

# Transports Canada

## Rapport sur la stratégie ministérielle de développement durable 2021-2022



6 octobre, 2022

**Canada**

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

Bureau des commandes  
Produits et services multimédias  
Transports Canada (AARA-MPS)  
2655, chemin Lancaster  
Ottawa (Ontario) K1B 4L5

Téléphone : 1-888-830-4911 (Amérique du Nord), 613-991-4071 (autres pays)

Télécopieur : 613-991-1653

Courriel : [MPS@tc.gc.ca](mailto:MPS@tc.gc.ca)

**© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre des Transports, 2022.**

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

L'information contenue dans la présente publication n'a pas nécessairement été mise à jour pour refléter des modifications apportées au contenu original. Pour obtenir l'information la plus récente, veuillez communiquer avec le ministère des Transports du Canada.

ISSN – ISSN 2564-470X  
Catalogue - T1-32F-PDF

Plan de transformation (PT) - 15500F

This publication is also available in English under the title:  
Transport Canada's 2021-2022 Departmental Sustainable Development Strategy Report

## Transports Canada rapport sur la stratégie ministérielle de développement durable 2020-2021

Ce rapport sur les progrès réalisés soutient l'engagement pris dans la *Loi fédérale sur le développement durable* en vue de rendre le processus décisionnel en matière de développement durable plus transparent et plus responsable devant le Parlement. Il participe également d'une vision intégrée, à l'échelle du gouvernement, des activités appuyant la durabilité environnementale.

Ce rapport détaille les progrès réalisés en 2021-2022 en lien avec les actions décrites dans la nouvelle Stratégie ministérielle de développement durable de Transports Canada pour la période 2020-2023. Conscient des défis posés par la pandémie de COVID-19, le Ministère a été en mesure de faire avancer un grand nombre de ses initiatives à l'appui du programme de développement durable à plus vaste échelle.

### **1. Introduction à la Stratégie ministérielle de développement durable**

[La Stratégie fédérale de développement durable](#) identifie les mesures à prendre pour les atteindre, comme le prescrit la [Loi fédérale sur le développement durable](#) (la « Loi »).

Ce tableau présente les résultats disponibles des mesures de Transports Canada prises pour atteindre ces objectifs. Le tableau de renseignements supplémentaires de l'an dernier est publié sur notre site Web. Transports Canada a également indiqué l'objectif ou cible de développement durable des Nations Unies que chaque mesure prise par le Ministère contribue à atteindre.

### **2. Vision et contexte du développement durable à TC**

La Stratégie ministérielle de développement durable de 2020-2023 de Transports Canada décrit les mesures prises par le Ministère à l'appui de la réalisation des objectifs suivants de la SFDD : Gouvernement à faible émission de carbone, Mesure relative aux changements climatiques, Côtes et océans sains, Lacs et cours d'eau vierges, Collectivités sûres et

en santé et Croissance propre. Ce tableau de renseignements supplémentaires présente les résultats disponibles des mesures de Transports Canada prises pour atteindre ces objectifs. Le tableau de renseignements supplémentaires de l'an dernier est publié sur notre site Web. Transports Canada a également indiqué l'objectif ou cible de développement durable des Nations Unies que chaque mesure prise par le Ministère contribue à atteindre.

### 3. Rendement ministériel par objectif de la SFDD

Les tableaux ci-dessous fournissent des renseignements sur le rendement des mesures ministérielles à l'appui des objectifs de la SFDD énumérés à la section 2 du présent document.



**Écologisation du gouvernement : Le gouvernement du Canada s'est engagé à faire la transition vers des opérations écologiques, à faibles émissions de carbone et résilientes aux changements climatiques.**

#### Contexte ministériel :

Le gouvernement du Canada a une occasion importante de prêcher par l'exemple en rendant ses opérations faibles en émissions de carbone et en renforçant la résilience de ses actifs, de ses activités et de ses services. Le Ministère possède et exploite plusieurs installations à travers le pays, y compris certains aéroports et ports, et est responsable d'une flotte de véhicules allant des aéronefs et des navires aux véhicules routiers.

Les mesures ci-dessous prises par Transports Canada appuient directement l'objectif du gouvernement du Canada de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) des activités fédérales de 40 % d'ici 2025. Nos mesures comprennent : la réalisation de vérifications énergétiques, l'élaboration d'une étude et d'une feuille de route sur la neutralité carbone afin de classer par ordre de priorité nos stratégies d'investissement, la rénovation des installations pour les rendre plus efficaces sur le plan énergétique, l'élaboration d'un plan de réduction des émissions de notre flotte,

l'intégration de considérations environnementales dans nos processus d'approvisionnement et la mobilisation des employés pour promouvoir un comportement plus durable.



## Cible de la SFDD : Réduire les émissions de GES des installations et du parc de véhicules du gouvernement fédéral de 40 % d'ici 2030 (l'intention étant d'atteindre cette cible d'ici 2025) et de 80 % d'ici 2050 (l'intention étant d'être neutre en carbone) par rapport aux niveaux de 2005

Mesures contribuant à la SFDD : S'assurer que, pour tous les nouveaux immeubles et toutes les rénovations importantes, la priorité est donnée aux investissements visant la réduction des émissions de carbone, selon les principes intégrés de conception, ainsi que le cycle de vie et le coût total des évaluations de propriété qui intègrent la tarification fictive du carbone			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
<p>Tous les nouveaux immeubles seront construits selon le principe du carbone zéro sauf si une analyse coûts-avantages sur l'ensemble du cycle de vie indique une construction prête pour le carbone zéro</p> <p>Les possibilités d'améliorer l'efficacité énergétique dans</p>	<p><b>Point de départ :</b></p> <p>6,332 ktCO<sub>2</sub>éq pour les installations à partir de l'année de référence<sup>1</sup> de 2005 à 2006 (mise à jour de 5,68 ktCO<sub>2</sub>éq de la Stratégie ministérielle de développement durable [SMDD] de 2020 à 2023)</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Investissements dans les aéroports, notamment l'aéroport de Penticton (reconfiguration de l'aérogare, remplacement du toit de l'aérogare), l'aéroport de Port Hardy (nouvelle aérogare), l'aéroport de Wabush (modifications de l'aérogare),</li> <li>Investissements dans les terminaux de traversier,</li> </ul>

<sup>1</sup> La base de référence en date du 2020-2021 a été modifiée. Les données de référence peuvent changer chaque année au fur et à mesure que de nouvelles données provenant des installations sont disponibles.

<p>les immeubles de TC seront examinées, par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• amélioration de l'éclairage (éclairage par diodes électroluminescentes [DEL]);</li> <li>• amélioration de l'enveloppe des immeubles (isolation, fenêtres, etc.);</li> <li>• diminution de l'utilisation des prises de courant;</li> <li>• lancement de marchés de services écoénergétiques;</li> <li>• mise en œuvre de mesures de remise au point (optimisation des bâtiments et des systèmes pour améliorer le confort et économiser l'énergie)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage de variation des émissions de GES des installations tel que calculé par : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ émissions de GES des installations au cours de l'exercice 2005 à 2006 (année de référence) = 5,68 éq. ktCO<sub>2</sub>;</li> <li>○ émissions de GES des installations pour l'exercice en cours = [Y] éq. ktCO<sub>2</sub>;</li> <li>○ pourcentage de variation des émissions de GES des installations entre l'exercice 2005 à 2006 et l'exercice de déclaration actuel = [Y/X] %</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Cible</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduction des émissions de GES des bâtiments de 40 % d'ici 2025 (2,533 ktCO<sub>2</sub>éq) et de 90 % d'ici 2050 (5,699 ktCO<sub>2</sub>éq)<sup>2</sup></li> </ul>	<p><b>Cible :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Variation en pourcentage (%) des émissions de GES des installations, selon le calcul suivant : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Émissions de GES des installations au cours de l'exercice 2005-2006 (année de référence) : 6,924 ktCO<sub>2</sub>éq</li> <li>○ Émissions de GES des installations au cours de l'exercice actuel de déclaration = 4,843 ktCO<sub>2</sub>éq</li> <li>○ Variation en pourcentage</li> </ul> </li> </ul>	<p>notamment le terminal de traversier de Wood Island (améliorations électriques et mécaniques), le terminal de traversier de Caribou (pompe à chaleur dans le bâtiment des opérations)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Efforts provinciaux de décarbonisation du réseau électrique, notamment en Ontario et au Canada atlantique,</li> <li>• Cessions de ports au Québec</li> </ul> <p>ODD 7 ODD 9 ODD 11 ODD 12 ODD 13</p>
--	---	---	---

<sup>2</sup> Le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a modifié la cible en novembre 2020.

		(%) des émissions de GES des installations entre l'exercice 2005-2006 et l'exercice de déclaration en cours = diminution de 30 %	
<b>Mesures contribuant à la SFDD: La gestion du parc de véhicules sera optimisée, notamment en recourant à la télématique pour recueillir et analyser les données relatives à l'usage des véhicules dont le remplacement est prévu</b>			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
La télématique sera utilisée pour orienter le remplacement des véhicules routiers et optimiser la gestion du parc de véhicules 100 % des achats de nouveaux véhicules administratifs légers non modifiés devront être des véhicules à émission zéro (VZE), dans la mesure où les conditions d'exploitation le permettent Tous les nouveaux véhicules achetés pour les parcs de voitures de fonction de TC seront des VZE ou des voitures hybrides	<p><b>Point de départ :</b></p> <p>1,717 ktCO<sub>2</sub>éq d'émissions de GES du parc de véhicules routiers légers non modifiés de Transports Canada en 2005-2006<sup>3</sup> (mise à jour de 56 ktCO<sub>2</sub>éq de la SMDD de 2020 à 2023)</p> <p><b>Indicateur de rendement :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Variation en pourcentage des émissions de GES du parc de véhicules routiers, selon le calcul suivant : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Émissions de GES du parc de véhicules routiers au cours de l'exercice 2005-2006 (année de référence) = 1,717 ktCO<sub>2</sub>éq</li> </ul> </li> </ul>		<p>En continuant à acheter des véhicules à émission zéro là où c'est possible, le parc de Transports Canada a produit moins d'émissions de GES en 2021/2022, contribuant ainsi à l'objectif de 40 % d'ici 2025</p> <p>ODD 7 ODD 11 ODD 12 ODD 13</p>

<sup>3</sup> La base de référence en date du 2020-2021 a été modifiée. Les données de référence peuvent changer chaque année au fur et à mesure que de nouvelles données provenant des installations sont disponibles.

