques qui se rattachent à ces changements. Elles garantiront que des services essentiels continuent d'être assurés vers les communautés nordiques; augmenteront la sécurité et la sûreté du réseau de transport dans le Nord; et finiront par atténuer le risque de perturber les activités quotidiennes des communautés nordiques. L'initiative contribuera à mieux comprendre la vulnérabilité du réseau de transport et des infrastructures connexes dans le Nord.

2. Établir des partenariats en fonction des priorités

L'initiative nécessite des partenariats étroits avec les gouvernements territoriaux et autres pour atténuer les risques urgents encourus par les infrastructures de transport à cause des changements climatiques (p. ex. fonte du pergélisol, variations saisonnières des températures, hausse des précipitations, etc.).

3. Concevoir des mécanismes d'intervention

L'initiative générera des connaissances précieuses et des outils technologiques qui éclaireront l'élaboration des politiques et des décisions d'investissement dans le Nord.

L'initiative portera sur ces domaines de résilience clés en s'assurant que les infrastructures actuelles et nouvelles des transports terrestre, maritime et aérien peuvent résister aux nouvelles conditions climatiques, en maintenant l'intégrité des infrastructures de transport dans le Nord et en prolongeant ainsi la durée de vie des infrastructures tout en minimisant les coûts d'entretien, en s'assurant que les communautés nordiques ont accès à un réseau de transport sûr, sécuritaire et accessible et en assurant la circulation et le mouvement efficaces des personnes et des marchandises dans les réseaux de transport du Nord.

Résultats escomptés du programme

Parmi les résultats immédiats de cette initiative, mentionnons :

- des pratiques, des lignes directrices et des activités d'entretien qui permettent de faire face aux risques et aux occasions que présentent les changements climatiques;
- des rapports à l'appui de l'élaboration future des politiques et des décisions prises;
- des études préliminaires pour déterminer les priorités de financement des activités de recherche et développement durant le programme;
- des projets pilotes de recherche et développement pluriannuels;
- la mise à l'essai, le déploiement et l'installation de nouvelles technologies d'adaptation;
- des ateliers et des études de cas axés sur certains problèmes (p. ex. hausse du débit de la nappe phréatique, vulnérabilités des pistes d'atterrissage et des infrastructures maritimes);
- des groupes de travail, ateliers et conférences qui favorisent l'établissement de rapports et l'échange de connaissances entre les intervenants et les membres du secteur privé;

- des séminaires de formation et d'échange qui contribuent à diffuser des connaissances ou à renforcer les capacités.

Le résultat à long terme de cette initiative est de renforcer la capacité des habitants du Grand Nord à adapter les infrastructures de transport à un climat en pleine évolution, en assurant du même coup la sécurité, l'efficacité et la durabilité environnementale de ces infrastructures. Même s'il existe peu d'infrastructures à l'heure actuelle (notamment en ce qui concerne les infrastructures maritimes dans le Nord), les connaissances et les technologies d'adaptation revêtiront leur importance pour la conception, la construction et l'entretien des infrastructures au cours des décennies à venir. En définitive, cette initiative aura une valeur ajoutée pour les choix d'infrastructures de transport dans le Nord qui optimiseront les ressources et justifieront les coûts qui s'y rattachent.

Réalisations escomptées du programme et points forts de la planification en 2012-2013

En 2012-2013, parmi les réalisations escomptées de cette initiative, mentionnons :

- le regroupement d'intervenants dans des réseaux et l'organisation d'ateliers et de groupes de discussion pour échanger des connaissances utiles et déterminer les thèmes là où existent des lacunes;
- la réalisation d'études sur les lacunes de connaissances et d'évaluations des besoins en concertation avec les gouvernements territoriaux, afin de déterminer les besoins à court terme (cinq ans) et à long terme et les liaisons entre les territoires.

Résultats obtenus du programme / Résumé du rendement en 2012-2013

En 2012-2013, Transports Canada a pu faire ce qui suit :

- Organiser des ateliers dans le Nord pour deux groupes de réseaux d'intervenants dirigés par Transports Canada; un groupe sur le pergélisol et l'autre sur le transport maritime dans l'Arctique. Les discussions des ateliers ont été fructueuses et comportaient des échanges entre les praticiens, les chercheurs universitaires et l'industrie des provinces et des territoires. Par la présentation subséquente de propositions de projet, Transports Canada a été témoin d'une augmentation du nombre de présentations d'au moins deux intervenants de divers domaines d'intérêt.

- Cerner les lacunes grâce aux discussions des réseaux et par la suite, soutenir dix études préliminaires en vue de mieux comprendre les besoins. Au cours des années qui viennent, les résultats de ces études serviront à éclairer les investissements.

- Mobiliser les trois gouvernements territoriaux dans les discussions des projets portant sur l'élément subventions et contributions des programmes. Un accord de contribution a été conclu avec le gouvernement du Nunavut (pour comprendre les processus du pergélisol sous l'aéroport d'Iqaluit) et un autre accord de contribution a été conclu avec l'Université de Montréal. En outre, les négociations au sujet de trois autres accords de contribution (avec le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest) ont été amorcées.
- Élaborer les objectifs du projet d'adaptation à Kuujjuaq pour la friction et le drainage.
- Terminer une visite des lieux afin de cerner les enjeux importants propres à la bande d'atterrissage.

Rendement financier pour 2012-2013

	Dépenses prévues 2012-2013	**Dépenses réelles 2012-2013**
TOTAL	*3 102 710 $	1 970 695 $

Les dépenses prévues ont été rajustées à 2 562 710 $ afin de tenir compte du report approuvé de la somme de 540 000 $ de 2012-2013 aux exercices ultérieurs.

Les chiffres ne tiennent pas compte des frais d'hébergement de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.