<p>Promouvoir un cours d'écoconduite en ligne pour encourager les bonnes habitudes de conduite</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Émissions de GES du parc de véhicules routiers de l'exercice de déclaration en cours = [Y] ktCO<sub>2</sub>éq</li> <li>○ Variation en pourcentage (%) des émissions de GES du parc de véhicules routiers entre l'exercice 2005-2006 et l'exercice de déclaration en cours = [Y/X] %</li> </ul> <p><b>Cible :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduction de 40 % des émissions de GES du parc de véhicules routiers d'ici 2025 (0,684 ktCO<sub>2</sub>éq) et de 90 % d'ici 2050 (1,545 ktCO<sub>2</sub>éq)<sup>4</sup></li> </ul>	<p><b>Cible :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Variation en pourcentage des émissions de GES du parc de véhicules routiers, selon le calcul suivant : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Émissions de GES du parc de véhicules routiers au cours de l'exercice 2005-2006 (année de référence) = 1,717 ktCO<sub>2</sub>éq</li> <li>○ Émissions de GES du parc de véhicules routiers de l'exercice de déclaration en cours = 1,633 ktCO<sub>2</sub>éq</li> <li>○ Variation en pourcentage (%) des émissions de GES du parc de véhicules routiers entre l'exercice 2005-2006 et l'exercice de déclaration en cours = baisse de 4,9 %</li> </ul> </li> </ul>	
--	---	--	--

<sup>4</sup> Le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a modifié la cible en novembre 2020.



## Cible de la FSDD: Réacheminer au moins 75 % (en poids) de tous les déchets opérationnels non dangereux des sites d'enfouissement d'ici 2030

Mesures contribuant à la SFDD: Autres (autres mesures qui soutiennent l'objectif et la cible d'écologisation du gouvernement, mais pas une mesure de contribution de la SFDD)			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
<p>Préparer et mener des enquêtes pour comprendre les flux actuels de déchets produits dans les grandes installations de TC (10 000 m<sup>2</sup> ou plus)</p> <p>Suivre et divulguer les taux de réacheminement des déchets d'ici 2022</p>	<p><b>Points de départ 1 et 2</b></p> <p>Aucune donnée sur les déchets n'existe pour le moment</p> <p><b>Indicateur de rendement 1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Enquête menée dans des installations ciblées et analyse des données pour déterminer les prochaines étapes en vue d'augmenter les taux de réacheminement</li> </ul> <p><b>Cible 1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) Des enquêtes seront menées dans les installations de TC ciblées d'ici le 31 mars 2021</li> <li>(b) Un plan de gestion des déchets sera mis en œuvre d'ici le 31 mars 2022</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(pour l'exercice 2021 à 2022)</li> </ul>	<p><b>Cible 1 :</b></p> <p>(a) Les données relatives à la production et au détournement des déchets ont été collectées lors d'un audit des déchets réalisé en 2017 au Hangar d'Ottawa (qui est la seule installation de Transports Canada qui répond aux exigences de déclaration des déchets en vertu de la Stratégie pour un gouvernement vert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une base de référence pour le détournement des déchets a été établie à l'aide des données recueillies lors d'un audit des déchets en 2017</li> <li>Un plan de détournement des déchets sera élaboré à l'aide de ces données afin d'atteindre l'objectif de détournement des déchets de 75 % en 2030</li> </ul> <p>ODD 7</p> <p>ODD 11</p> <p>ODD 12</p> <p>ODD 13</p>

	<p>Taux de réacheminement des déchets opérationnels non dangereux selon le calcul suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• masse de déchets opérationnels non dangereux produits dans l'année : [X] tonnes;</li> <li>• masse de déchets opérationnels non dangereux détournés de la mise en décharge dans l'année : [Y] tonnes;</li> <li>• déchets opérationnels non dangereux détournés : [Y/X] %</li> </ul> <p><b>Cible 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Taux de réacheminement de 75 % (en poids) d'ici 2030</li> </ul>	<p>(b) En utilisant les données de l'audit des déchets au hangar d'Ottawa, un plan de gestion des déchets est en cours d'élaboration pour augmenter les taux de détournement des déchets et sera en place d'ici le 31 mars 2023</p> <p><b>Cible 2 :</b></p> <p>Taux de détournement des déchets opérationnels non dangereux, selon le calcul suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Masse de déchets opérationnels non dangereux générés au cours de l'année : 32,096 tonnes</li> <li>• Masse de déchets opérationnels non dangereux détournés des sites d'enfouissement au cours de l'année : 11,418 tonnes</li> <li>• Déchets opérationnels non dangereux détournés : 36 %</li> </ul>	
--	---	---	--



## Cible de la SFDD: Réacheminer au moins 75 % (en poids) des déchets de plastique des sites d'enfouissement d'ici 2030

Mesures contribuant à la SFDD: Autres (autres mesures qui soutiennent l'objectif et la cible d'écologisation du gouvernement, mais pas une mesure de contribution de la SFDD)			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
<p>Promouvoir l'utilisation de solutions de recharge aux plastiques à usage unique dans le cadre des décisions de TC en matière d'approvisionnement</p> <p>Promouvoir la réutilisation ou le recyclage des plastiques dans le cadre des décisions de TC en matière de gestion des déchets</p>	<p><b>Points de départ 1 et 2 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aucune donnée sur les déchets n'existe pour le moment</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 1 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Enquête menée dans des installations ciblées et analyse des données pour déterminer les prochaines étapes en vue d'augmenter les taux de réacheminement</li> </ul> <p><b>Cible 1 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) Une enquête sera menée dans les installations de TC ciblées d'ici le 31 mars 2021</li> <li>(b) Un plan de gestion des déchets sera mis en œuvre d'ici</li> </ul>	<p><b>Cible 1 :</b></p> <p>(a) Les données relatives à la production et au détournement des déchets ont été collectées lors d'un audit des déchets réalisé en 2017 au Hangar d'Ottawa (qui est la seule</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une base de référence pour le détournement des déchets a été établie à l'aide des données recueillies lors d'un audit des déchets en 2017</li> <li>Un plan de détournement des déchets sera élaboré à l'aide de ces données afin d'atteindre l'objectif de détournement des déchets de 75 % en 2030</li> </ul> <p>ODD 7 ODD 11 ODD 12</p>

<p>Préparer et mener des enquêtes pour comprendre l'utilisation des produits en plastique dans les activités de TC</p> <p>Assurer le suivi des taux de réacheminement des déchets de plastique, et les communiquer d'ici 2022</p>	<p>le 31 mars 2022</p> <p><b>Indicateur de rendement 2 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(exercice 2021 à 2022)</li> </ul> <p>Taux de réacheminement des déchets de plastique selon le calcul suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>masse de déchets de plastique générée dans l'année : [X] tonnes;</li> <li>masse de déchets de plastique détournés des sites d'enfouissement dans l'année : [Y] tonnes;</li> <li>déchets de plastique détournés : [Y/X] %</li> </ul> <p><b>Cible 2 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Taux de réacheminement de 75 % (en poids) d'ici 2030</li> </ul>	<p>installation de Transports Canada qui répond aux exigences de déclaration des déchets en vertu de la Stratégie pour un gouvernement vert.</p> <p>(b) En utilisant les données de l'audit des déchets au hangar d'Ottawa, un plan de gestion des déchets est en cours d'élaboration pour augmenter les taux de détournement des déchets et sera en place d'ici le 31 mars 2023</p> <p><b>Cible 2 :</b></p> <p>Taux de détournement des déchets opérationnels non dangereux, selon le calcul suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Masse de déchets opérationnels non dangereux générés au cours de l'année : 3,194 tonnes</li> <li>Masse de déchets opérationnels non dangereux détournés des sites d'enfouissement au cours de l'année : 0,490 tonnes</li> <li>Déchets opérationnels non dangereux détournés : 15 %</li> </ul>	<p>ODD 13</p>
---	--	--	---------------



## Réacheminer au moins 90 % (en poids) de tous les déchets de construction et de démolition des sites d'enfouissement (en s'efforçant d'atteindre 100 % d'ici 2030)

Mesures contribuant à la SFDD: Autres (autres mesures qui soutiennent l'objectif et la cible d'écologisation du gouvernement, mais pas une mesure de contribution de la SFDD)			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
Suivre et divulguer les taux de réacheminement des déchets de construction et de démolition d'ici 2022	<p><b>Point de départ :</b></p> <p>Aucune donnée sur les déchets n'existe pour le moment</p> <p><b>Indicateur de rendement:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(pour l'exercice 2021 à 2022) Pourcentage de déchets de construction et de démolition détournés de la mise en décharge selon le calcul suivant : <ul style="list-style-type: none"> <li>masse de déchets de construction et de démolition produits dans l'année = [X] tonnes;</li> <li>masse de déchets de construction et de démolition détournés dans l'année = [Y] tonnes;</li> <li>pourcentage de déchets de construction et de démolition détournés = <math>[Y/X]</math> %</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Cible:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Taux de réacheminement de 90 % (en poids) d'ici 2030</li> </ul>	<p><b>Cible :</b></p> <p>Le suivi et la divulgation des taux de détournement des déchets de</p>	<p>S.O.</p> <p>ODD 7</p> <p>ODD 11</p> <p>ODD 12</p> <p>ODD 13</p>

		construction et de démolition n'ont pas encore commencé.	
--	--	--	--



## Notre parc de véhicules administratifs sera composé d'au moins 80 % de VZE d'ici 2030

Mesures contribuant à la SFDD: La gestion du parc de véhicules sera optimisée, notamment en recourant à la télématique pour recueillir et analyser les données relatives à l'utilisation des véhicules dont le remplacement est prévu			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
<p>100 % des achats de nouveaux véhicules administratifs légers non modifiés devront être des véhicules à émission zéro (VZE), dans la mesure où les conditions d'exploitation le permettent</p> <p>Tous les nouveaux véhicules achetés pour les parcs de voitures de fonction de TC seront des VZE ou des voitures hybrides</p> <p>Installer des stations de recharge dans les installations de TC</p>	<p><b>Points de départ 1 et 2 :</b> De 2019 à 2020, le parc de véhicules routiers de Transports Canada sera composé de 11 % de véhicules à émission zéro</p> <p><b>Indicateur de rendement 1 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage (%) de véhicules à émission zéro dans le parc de véhicules routiers de Transports Canada, selon le calcul suivant : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nombre de véhicules routiers de Transports Canada pour l'année en cours = [X]</li> <li>○ Nombre de véhicules à émission zéro dans le parc de véhicules routiers pour l'année en cours = [Y]</li> </ul> </li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'engagement de Transports Canada à acquérir des véhicules à émission zéro (VEZ) appuie la Stratégie pour un gouvernement vert (SGV) et la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD) en permettant aux utilisateurs du parc automobile ministériel de faire fonctionner les véhicules en mode électrique, réduisant ainsi la consommation de combustibles fossiles ainsi que la production d'émissions de gaz à effet de serre (GES) connexes. Conjointement avec la stratégie du Ministère pour l'acquisition et l'installation de bornes de recharge, l'acquisition de VEZ pour le parc de véhicules</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Pourcentage (%) de véhicules à émission zéro dans le parc de véhicules routiers de Transports Canada = <math>[Y/X]</math> %</li> </ul> <p><b>Cible 1 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• D'ici 2030, 80 % du nouveau parc de véhicules routiers légers non modifiés de Transports Canada sera constitué de véhicules à émission zéro</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 2 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage (%) de véhicules routiers achetés qui sont des véhicules à émission zéro, selon le calcul suivant : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nombre de véhicules routiers achetés dans l'année = <math>[X]</math></li> <li>○ Nombre de véhicules à émission zéro achetés dans l'année = <math>[Y]</math></li> <li>○ Pourcentage (%) de nouveaux véhicules routiers achetés qui sont des véhicules à émission zéro = <math>[Y/X]</math> %</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Cible 2 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 100 % des nouveaux achats de Transports Canada en matière de véhicules routiers légers non modifiés seront des véhicules à</li> </ul>	<p><b>Cible 1 :</b></p> <p>Pourcentage (%) de véhicules à émission zéro dans le parc de véhicules routiers de Transports Canada, selon le calcul suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de véhicules routiers de Transports Canada pour l'année en cours = 297</li> <li>• Nombre de véhicules à émission zéro dans le parc de véhicules routiers pour l'année en cours = 87</li> <li>• Pourcentage (%) de véhicules à émission zéro dans le parc de véhicules routiers de Transports Canada = 30 %</li> </ul> <p><b>Cible 2 :</b></p> <p>Pourcentage (%) de véhicules routiers achetés qui sont des véhicules à émission zéro, selon le calcul suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de véhicules routiers achetés dans l'année en cours = 19</li> </ul>	<p>routiers de Transports Canada est une étape importante vers l'écologisation des activités du Ministère.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il est essentiel de veiller à ce que les employés de Transports Canada disposent d'une infrastructure de recharge pour optimiser les VEZ achetés par le Ministère et réduire les émissions de GES.</li> </ul> <p>ODD 7</p> <p>ODD 9</p> <p>ODD 11</p> <p>ODD 13</p>
--	---	---	---

	<p>émission zéro lorsque les opérations le permettront</p> <p><b>Point de départ 3 :</b></p> <p>Dix-sept pour cent (17 %) des installations de TC équipées d'au moins une station de recharge en 2019 à 2020</p> <p><b>Indicateur de rendement 3 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage d'installations équipées d'au moins une station de recharge</li> </ul> <p><b>Cible 3 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• D'ici 2023, toutes les installations de TC seront équipées d'au moins une station de recharge</li> </ul> <p><i>Transports Canada est en train d'examiner cet objectif.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de véhicules à émission zéro achetés dans l'année en cours = 18</li> <li>• Pourcentage (%) de nouveaux véhicules routiers achetés qui sont des véhicules à émission zéro = 95 %<sup>5</sup></li> </ul> <p><b>Cible 3 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'ensemble de Transports Canada : 10 % des installations disposent d'au moins une borne de recharge (135 installations et 14 disposent de bornes de recharge)</li> <li>• Installations louées : 11 % des installations louées à Transports Canada disposent d'au moins une borne de recharge (88 installations louées et 10 disposent de bornes de recharge)</li> <li>• Installations appartenant à Transports Canada : 9 % des installations appartenant à</li> </ul>	
--	--	--	--

<sup>5</sup> Le véhicule non-VEZ a été acquis pour répondre à des besoins opérationnels précis pour la conduite d'enquêtes en vertu de la Loi sur la sécurité automobile. Le véhicule sélectionné était le seul modèle disponible qui possédait la configuration et les capacités nécessaires pour soutenir les mandats du programme.

		Transports Canada disposent d'au moins une borne de recharge (47 installations appartenant à Transports Canada et 4 disposent de bornes de recharge)	
--	--	--	--



## D'ici 2022, les ministères auront élaboré des mesures visant à réduire les risques relatifs aux changements climatiques pour les biens, les services et les activités

Mesures contribuant à la SFDD: Accroître la formation et le soutien à l'évaluation des impacts des changements climatiques, entreprendre des évaluations des risques liés aux changements climatiques et élaborer des mesures d'adaptation à l'intention des employés chargés des fonctions publiques, et faciliter le partage des pratiques exemplaires et des leçons tirées			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
<p>D'ici 2021, les ministères prendront des mesures pour comprendre les diverses répercussions des changements climatiques qui pourraient affecter les biens, les services et les activités du gouvernement fédéral dans tout le pays</p> <p>En s'appuyant sur l'achèvement d'une évaluation ministérielle des risques associés aux</p>	<p><b>1. Évaluer et traiter les risques liés aux changements climatiques</b></p> <p><b>1 a) Point de départ</b></p> <p>Le premier plan d'adaptation aux changements climatiques de TC est arrivé à échéance en mars 2016. Au début de 2020, TC a réalisé une évaluation des risques associés aux changements climatiques. Le Ministère a recensé et évalué les risques associés aux changements</p>		<p>Le plan d'adaptation de Transports Canada, qui a été approuvé en 2021, établit une série de mesures qui s'attaquent aux risques relevés par une évaluation ministérielle des risques climatiques. Les mesures du plan d'adaptation sont axées sur le renforcement des connaissances et des capacités internes de Transports Canada; l'intégration des considérations relatives aux changements climatiques dans</p>

<p>changements climatiques en 2019 à 2020, TC prendra également la série de mesures ci-dessous qui sont organisées selon trois chaînes de résultats</p> <p><b>1. Évaluer et traiter les risques liés aux changements climatiques</b></p> <p>a. Mettre en place des mesures visant à réduire les risques associés aux changements climatiques pour TC et à accroître la résilience du Ministère, en préparant le deuxième plan ministériel d'adaptation aux changements climatiques</p> <p>b. Mettre en œuvre l'<b>initiative d'évaluation des risques liés aux actifs de transport</b> pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ appuyer les évaluations des risques liés aux infrastructures de transport appartenant au gouvernement</li> </ul>	<p>climatiques et les occasions dans des domaines comme les biens et les activités, le rôle réglementaire, les politiques et les programmes de TC. Ces travaux contribueront à éclairer l'élaboration du deuxième plan ministériel d'adaptation aux changements climatiques (période 2020 à 2021 à période 2024 à 2025)</p> <p><b>Indicateur de rendement 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Terminer la préparation du deuxième plan d'adaptation aux changements climatiques de TC</li> </ul> <p><b>Cible 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Approbation du deuxième plan départemental d'adaptation aux changements climatiques de TC par la haute direction d'ici le 31 mars 2021</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Présentation annuelle de l'état d'avancement de la mise en œuvre du plan d'adaptation aux changements climatiques à la haute direction</li> </ul> <p><b>Cible 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Présentation du rapport d'étape de la première année à</li> </ul>	<p><b>1. a) Cible 1 :</b> Le deuxième plan d'adaptation aux changements climatiques de Transports Canada (de 2021-2022 à 2025-2026) a été approuvé en juin 2021. Il comprend les mesures existantes en cours et les nouvelles mesures qui seront mises en œuvre sur une période de cinq ans.</p> <p><b>1. a) Cible 2 :</b> Étant donné qu'un premier rapport d'étape est prévu pour l'automne 2022, pour mieux s'aligner sur le calendrier des rapports de la SMDD, cela sera</p>	<p>notre culture organisationnelle, notre gestion et nos processus décisionnels; la compréhension et la prise en compte des répercussions des changements climatiques sur l'ensemble du système de transport et les conséquences pour le mandat et les priorités de Transports Canada; et la démonstration d'un leadership continu en matière d'adaptation des transports.</p> <p>Par exemple, la mesure 2.9 du plan d'adaptation, qui vise à continuer d'appliquer une optique climatique aux propositions présentées dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux, contribue à faire en sorte que les propositions d'infrastructure qui sollicitent un soutien financier fédéral tiennent compte des incidences actuelles et des risques climatiques futurs. La mesure de suivi 1.7, qui vise à surveiller le pergélisol sous la piste de l'aéroport de Kuujuaq, au Québec, produira des renseignements qui pourront être utiles à l'entretien et à l'exploitation, et qui pourront également être pris en compte dans tout projet futur de réhabilitation ou d'amélioration de l'aéroport. D'autres engagements du plan</p>
---	--	---	---

<p>fédéral, ou gérées par celui-ci;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ soutenir les activités de recherche et d'analyse entourant les évaluations des risques et les solutions d'adaptation aux changements climatiques qui profitent aux infrastructures fédérales;</li> <li>▪ partager les informations et les analyses avec le secteur des transports dans son ensemble afin de stimuler l'action et d'accroître la compréhension des risques et de leurs possibles solutions</li> </ul> <p><b>2. Renforcer les connaissances et les capacités</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Faciliter les activités ministérielles de renforcement des capacités d'adaptation qui contribuent à</li> </ul>	<p>la haute direction d'ici le 30 septembre 2021</p> <p><b>1 b) Point de départ</b></p> <p>Le Budget de 2017 prévoyait des investissements à hauteur de 16,35 millions de dollars sur cinq ans à compter de 2017 à 2018 afin de mieux comprendre les risques associés aux changements climatiques pour les actifs de transport fédéraux</p> <p>L'initiative d'évaluation des risques liés aux actifs de transport (ERAT) se rapporte également à la diffusion des leçons tirées des activités de soutien aux projets d'évaluation des risques associés aux changements climatiques</p> <p>L'évaluation des risques associés aux changements climatiques entourant les actifs de transport doit conduire à l'intégration des considérations climatiques dans les plans de gestion des actifs et autres documents de décision</p> <p>À ce jour, on a approuvé le financement de 42 projets dans le cadre de l'ERAT. Ces projets ont permis de réaliser des évaluations complètes ou partielles des risques associés aux changements climatiques qui pèsent sur 44 actifs de transport fédéraux au Canada</p> <p><b>Indicateur de rendement 1:</b></p>	<p>signalé dans le prochain rapport d'étape de la SMDD.</p>	<p>d'adaptation visent la sensibilisation interne et l'intégration.</p> <p>Ensemble, ces mesures aideront Transports Canada à faire face aux risques liés aux changements climatiques pour ses actifs, ses services et ses opérations.</p> <p>ODD 9.1 ODD 13.1 ODD 13.2 ODD 13.3</p>
--	---	---	--

<p>renforcer les connaissances et les capacités d'adaptation aux changements climatiques au sein de TC</p> <p><b>3. Intégrer les considérations relatives aux changements climatiques</b></p> <p>a. Tenir compte des risques associés aux changements climatiques actuels et futurs pour la continuité des activités et la planification des risques au sein du Ministère afin d'ajuster la réponse aux risques et les processus de TC, renforçant ainsi la résilience du Ministère</p> <p>b. Informer le processus de planification des investissements de TC grâce à l'intégration des impacts et des mesures d'adaptation aux changements</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage de plans de gestion des actifs et autres documents de décision qui intègrent les considérations d'ordre climatique relevées dans la foulée des projets d'évaluation des risques associés aux changements climatiques liés à l'ERAT et soutenus par les fonds de fonctionnement</li> </ul> <p><b>Cible 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• D'ici la fin de l'exercice 2020 à 2021, établir un pourcentage de référence des documents qui intègrent des considérations d'ordre climatique afin de fixer une cible</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'activités de diffusion (par exemple, conférences, présentations, webinaires) entreprises pour partager les leçons tirées et les pratiques exemplaires en matière d'évaluation des risques associés aux changements climatiques que l'on aura établies dans la foulée de la mise en œuvre de l'ERAT</li> </ul> <p><b>Cible 2:</b></p>	<p><b>1. b) Cible 1 :</b>      Au 31 mars 2022, 50 projets ont été approuvés pour un financement dans le cadre de l'initiative quinquennale d'évaluation des risques liés aux actifs de transport (ERAT). Ces projets ont permis de réaliser des évaluations complètes ou partielles des risques climatiques de 64 biens de transport fédéraux dans l'ensemble du Canada.</p> <p>La base de référence a été établie ainsi : 0 % des documents indiqués par le promoteur du projet intègrent la résilience aux changements climatiques. Par conséquent, l'objectif est que 100 % des documents décisionnels indiqués par les promoteurs de projets soient modifiés pour intégrer les considérations climatiques, dans les deux ans suivant l'achèvement du projet.</p> <p><b>1. b) Cible 2 :</b></p>	
--	---	---	--

<p>climatiques dans les documents d'approbation des activités et des dépenses en capitaux</p> <p>c. Intégrer les impacts et les mesures d'adaptation aux changements climatiques dans les critères de conception et de mise en œuvre des programmes ministériels</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Au moins dix activités de diffusion entreprises par année pendant deux ans, jusqu'au 31 mars 2022</li> </ul> <p><b>2. Renforcer les connaissances et les capacités</b></p> <p><b>2 a) Point de départ :</b></p> <p>Entre 2015 et 2019, TC a organisé treize webinaires sur l'adaptation des transports qui ont attiré plus de 1000 participants de tous les niveaux de gouvernement (y compris TC), de l'industrie, des universités et des organisations non gouvernementales. De nombreuses activités de TC relatives aux connaissances et aux capacités à l'égard des changements climatiques, comme sa série de webinaires, s'étendent aux acteurs externes du transport, favorisant ainsi les capacités internes et externes</p> <p>Au début de 2020, TC a procédé à une évaluation de sa capacité d'adaptation à l'aide de l'outil de diagnostic et de renforcement des capacités d'adaptation aux changements climatiques appelé Capacity Diagnosis &amp; Development (CaDD) (anglais seulement). Cet outil était alors utilisé pour la première fois par un ministère fédéral pour évaluer son</p>	<p>Sept activités de diffusion ont eu lieu en 2021-2022, un nombre plus faible que prévu en raison de la capacité limitée et des priorités ajustées.</p>	
--	--	--	--

	<p>niveau de capacité d'adaptation actuel et souhaité</p> <p>L'évaluation a permis de cerner certaines mesures que le Ministère pouvait prendre pour accroître sa capacité d'adaptation, en passant à un niveau d'intervention plus élevé</p> <p>L'évaluation a montré que la capacité d'adaptation de TC se situait alors entre celle du niveau d'intervention 2 (Adaptation aux intervenants) et du niveau d'intervention 3 (Gestion efficace) de l'outil CaDD, alors que le Ministère devrait viser le niveau d'intervention 5 (Résilience stratégique) à long terme</p> <p><b>Indicateur de rendement 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'employés de TC ayant participé aux webinaires sur l'adaptation des transports</li> </ul> <p><b>Cible 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmentation du nombre de participants de TC, par année</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage d'employés de TC dont les connaissances ont augmenté grâce aux informations acquises en</li> </ul>	<p><b>2. a) Cibles 1 et 2 :</b></p> <p>Un webinaire sur l'adaptation prévu pour 2021-2022 a été reporté à l'exercice 2022-2023. Par conséquent, aucun résultat n'est disponible pour ce rapport. Une série de webinaires est prévue pour 2022-2023 afin de continuer à renforcer les connaissances et les capacités internes et externes en matière d'adaptation aux changements climatiques dans le secteur des transports.</p>	
--	---	--	--

	<p>assistant à un webinaire sur l'adaptation des transports</p> <p><b>Cible 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Soixante-quinze pour cent (75 %) des répondants au sondage suivant chaque webinaire ont constaté une augmentation modérée ou considérable de leurs connaissances en matière d'adaptation</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 3:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transition complète du niveau d'intervention 2 (Adaptation aux intervenants) au niveau d'intervention 3 (Gestion efficace) de l'outil CaDD</li> </ul> <p><b>Cible 3:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Achever la mise en œuvre de toutes les activités qui permettront d'assurer la transition vers le niveau d'intervention 3, d'ici le 31 mars 2023</li> </ul> <p><b>3. Intégrer les considérations relatives aux changements climatiques</b></p> <p><b>3 a) Point de départ :</b></p> <p>Depuis 2012, les données sur les risques associés aux changements</p>	<p><b>2. a) Cible 3 :</b></p> <p>Transports Canada a continué d'examiner les résultats de son évaluation du diagnostic et du développement de la capacité climatique afin de déterminer, de classer par ordre de priorité et de mettre en œuvre des activités de niveau 3 d'intervention.</p>	
--	---	---	--

	<p>climatiques et l'adaptation des transports ont été incorporées dans le profil de risque ministériel de TC, ses plans ministériels et ses rapports sur les résultats ministériels. TC a récemment fait la transition vers une approche intégrée des risques, qui comprend la prise en compte des risques pour le public, le Ministère et le climat. En outre, le plan de continuité des activités de TC tient compte des catastrophes naturelles et des phénomènes météorologiques extrêmes</p> <p><b>Indicateur de rendement 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les considérations relatives aux changements climatiques continuent d'informer le processus de planification intégrée des risques de TC</li> </ul> <p><b>Cible 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les considérations relatives aux changements climatiques continuent d'informer le processus de planification intégrée des risques de TC, sur une base annuelle</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage des ajustements recommandés à partir d'un exercice sur table axé sur les événements météorologiques</li> </ul>	<p><b>3. a) Cible 1 :</b>  Dans le cadre de l'approche de planification intégrée des risques de Transports Canada, les profils de risque sont mis à jour chaque année et tiennent compte des risques climatiques ainsi que des mesures d'atténuation visant à renforcer la résilience climatique du Ministère.</p>	
--	---	--	--

	<p>extrêmes et intégrés au plan de continuité des activités de TC</p> <p><b>Cible 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 100 % des ajustements stratégiques ou opérationnels recommandés seront incorporés dans le plan de continuité des activités, ou les mesures existantes qui renforceront les interventions de TC en cas de phénomène météorologique extrême seront approuvées d'ici le 31 mars 2023</li> </ul> <p><b>3 b) Point de départ :</b></p> <p>Les projets d'investissement dans les actifs de TC (aéroports et ports) sont classés par ordre de priorité sur une base annuelle en fonction des fonds disponibles (Les projets urgents qui ont trait à la santé et à la sécurité sont considérés comme les plus prioritaires)</p> <p>L'analyse de rentabilité et la charte de projet posent des paramètres clés pour les projets soumis à l'approbation et elles doivent justifier la ligne de conduite choisie pour ces projets et en établir la nécessité. À l'heure actuelle, ces documents ne comportent pas</p>	<p><b>3. a) Cible 2 :</b></p> <p>Aucun progrès à signaler pour le moment. Les travaux devraient commencer en 2022-2023.</p>	
--	--	---	--

	<p>d'exigences explicites relativement aux changements climatiques</p> <p><b>Indicateur de rendement 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mesure dans laquelle le plan d'investissement quinquennal de TC fait référence à l'adaptation aux changements climatiques</li> </ul> <p><b>Cible 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>100 % des modifications recommandées pour l'adaptation aux changements climatiques seront intégrées au plan d'investissement d'ici le 31 mars 2021</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les exigences relatives à l'examen des risques liés aux changements climatiques et des options d'adaptation, y compris l'acceptation des risques, sont reflétées dans les documents (analyses de rentabilité et chartes de projets) de TC</li> </ul> <p><b>Cible 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Application des modèles de chartes de projets et</li> </ul>	<p><b>3. b) Cible 1:</b> 100 % des recommandations en matière d'adaptation aux changements climatiques ont été incluses dans le plan d'investissement</p> <p><b>3. b) Cible 2 :</b> Aucun progrès à signaler pour le moment. L'application du modèle d'analyse de rentabilisation/de charte de projet devrait commencer en 2022 ou 2023.</p>	
--	--	--	--

	<p>d'analyses de rentabilité révisés d'ici le 31 mars 2023</p> <p><b>3 c) Point de départ :</b></p> <p>Chez TC, l'intégration du développement durable dans les politiques, plans et programmes est soutenue par l'utilisation d'un Outil d'évaluation du transport durable (OETD), qui, depuis 2013, est à la base du processus d'évaluation environnementale stratégique du Ministère. Cet outil exige que toutes les politiques et tous les plans ou programmes potentiels tiennent compte des effets possibles sur l'économie, la société et l'environnement. Il comprend également des questions spécifiques pour évaluer les incidences possibles sur les objectifs et les cibles de la SFDD</p> <p>En outre, TC a appliqué un prisme de résilience aux changements climatiques aux propositions de projets soumises dans le cadre de son Fonds national des corridors commerciaux qui examine comment les projets aborderont les vulnérabilités face au risque climatique et en tiendront compte</p> <p><b>Indicateur de rendement 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise à jour de la composante « adaptation aux changements</li> </ul>		
--	--	--	--

	<p>climatiques » de l'OETD de TC</p> <p><b>Cible 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise à jour du volet « adaptation » de l'OETD d'ici le 31 mars 2021</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La liste des programmes de TC existants qui doivent être examinés a été établie. Elle permet de déceler les possibilités d'intégrer les risques associés aux changements climatiques et l'adaptation aux changements climatiques à la conception ou à la mise en œuvre de ces programmes</li> </ul> <p><b>Cible 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Établissement d'une liste des programmes existants qui devront être examinés, d'ici le 31 mars 2022</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 3:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pourcentage des programmes existants examinés</li> </ul> <p><b>Cible 3:</b></p>	<p><b>3. c) Cible 2 :</b> En date du 31 mars 2022, une liste de 20 programmes de Transports Canada les plus appropriés pour la prise en compte des risques climatiques et des mesures d'adaptation a été établie pour examen.</p> <p><b>3. c) Cible 3 :</b></p>	
--	--	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>100 % des programmes existants seront examinés d'ici le 31 mars 2023</li> </ul>	Aucun progrès à signaler pour le moment. Les travaux devraient commencer en 2022-2023.	
<b>Mesures contribuant à la SFDD: D'ici 2021, adopter les normes de construction favorisant la résilience climatique qui sont en cours d'élaboration par le Conseil national de recherches du Canada<sup>6</sup></b>			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
<p>Tous les grands projets immobiliers intégreront l'adaptation aux changements climatiques dans les aspects touchant la conception, la construction et l'exploitation</p> <p>Afin d'atteindre l'objectif susmentionné, au cours de cette période d'établissement de la SMDD, TC entreprendra la mesure progressive suivante :</p> <p>Mettre en place des mécanismes qui facilitent la prise en compte des risques associés aux changements climatiques dans les aspects de conception, de construction, d'exploitation</p>	<p><b>Point de départ</b></p> <p>L'expérience acquise depuis 2017 dans le cadre de projets liés à l'initiative d'évaluation des risques liés aux actifs de transport (ERAT) a mis en évidence les principaux défis auxquels font face les propriétaires et les exploitants d'actifs pour intégrer les renseignements obtenus dans le cadre de l'évaluation des risques associés aux changements climatiques aux mesures d'adaptation. En outre, alors que l'initiative ERAT a financé à ce jour l'évaluation des risques de vingt actifs de transport de TC, le Ministère gagnerait à adopter une approche plus stratégique et plus rigoureuse pour évaluer les risques dans l'ensemble des actifs</p>		<p>L'application d'un outil pour classer par ordre de priorité les actifs et l'élaboration d'un document d'orientation pour aider à intégrer les considérations climatiques dans la gestion des actifs aideront Transports Canada à maintenir une infrastructure résiliente au climat, à renforcer la capacité d'adaptation et à intégrer les mesures de lutte contre les changements climatiques dans les politiques et la planification.</p> <p><a href="#">ODD 9.1</a></p> <p><a href="#">ODD 13.1</a></p> <p><a href="#">ODD 13.2</a></p>

<sup>6</sup> Mise à jour de la SMDD de 2021 à 2022 : ajustée pour refléter la mise à jour de la Stratégie pour un gouvernement vert publiée en novembre 2020.

<p>et d'entretien des actifs et des projets immobiliers de TC</p>	<p>de son portefeuille</p> <p><b>Indicateur de rendement 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Création d'un outil qui permet à TC de classer par ordre de priorité les actifs les plus vulnérables de son portefeuille en vue d'une évaluation plus complète des risques associés aux changements climatiques</li> </ul> <p><b>Cible 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Application de l'outil à partir de 2022 à 2023</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Établissement d'orientations sur la manière de tenir compte des risques associés aux changements climatiques dans la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien des actifs et des projets immobiliers de TC</li> </ul> <p><b>Cible 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise au point du document d'orientation d'ici le 31 mars 2023</li> </ul>	<p><b>Cible 1 :</b> Un cadre d'établissement des priorités a été élaboré pour aider Transports Canada à considérer la façon dont il peut classer par ordre de priorité les actifs pour les évaluations climatiques. Cela sera signalé dans un prochain rapport d'étape.</p> <p><b>Cible 2 :</b> Cela sera signalé dans un prochain rapport d'étape.</p>	
---	---	---	--



## Utiliser de l'électricité entièrement propre d'ici 2025

Mesures contribuant à la SFDD: Autres (autres mesures qui soutiennent l'objectif et la cible d'écologisation du gouvernement, mais pas une mesure de contribution de la SFDD)			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
Utiliser 100 % d'électricité propre dans les installations de TC d'ici 2025 et, lorsque ce n'est pas possible, acheter des certificats d'électricité renouvelable équivalents à ceux produits par la partie à forte teneur en carbone du réseau électrique dans les provinces où le Ministère possède des installations	<p><b>Point de départ</b></p> <p>En 2005 à 2006, 92 % de l'électricité achetée était de l'électricité propre.</p> <p><b>Indicateur de rendement:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage d'électricité propre utilisée dans les installations de TC, selon le calcul suivant : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ consommation d'électricité dans l'année = [X] kWh;</li> <li>○ consommation d'électricité provenant de sources non émettrices (incluant les certificats d'énergie renouvelable) dans l'année = [Y] kWh;</li> <li>○ pourcentage d'électricité propre = [Y/X] %</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Cible:</b></p>		<p>Les réseaux provinciaux deviennent plus propres, tout comme les installations de Transports Canada.</p> <p>ODD 9.1 ODD 13.1</p>
		<b>Cible :</b> L'électricité utilisée par les installations	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utilisation de 100 % d'électricité propre (en calculant les certificats d'énergie renouvelable) d'ici 2025</li> </ul>	de Transports Canada dépend des réseaux provinciaux et n'est pas touchée par les actions ou les investissements de Transports Canada. Comme nous n'achetons plus de certificats d'électricité renouvelable (SPAC le fait au nom du gouvernement), il n'y a rien à signaler cette année.	
--	--	---	--



### Mesures à l'appui de l'objectif : Écologisation du gouvernement, cette section porte sur les mesures qui soutiennent l'objectif d'écologisation du gouvernement, mais qui n'appuient pas directement une cible de la SFDD

Mesures contribuant à la SFDD: Réduire au minimum le carbone incorporé et l'utilisation de matériaux nocifs dans la construction et la rénovation			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
Intégrer des spécifications relatives aux matériaux à faible teneur en carbone incorporé dans les contrats de construction	<p><b>Point de départ :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De 2019 à 2020, TC n'a pas précisé si des matériaux à faible teneur en carbone incorporé doivent être utilisés dans ses projets de construction</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pourcentage de grands projets de construction dans lesquels le carbone incorporé dans les matériaux de construction a été réduit au</li> </ul>		<p>S.O.</p> <p>ODD 7</p> <p>ODD 9</p> <p>ODD 13</p>

	<p>minimum</p> <p><b>Cible:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>D'ici 2025, tous les contrats de construction de TC comprendront des spécifications relatives aux matériaux à faible teneur en carbone incorporé dans la construction</li> </ul>	<p><b>Cible:</b></p> <p>Le personnel de Transports Canada collabore avec le SCT et SPAC pour fournir des orientations et des normes à tous les ministères.</p> <p>Les orientations et la norme du SCT pour le béton prémélangé sont attendues d'ici la fin de l'exercice 2022-2023 et Transports Canada les mettra en œuvre dès qu'elles seront disponibles. Transports Canada mettra en œuvre d'autres matériaux structurels à faibles émissions de carbone, tels que l'acier et le bois, au fur et à mesure que des normes et des orientations seront disponibles.</p>	
<p><b>Mesures contribuant à la SFDD: Les ministères utiliseront des critères environnementaux pour réduire les conséquences sur l'environnement et garantir une valeur optimale dans les décisions d'approvisionnement du gouvernement</b></p>			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
<p>Inclure des critères qui tiennent compte des avantages environnementaux globaux lors de l'acquisition ou de l'élimination de biens ou de l'utilisation de services ayant des répercussions environnementales élevées, en suivant les pratiques exemplaires ci-dessous</p> <p>1. La mise en place d'un</p>	<p><b>Point de départ 1 :</b></p> <p>La nouvelle offre à commandes pour la gestion de l'approvisionnement en services d'impression n'est pas en place</p> <p><b>Indicateur de rendement 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La mise en place du nouveau mécanisme d'approvisionnement pour</li> </ul>		<p>Cible 1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Un véhicule d'approvisionnement a été mis en place pour permettre l'achat et le déploiement de services d'impression respectueux de l'environnement</li> </ul> <p>Cible 2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>En éliminant 100 % du matériel électronique de</li> </ul>

<p>nouveau mécanisme de passation de marchés (OCIM)<sup>7</sup> pour les services d'impression avec Services partagés Canada permettra l'acquisition de services d'impression gérés de manière écologique</p> <p>2. Remettre du matériel fonctionnel en fin de vie à certains organismes</p> <p>3. Déployer un service d'impression optimisé dans tout le Ministère</p> <p>4. Migration des applications des anciens centres de données à faible efficacité vers le nuage</p> <p>Rechercher des occasions d'adopter de nouvelles pratiques, y compris une proposition actuelle visant à garantir que les projets d'investissement basés sur les technologies de l'information sont évalués par rapport à leur impact positif sur l'environnement</p>	<p>les appareils électroniques est terminée</p> <p><b>Cible 1 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place du nouveau mécanisme d'approvisionnement à l'échelle nationale d'ici le 31 mars 2023</li> </ul> <p><b>Point de départ 2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>100 % des appareils électroniques en fin de vie seront éliminés de manière sûre et écologique :</li> <li>85 % sont envoyés à Ordinateurs pour les écoles;</li> <li>10 % sont envoyés à Ontario Electronic Stewardship;</li> <li>5 % sont envoyés au groupe de cybersécurité de TC en vue de leur destruction sécuritaire</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pourcentage de matériel en fin de vie éliminé de manière écologique</li> </ul> <p><b>Cible 2:</b></p>	<p><b>Cible 1 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A demandé précédemment le changement de la date de mise en œuvre au 31 mars 2025</li> <li>SPC a attribué le contrat d'offre à commandes individuelle ministérielle à Konica en juillet 2021.</li> </ul> <p>Transports Canada est en bonne voie d'atteindre la cible no 1 (mise en œuvre du véhicule d'approvisionnement et de déploiement des dispositifs) d'ici le 31 mars 2025</p> <p><b>Cible 2 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Au 31 mars 2022, plus de 1 200 actifs de TI en fin de vie ont été éliminés, notamment des ordinateurs de</li> </ul>	<p>Transports Canada de manière sûre et écologique, on contribue à prolonger la durée de vie des équipements électroniques et à réduire l'incidence environnementale des déchets électroniques.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Cela garantit également que les matériaux qui ne conviennent pas au don sont recyclés de manière appropriée, de façon responsable, sûre et respectueuse de l'environnement.</li> </ul> <p><b>Cible 3</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La cible 3 a déjà été atteinte dans la tour C, en optimisant les services d'impression dans la RCN.</li> <li>La cible 3 est en voie d'être atteinte à l'échelle nationale d'ici le 31 mars 2025.</li> </ul> <p><b>Cible 4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>En déplaçant les applications d'un centre de données existant vieux de 30 ans et inefficace sur le plan énergétique vers des plateformes modernes (comme le nuage ou un centre de données d'entreprise de SPC),</li> </ul>
--	---	--	--

<sup>7</sup> OCIM : offre à commandes individuelle et ministérielle.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maintenir le taux d'élimination écologique de 100 %</li> </ul> <p><b>Point de départ 3 :</b></p> <p>Nombre d'appareils multifonctions (AMF)  Tour C : 132  Autres sites :  388 imprimantes/AMF</p> <p>Ratio utilisateurs/appareil  Tour C : 20:1  Sites régionaux : 9:1</p> <p>Volume d'impression :  Tour C : 10 millions de feuilles  Sites régionaux : 12,6 millions de feuilles</p> <p><b>Indicateur de rendement 3:</b></p> <p>a) Réduction du nombre d'AMF</p> <p>b) Augmentation du ratio utilisateurs/appareil</p> <p>c) Réduction du volume d'impression</p>	<p>bureau, des ordinateurs portables, des tablettes, des écrans, des scanners et des imprimantes.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La totalité de ces articles a été éliminée de manière sûre et écologique, soit par un don à Ordinateurs pour les écoles ou à l'Association de Recyclage Électronique, soit par une destruction sécurisée par le groupe de cybersécurité de Transports Canada : <ul style="list-style-type: none"> <li>41,4 % ont été éliminés au moyen du programme Ordinateurs pour les écoles, le matériel sera réutilisé et fourni à des écoles, des bibliothèques, des organisations sans but lucratif, des collectivités autochtones et des Canadiens à faible revenu admissibles.</li> <li>40,2 % ont été éliminés au moyen de l'Association de Recyclage Électronique. Le matériel sera recyclé de manière écologique.</li> <li>18,4 % ont été éliminés par le groupe de cybersécurité de Transports Canada. Le matériel sera détruit d'une manière sûre, sécurisée et respectueuse de l'environnement.</li> </ul> </li> </ul>	<p>Transports Canada contribue à réduire l'empreinte carbone du GC relative à l'hébergement des applications.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Au cours de l'exercice 2021-2022, avec la migration de 17 applications vers le nuage, nous avons contribué à réduire l'empreinte carbone liée à l'hébergement de ces 17 applications.</li> </ul> <p>Cible 5</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>L'architecture d'entreprise a inclus l'incidence environnementale dans sa liste de contrôle de l'AE du comité d'examen de l'architecture : « Développement durable » à partir d'août 2020.</li> <li>Le Ministère n'a pas encore mis en place le processus et les outils de mesure nécessaires pour s'assurer que tous les projets d'immobilisations axés sur la TI sont évalués en fonction de leurs répercussions environnementales.</li> </ul> <p>ODD 11  ODD 12</p>
--	--	--	--

	<p><b>Cible 3:</b></p> <p>Au cours de la période 2020 à 2021</p> <p>1 a) Réduire le nombre d'AMF de 30 % (Tour C)</p> <p>1 b) Augmenter le ratio utilisateurs/appareil de 50 % pour le porter à 30:1</p> <p>1 c) Sur la base d'un retour au bureau entraînant un taux d'occupation de 30 % à la Tour C, réduire le volume d'impression de 70 % à 80 %</p> <p>D'ici le 31 mars 2023 :</p> <p>2 a) Réduire le nombre d'AMF de 40 %;</p> <p>2 b) Atteindre un ratio utilisateurs/appareil de 15:1</p> <p><b>Point de départ 4 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Moins de 1 % des requêtes en infonuagique</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 4:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pourcentage de requêtes ayant migré vers l'infonuagique</li> </ul> <p><b>Cible 4 :</b></p>	<p><b>Cible 3 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A demandé précédemment le changement de la date de mise en œuvre au 31 mars 2025</li> <li>SPC a attribué le contrat d'offre à commandes individuelle ministérielle à Konica en juillet 2021.</li> <li>Au départ, les nouveaux appareils multifonctions n'étaient pas disponibles auprès du fournisseur, mais au 31 mars 2022, 43 nouveaux appareils multifonctions ont été installés dans la tour C, pour un total d'environ 84 appareils multifonctions plus ou moins récents.</li> <li>Au 31 mars 2022,       <ul style="list-style-type: none"> <li>1a) le nombre d'appareils multifonctions a été réduit de 36 %</li> <li>1b) Le ratio utilisateurs/appareil a été porté à 32:1</li> <li>1c) Les volumes d'impression ont été réduits de 90 %, mais cela s'explique principalement par la pratique du travail à domicile pendant la pandémie</li> </ul> </li> <li>D'autres sites sont également en voie d'atteindre la cible no 3 d'ici le 31 mars 2025</li> </ul>	
--	---	---	--

	<p>Migration des requêtes vers l'infonuagique (pourcentage total à la fin de l'année)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2020 à 2021 : 20 %</li> <li>• 2021 à 2022 : 60 %</li> <li>• 2022 à 2023 : 100 %</li> </ul> <p><b>Point de départ 5:</b></p> <p>Les projets d'investissement dans les technologies de l'information ne font pas actuellement l'objet d'une évaluation de leurs effets sur l'environnement</p> <p><b>Indicateur de rendement 5:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage de projets informatiques évalués en</li> </ul>	<p><b>Cible 4:</b></p> <p>Suite à la question non résolue du financement du nuage (actuellement à l'étude par un comité de DPF/DPI du GC) et au report de la fermeture du centre de données de MacDonald-Cartier de décembre 2023 à décembre 2025, Transports Canada modifie sa stratégie infonuagique pour le portefeuille d'applications existantes, passant de l'approche Tout dans le nuage (Prélever et déplacer) à une approche Intelligent en matière de nuage. Les IRC et les cibles initiaux ne sont plus pertinents. Suite à la réévaluation du portefeuille d'applications de Transports Canada sous l'angle du financement et du nouveau calendrier de fermeture de centre de données, 30 applications (en plus des 17 déjà migrées) ont été déterminées comme candidates pour le nuage. Les plus de 300 applications restantes seront déplacées vers un centre de données d'entreprise moderne de SPC. Les nouvelles cibles sont les suivantes : En 2022, 36 % des applications destinées au nuage ont été migrées vers le nuage.</p> <p>Migration de 47 applications vers le nuage (% total d'ici la fin de l'année)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2022-2023 – 46 %</li> <li>• 2023-2024 – 68 %</li> <li>• 2024-2025 – 100 %</li> </ul> <p>Migration d'applications vers le CDE (% total d'ici la fin de l'année)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2022-2023 – 0 % *la migration vers le CDE commence en 2024</li> <li>• 2023-2024 – 10 %</li> </ul>	
--	--	---	--

	<p>fonction de leurs effets sur l'environnement</p> <p><b>Cible 5 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>D'ici le 31 mars 2021, le processus et les outils de mesure seront en place pour s'assurer que tous les projets d'investissement examinés par le Comité d'examen de l'architecture de TC seront évalués en fonction de leurs effets sur l'environnement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2024-2025 – 100 %</li> </ul> <p><b>Cible 5:</b></p> <p>0 % des projets de TI évalués du point de vue de l'incidence environnementale en 2021/2022</p>	
<p><b>Mesures contribuant à la SFDD: L'appui à l'approvisionnement écologique sera renforcé, notamment par des lignes directrices, des outils et de la formation offerte aux fonctionnaires</b></p>			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
<p>Former les spécialistes en approvisionnement et les détenteurs de cartes d'achat au moyen de la formation « Achats écologiques » de l'École de la fonction publique du Canada</p> <p>Élaborer du matériel d'orientation en soutien aux achats écologiques à TC</p>	<p><b>Point de départ 1 :</b></p> <p>En date de l'exercice 2019 à 2020, 100 % des spécialistes en approvisionnement et des détenteurs de cartes d'achat de TC ont suivi une formation sur les achats écologiques</p> <p><b>Indicateur de rendement 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pourcentage des nouveaux spécialistes en approvisionnement et des titulaires de cartes d'achat</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>La communauté de l'approvisionnement de Transports Canada a assisté à une séance de sensibilisation bilingue organisée par le SCT</li> <li>Bulletin pour la communauté de l'approvisionnement et diffusion d'un bulletin en langage clair pour tout le personnel</li> <li>Les outils et les ressources</li> </ul>

	<p>ayant suivi une formation sur les achats écologiques</p> <p><b>Cible 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>100 % des spécialistes en approvisionnement et des titulaires de cartes d'achat ont suivi le cours</li> </ul> <p><b>Point de départ 2 :</b></p> <p>Aucun document d'orientation en 2019 à 2020</p> <p><b>Indicateur de rendement 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise au point de matériel d'orientation à l'appui de la formation sur les achats écologiques</li> </ul> <p><b>Cible 2 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>d'ici le 31 mars 2022</li> </ul>	<p><b>Cible 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Agents d'approvisionnement : En 2021-2022, 100 % des agents d'approvisionnement de Transports Canada nouvellement embauchés ont suivi le cours sur les achats écologiques de l'EFPC (C235).</li> <li>Détenteurs de cartes : En 2021-2022, 100 % des nouveaux détenteurs de cartes d'achat de Transports Canada ont suivi le cours sur les achats écologiques de l'EFPC (C235).</li> </ul> <p><b>Cible 2 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Des documents d'orientation sur l'approvisionnement écologique sont en cours d'élaboration</li> <li>En attente de la mise à jour par le SCT des outils disponibles pour les agents d'approvisionnement</li> </ul>	<p>continueront d'être communiqués à la communauté de l'approvisionnement et seront disponibles sur monTC</p> <p>ODD 11</p> <p>ODD 12</p> <p>ODD 13</p>
--	--	--	---

Mesures contribuant à la SFDD: Autres			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
Encourager les employés à adopter des pratiques durables sur le lieu de travail et à s'engager dans des initiatives plus écologiques grâce à des équipes vertes, à l'éducation et à la sensibilisation	<p><b>Point de départ :</b></p> <p>Pas d'équipe verte en place</p> <p><b>Indicateur de rendement:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Existence d'une équipe verte à TC et organisation d'activités et d'événements au sein de TC pour promouvoir des pratiques durables sur le lieu de travail</li> </ul> <p><b>Cible:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place d'une équipe verte et préparation d'un calendrier d'activités et d'événements d'ici le 31 mars 2021</li> </ul>	<p><b>Cible :</b></p> <p>Les réunions de l'équipe verte ont eu lieu en janvier, mars, avril, mai, juillet et septembre. Plusieurs employés de Transports Canada ont été invités à participer aux réunions et à faire part de leur expérience en matière de travail lié à l'environnement.</p> <p>Les événements suivants ont eu lieu au cours de l'exercice 2021/2022 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Journée de la Terre – 22 avril – article et présentation de photos</li> <li>Semaine de l'environnement – du 30 mai au 5 juin – article et expériences/récits des employés</li> </ul>	<p>La mobilisation des employés au moyen de l'équipe verte les encourage à adopter des pratiques durables sur le lieu de travail</p> <p>ODD 11</p> <p>ODD 12</p> <p>ODD 13</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mois du transport vert – septembre – article et soumissions de photos</li> <li>• Semaine de la réduction des déchets au Canada – 18-24 octobre – courriel quotidien</li> <li>• Heure de la Terre – 26 mars – article</li> </ul>	
<p>Instauration, à TC, d'une culture du « numérique d'abord » où les applications qui facilitent le télétravail sont améliorées, les téléphones mobiles remplacent les téléphones de bureau et les signatures électroniques sont utilisées</p>	<p><b>Point de départ :</b></p> <p>TC a déjà déployé un certain nombre de technologies permettant aux employés de travailler à distance, et ce, dans l'ensemble du pays. Nous commencerons à rendre compte de cette mesure d'ici le quatrième trimestre de l'exercice 2020 à 2021 et, dans le cadre de notre Plan de transformation, nous continuerons de rechercher des possibilités d'améliorer l'expérience de travail à distance des employés</p> <p>Plus de 90 % des employés de TC sont munis des outils numériques pour travailler à distance. Cependant, la nature du travail fait en sorte que tous les employés ne peuvent pas travailler à distance</p> <p><b>Indicateur de rendement:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Des éléments de la culture « numérique d'abord » sont adoptés</li> </ul>		<p>Cible 1a</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tous les employés disposent d'un téléphone cellulaire (s'il y a lieu)</li> <li>• Lignes fixes en service (opérationnelles)</li> </ul> <p>Cible 1b</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tous les employés peuvent échanger, recevoir et signer numériquement des documents provenant de clients et de parties prenantes externes</li> </ul> <p>ODD 12</p>

	<p><b>Cible:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 a) D'ici le 31 mars 2021, TC aura remplacé toutes les lignes fixes par des téléphones mobiles dans tous les cas où cela sera réalisable</li> <li>• 1 b) D'ici le 31 mars 2021, TC aura déployé les technologies et mis en œuvre les processus qui permettront les signatures électroniques</li> </ul>	<p><b>Cible 1a:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 6 697 ETP – RH de Transports Canada au 21 avril 2022</li> <li>• 6 583 téléphones cellulaires en mars 2022</li> <li>• 98 % de distribution</li> <li>• 3 299 lignes fixes</li> </ul> <p><b>Cible 1b:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une DP pour les signatures numériques externes sera lancée d'ici octobre 2022</li> <li>• Un contrat provisoire avec DocuSign a été prolongé jusqu'en juin 2023.</li> </ul>	
<p>Passage à la prestation de services numériques (par exemple, informatisation des services en personne dans les centres de TC, prise d'empreintes digitales mobile et inspections à distance)</p>	<p><b>Point de départ</b></p> <p>TC prend les mesures de transformation nécessaires pour mettre en place les outils et les processus qui permettront d'assurer la prestation de services numériques</p> <p><b>Indicateur de rendement 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage de services ayant fait l'objet d'une transition vers le numérique</li> </ul> <p><b>Cible 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• D'ici le 31 mars 2021, TC confirmera le nombre de services en personne qui</li> </ul>	<p><b>Cible 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Huit services supplémentaires (en 2020/2021) sont désormais partiellement en ligne par rapport à 2019/2020.</li> </ul>	<p>Cible 1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Soutient la réduction du gaspillage de papier (p. ex. télécopie, courrier, etc.) en utilisant des formulaires numériques pour recueillir les renseignements obligatoires afin de lancer les demandes de service.</li> <li>• Soutient la réduction des émissions de gaz à effet de serre en encourageant les clients à remplir leur demande depuis leur domicile plutôt que de se rendre sur un site de Transports Canada.</li> </ul>

	<p>passeront au mode numérique</p> <p><b>Indicateur de rendement 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage de nouveaux services fournis par voie numérique</li> </ul> <p><b>Cible 2 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• D'ici le 31 mars 2023, 100 % des nouveaux services de TC seront fournis en mode numérique</li> </ul>	<p>L'initiative de gestion des services de recouvrement des coûts est financée jusqu'en 2025/2026, avec un plan visant à soutenir environ 40 % des services actuels (2020/2021) pour tirer parti du canal en ligne. Cette initiative a déjà soutenu l'Unité d'assurance maritime et le Fret maritime dans cet effort.</p> <p><b>Cible 2:</b></p> <p>Les dernières données, de l'exercice 2020-2021, indiquent que seize services ont été ajoutés au répertoire des services de Transports Canada. Sur ces seize services, huit n'étaient pas applicables à la numérisation jusqu'à la demande (c'est-à-dire la demande de service). Six de ces nouveaux services ont été numérisés jusqu'au point d'interaction avec la demande, et les deux autres n'ont pas pu être numérisés.</p> <p>Services numérisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Certification de l'aptitude physique et mentale pour l'aviation</li> <li>• Enregistrement d'un SATP</li> <li>• Désenregistrement d'un SATP</li> <li>• Administration d'un examen de certificat de pilote de SATP</li> <li>• Délivrance d'un certificat de pilote de SATP</li> <li>• Administration de la <i>Loi sur les risques de guerre en matière</i></li> </ul>	<p>Cible 2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Soutient la réduction du gaspillage de papier (p. ex. télécopie, courrier, etc.) en utilisant des formulaires numériques pour recueillir les renseignements obligatoires afin de lancer les demandes de service.</li> <li>• Soutient la réduction des émissions de gaz à effet de serre en encourageant les clients à remplir leur demande depuis leur domicile plutôt que de se rendre dans un bureau de Transports Canada.</li> </ul> <p>ODD 12</p>
--	---	---	---

		<p><i>d'assurance maritime</i> et de l'entente avec la Canadian Shipowners Mutual Assurance Association.</p> <p>Services non numérisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Programme de contribution visant à soutenir les services aériens essentiels pour les collectivités éloignées</li> </ul> <p>Délivrance d'un COAS de SATP</p>	
<p>Adopter un mode de conception des navires innovant pour respecter l'indice nominal de rendement énergétique fixé par l'Organisation maritime internationale (OMI), dans le cadre du remplacement de deux des quatre traversiers appartenant à TC dans l'Atlantique et l'est du Québec</p>	<p><b>Point de départ :</b></p> <p>35,450 ktCO<sub>2</sub>éq d'émissions de GES des traversiers de Transports Canada en 2005-2006<sup>8</sup> (mise à jour de 56 ktCO<sub>2</sub>éq de la SMDD de 2020-2023)</p> <p><b>Indicateur de rendement :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Variation en pourcentage (%) des émissions de GES des traversiers, selon le calcul suivant : <ul style="list-style-type: none"> <li>Émissions de GES des traversiers au cours de l'exercice 2005-2006 (année de référence) : 35,450 ktCO<sub>2</sub>éq</li> <li>émissions de GES des flottes pour l'exercice de déclaration courant = [Y] éq. ktCO<sub>2</sub>;</li> <li>pourcentage de variation des émissions de GES</li> </ul> </li> </ul>		<p>Les progrès se sont poursuivis en ce qui concerne la conception des nouveaux traversiers destinés à remplacer le MV Holiday Island et le MV Madeleine. Les nouveaux traversiers devraient utiliser des technologies de propulsion hybrides et des systèmes de stockage d'énergie afin de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport à la flotte existante.</p> <p>ODD 7</p> <p>ODD 11</p> <p>ODD 12</p> <p>ODD 13</p>

<sup>8</sup> La base de référence en date du 2020-2021 a été modifiée. Les données de référence peuvent changer chaque année au fur et à mesure que de nouvelles données provenant des installations sont disponibles.

	<p>des flottes de l'exercice 2005 à 2006 à l'exercice de déclaration actuel = [Y/X] %</p> <p><b>Cible :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduction des émissions de GES des traversiers de 40 % d'ici 2025 (14,18 ktCO<sub>2</sub>éq) et de 90 % d'ici 2050 (31,905 ktCO<sub>2</sub>éq)<sup>9</sup></li> </ul>	<p><b>Cible :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Variation en pourcentage (%) des émissions de GES des flottes, selon le calcul suivant : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Émissions de GES des traversiers au cours de l'exercice 2005-2006 (année de référence) : 35,450 ktCO<sub>2</sub>éq</li> <li>○ Émissions de GES des flottes au cours de l'exercice actuel de déclaration = 41,471 ktCO<sub>2</sub>éq</li> </ul> </li> <li>• Variation en pourcentage (%) des émissions de GES des traversiers entre l'exercice 2005-2006 et l'exercice de déclaration en cours = 117 % (ou une diminution de 17 %) d'augmentation</li> </ul>	
--	--	--	--

<sup>9</sup> Le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a modifié la cible en novembre 2020.



## Mesure relative aux changements climatiques : Une économie à faible émission de carbone contribue à maintenir l'augmentation de la température mondiale bien en dessous de 2 degrés Celsius et à mener des efforts encore plus poussés pour limiter l'augmentation de la température à 1,5 degré Celsius

### Contexte ministériel:

Dans le cadre d'efforts plus vastes visant à limiter l'augmentation de la température moyenne mondiale, les mesures de la Stratégie ministérielle de développement durable de Transports Canada contribuent à l'objectif de la Stratégie fédérale de développement durable de 2030, qui consiste à réduire les émissions de 30 % d'ici 2005, et appuient un système de transport au Canada qui est de plus en plus résilient aux répercussions des changements climatiques.

TC dirige une série de mesures réglementaires et volontaires visant réduire les émissions liées au transport aérien, maritime et ferroviaire et à soutenir la réduction des émissions produites par le secteur routier. Le Ministère représente aussi le gouvernement du Canada auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour élaborer des approches pour les secteurs aérien et maritime internationaux. En outre, nous mettons également à l'essai des technologies de transport propres, telles que des convertisseurs catalytiques avancés pour le transport ferroviaire, et de nouveaux revêtements en graphène pour réduire potentiellement les émissions de gaz à effet de serre et le bruit sous-marin, entre autres, afin qu'elles puissent être introduites de manière sûre, efficace et opportune. Pour faire en sorte que les infrastructures de transport soient plus résistantes au climat, le Fonds national des corridors commerciaux de TC vise à encourager les investissements dans les infrastructures de commerce et de transport qui renforcent l'efficacité et la fiabilité des corridors commerciaux du Canada.



## D'ici 2030, réduire les émissions totales de GES du Canada de 30 % par rapport aux niveaux d'émission de 2005

Mesures contribuant à la SFDD: Utiliser la législation et la réglementation pour limiter les émissions de GES			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
<p>Dans le cadre de l'<b>Initiative de réglementation du secteur de l'aviation</b>, s'attaquer aux émissions de GES provenant de l'aviation en soutenant l'élaboration, par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), de nouvelles normes et pratiques recommandées internationales et en élaborant et en mettant en œuvre de nouvelles normes nationales</p> <p>Le Canada mettra en place la norme d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les avions, qui vise les émissions nationales et internationales, et il participera au Programme de compensation et de réduction du carbone pour</p>	<p><b>Point de départ :</b></p> <p>TC dirige activement la participation du gouvernement du Canada aux activités de l'OACI qui visent la conception de normes environnementales et à celles qui entourent les enjeux liés à la réduction des effets de l'aviation sur l'environnement. Entre autres, le gouvernement du Canada contribue à la création du Programme de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (en anglais seulement) dont on a convenu à l'OACI à l'automne 2016, et il participera à sa mise en œuvre ultérieure</p> <p>Des instruments réglementaires nationaux visant à réduire les émissions de GES (norme d'émission de CO<sub>2</sub> pour les</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>La norme sur les émissions de CO<sub>2</sub> pour les avions vise les émissions nationales et internationales, et le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale vise uniquement les émissions internationales.</li> <li>La conformité aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en matière d'émissions de GES entraînera une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> attribuées aux exploitants canadiens.</li> </ul> <p>ODD 13.2</p>

<p>l'aviation internationale (CORSIA), qui vise uniquement les émissions internationales</p>	<p>avions et CORSIA) sont préparés en vue d'une publication à des dates fixées. Ces instruments seront harmonisés avec les normes internationales de l'OACI</p> <p><b>Indicateur de rendement 1 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La norme d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les avions a été mise en œuvre à l'échelle nationale</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le programme CORSIA a été mis en œuvre à l'échelle nationale</li> </ul> <p><b>Cibles 1 et 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La norme d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les avions et le programme CORSIA ont tous deux été mis en place à l'échelle nationale au plus tard en mars 2021</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 3:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage de parties réglementées (fabricants) qui se conforment à la norme d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les avions</li> </ul> <p><b>Cible 3:</b></p>	<p><b>Cible 1 et 2 :</b> La norme sur les émissions de CO<sub>2</sub> et le régime CORSIA sont tous deux entièrement mis en œuvre dans le Règlement de l'aviation canadien.</p> <p><b>Cible 3 :</b></p>	
--	--	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une fois que la norme d'émissions de CO<sub>2</sub> sera en vigueur, les constructeurs d'avions s'y conformeront à 100 %</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 4:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage de parties réglementées (exploitants de compagnies aériennes) qui se conforment aux prescriptions du programme CORSIA</li> </ul> <p><b>Cible 4 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une fois que le programme CORSIA sera en vigueur, les compagnies aériennes canadiennes s'y conformeront à 100 %</li> </ul>	<p>La conformité n'est pas applicable avant 2023.</p> <p><b>Cible 4 :</b> 100 % des exploitants canadiens de lignes aériennes sont en conformité avec le régime CORSIA.</p>	
<b>Mesures contribuant à la SFDD: Collaborer avec des partenaires pour la lutte aux changements climatiques</b>			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
Réduire les émissions de GES de l'aviation par l'entremise du Plan d'action du Canada. Ce plan volontaire recense les principales initiatives déjà en place ou dans les cartons pour réduire les GES, et il propose une cible	<p><b>Point de départ :</b></p> <p>Le Plan d'action a été signé en 2012. Il prévoit un rapport annuel sur les progrès réalisés par rapport à un objectif de rendement énergétique</p> <p>Le dernier rapport (2018) montre que les transporteurs aériens</p>		Le plan d'action du Canada est un accord volontaire entre le Canada et l'industrie aéronautique pour travailler sur une série de mesures visant à réduire les émissions, comme le renouvellement et la modernisation de la flotte, l'amélioration des opérations au sol des aéronefs et des aéroports, l'amélioration de la gestion de la

<p>de rendement énergétique. Le Plan d'action devrait être renouvelé d'ici 2021</p>	<p>canadiens ont amélioré leur efficacité énergétique moyenne annuelle de 2 % entre 2008 et 2018</p> <p><b>Indicateur de rendement 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorations annuelles moyennes du rendement énergétique entre 2008 et 2020</li> </ul> <p><b>Cible 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le Plan d'action s'est fixé comme objectif d'améliorer de 1,5 % par an en moyenne le rendement énergétique entre 2008 et 2020</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Renouvellement du plan d'action</li> </ul> <p><b>Cible 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Renouveler le plan d'action d'ici 2021</li> </ul>	<p><b>Cible 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le dernier rapport annuel (2019) publié dans le cadre du plan d'action montre que les transporteurs aériens canadiens étaient en passe de dépasser la cible avec une amélioration de l'efficacité énergétique de 1,77e.</li> </ul> <p><b>Cible 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les parties au plan d'action ont convenu de le prolonger jusqu'en 2022 afin de disposer du temps nécessaire à un renouvellement complet.</li> <li>Transports Canada est actuellement en discussions avancées avec d'autres ministères et des représentants</li> </ul>	<p>circulation aérienne et le soutien de nouvelles technologies plus efficaces et moins émettrices.</p> <p>ODD 7.2 ODD 8.4 ODD 9.4 ODD 13.2</p>
---	--	--	---

		de l'industrie pour approuver un nouveau plan d'action visant à soutenir la décarbonisation du secteur aérien au-delà de 2022.	
<b>Mesures contribuant à la SFDD: Utiliser la législation et la réglementation pour limiter les émissions de GES</b>			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
<p>Dans le cadre de l'Initiative de réglementation du secteur maritime, réduire les émissions de GES et autres émissions atmosphériques du transport maritime, en travaillant avec l'Organisation maritime internationale (OMI) à l'élaboration de nouvelles normes et pratiques recommandées internationales pour les navires, ainsi qu'à la mise en œuvre de nouveaux règlements canadiens</p> <p>* Cette mesure ministérielle contribue également à la réduction des émissions de polluants atmosphériques, ce qui soutient l'objectif de la stratégie fédérale de développement durable (SFDD) « Collectivités sûres et saines »</p>	<p><b>Point de départ :</b> En 2019-2020 : Progrès dans les négociations relatives à la stratégie initiale de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur les GES, y compris l'adoption d'une résolution invitant les États membres à encourager la coopération volontaire entre le secteur portuaire et le secteur du transport maritime pour contribuer à la réduction des émissions de GES des navires, que le Canada a contribué à élaborer.</p> <p>85 % des instruments réglementaires ont été alignés sur la législation nationale ou les normes internationales.</p> <p>Tous les navires étaient conformes à 94 % à la réglementation sur les émissions des navires (sur la base des déficiences mineures observées).</p>		<p>Dans le cadre de la stratégie de l'OMI en matière de GES, l'OMI élabore des mesures visant à réduire l'intensité de carbone du secteur, contribuant ainsi directement à l'amélioration des changements climatiques et des émissions atmosphériques.</p> <p><a href="#">ODD 3.9</a></p> <p><a href="#">ODD 7.2</a></p> <p><a href="#">ODD 7.3</a></p> <p><a href="#">ODD 7a</a></p> <p><a href="#">ODD 9.5</a></p> <p><a href="#">ODD 17.16</a></p>

	<p><b>Indicateur de rendement 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage d'instruments harmonisés avec les lois canadiennes et les normes internationales</li> </ul> <p><b>Cible 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 100 % des instruments seront harmonisés avec les lois canadiennes et les normes internationales</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage des parties réglementées qui se conforment aux règlements</li> </ul> <p><b>Cible 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Respect des règlements à 100 %</li> </ul>	<p><b>Cible 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de changement par rapport à l'année dernière : L'alignement national lié à tous les autres instruments de réglementation des émissions atmosphériques reste à 85 %.</li> <li>• Le processus de mise à jour des règlements nationaux a commencé et la consultation, y compris le processus lié à la Gazette du Canada, devrait débuter en 2023.</li> </ul> <p><b>Cible 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le taux de conformité pour 2020-2021 et 2021-2022 n'est pas disponible, car les tests sur le carburant des navires n'ont pas été effectués en raison des restrictions liées à la COVID-19.</li> <li>• La conformité des navires pour 2019-2020 était de 94 %. Les résultats des tests de carburant sont utilisés, car ils couvrent un large éventail de la flotte nationale et internationale.</li> </ul>	
--	---	---	--

Mesures contribuant à la SFDD: Utiliser la législation et la réglementation pour limiter les émissions de GES			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
<p>Dans le cadre de l'<b>initiative de soutien de la réglementation des émissions de GES produites par les véhicules</b>, soutenir l'élaboration et la mise en œuvre des règlements sur les émissions de GES pour les véhicules légers et les véhicules lourds d'ECCC dans le cadre de la <i>Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)</i></p>	<p><b>Point de départ :</b></p> <p>De 2005 à 2017 (dernière année pour laquelle des données sont disponibles) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>L'intensité des émissions de GES a diminué de 10 % pour le transport de passagers, lorsque l'on exclut les équipements hors route</li> <li>L'intensité des émissions de GES a diminué de 19 % dans le secteur du transport de marchandises, principalement le transport routier, ferroviaire et maritime</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Variation de l'intensité des émissions du secteur des transports, mesurée en grammes par unité d'activité (par exemple, tonnes/km ou passager/km)</li> </ul>		<p>L'amélioration du rendement des véhicules routiers en matière d'émissions de GES permet de compenser l'augmentation des émissions due à l'accroissement de la population des véhicules routiers.</p> <p><a href="#">ODD 13.2</a></p>

	<p><b>Cible:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Diminution continue de l'intensité des émissions d'ici le 31 mars 2023</li> </ul> <p>Remarque : La fixation d'une valeur absolue ne sera possible qu'au moment de l'établissement et de la transmission de la part du secteur des transports dans les cibles de réduction du gouvernement du Canada</p>	<p><b>Cible:</b></p> <p>Le rendement global en matière d'émissions du parc de transport routier de passagers a continué de s'améliorer, quoique légèrement, tandis que pour le transport routier de marchandises, l'intensité des émissions de GES a augmenté de 2017 à 2019, ce qui peut être dû à l'utilisation croissante de véhicules de livraison du dernier kilomètre relativement moins efficaces.</p> <p>Depuis 2005-2019 (dernière année pour laquelle des données sont disponibles) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>L'intensité des émissions de GES a diminué de 11 % pour le transport routier de passagers, sans compter les équipements hors route.</li> <li>L'intensité des émissions de GES a diminué de 4 % pour le transport routier de marchandises.</li> </ul>	
<b>Mesures contribuant à la SFDD: Utiliser la législation et la réglementation pour limiter les émissions de GES</b>			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
Mener des recherches afin de générer les preuves techniques nécessaires pour soutenir les approches législatives et réglementaires visant à	<p><b>Point de départ</b></p> <p>En 2019 à 2020, le Centre d'innovation de TC a soutenu plus de 100 projets dans tous les modes de transport pour faire progresser la recherche, le</p>		Les résultats des essais et de l'évaluation des technologies avancées dans le cadre du programme éTV ont permis d'élaborer des règlements, des codes et des normes en matière d'environnement et de sécurité. Le

<p>réduire les émissions de GES et de polluants atmosphériques et pour promouvoir l'adoption de technologies propres dans plusieurs modes de transport, notamment par l'entremise du programme éTV</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>éTV</b>. Soutenir des projets dans le cadre du <b>programme écoTECHNOLOGIE pour les véhicules</b> afin de s'attaquer aux émissions de GES du secteur routier en testant des technologies de pointe et des pratiques novatrices pour éclairer l'élaboration de règlements, ainsi que de codes et de normes industriels, afin de garantir que les nouvelles technologies puissent être introduites au Canada de manière sûre, sécurisée et rapide</li> </ul> <p>* Ces mesures ministérielles contribuent également à la</p>	<p>développement et l'expérimentation de solutions technologiques propres pour le réseau de transport canadien</p> <p>De nombreux projets de recherche routière ont été menés en 2019 à 2020, notamment : l'essai des avantages aérodynamiques et des performances dynamiques des systèmes de peloton de camions; l'essai des performances en matière de protection des occupants des véhicules électriques et conventionnels; l'étude de la sécurité et des avantages environnementaux de pneus à faible résistance au roulement; l'essai de capteurs embarqués pour mesurer les émissions de différents oxydes d'azote (NOx) des véhicules lourds et l'évaluation du rendement à long terme des batteries des véhicules électriques</p> <p><b>Indicateur de rendement:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage du budget de recherche total pour les projets d'essais ou d'évaluations engagé ou dépensé</li> </ul> <p><b>Cible:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quatre-vingt-dix pour cent (90 %) du budget de</li> </ul>	<p><b>Cible:</b></p> <p>Programme éTV – 100 % du budget total de recherche dans le cadre du programme écoTECHNOLOGIE pour</p>	<p>programme continue également à évaluer le rendement des technologies automobiles émergentes telles que les véhicules électriques, les véhicules connectés et automatisés, et les systèmes de conduite automatisée. Cela permet de s'assurer que les technologies innovantes peuvent être introduites au Canada de manière sûre, sécurisée et opportune.</p> <p>ODD 13.2 ODD 14.2</p>
--	--	---	---

<p>réduction des polluants atmosphériques, ce qui appuie les objectifs « Mesures efficaces de lutte contre les changements climatiques » et « Collectivités sûres et saines » de la SFDD</p>	<p>recherche total engagé ou dépensé</p>	<p>véhicules (éTV) a été engagé ou dépensé.</p> <p>Au cours de l'exercice 2021-2022, 19 projets de recherche routière ont été menés sur des sujets tels que les systèmes avancés d'aide à la conduite, les systèmes coopératifs de pelotonnage de camions, la sécurité et la durabilité des batteries des véhicules électriques, l'électrification des systèmes de transport en commun, la sécurité des pneus et les essais environnementaux, ainsi que la simulation et la modélisation des émissions des véhicules connectés et automatisés.</p>	
<p><b>Mesures contribuant à la SFDD : Collaborer avec des partenaires pour la lutte aux changements climatiques</b></p>			
<p><b>Mesures ministérielles correspondantes</b></p>	<p><b>Points de départ Indicateurs de rendement Cibles</b></p>	<p><b>Résultats obtenus</b></p>	<p><b>Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)</b></p>
<p>Dans le cadre du Programme de définition des exigences sur la remise en état des véhicules lourds en service, collaborer avec d'autres ministères fédéraux, les provinces, les territoires et l'industrie afin d'explorer les écueils et les obstacles à l'installation de dispositifs d'économie de carburant sur les véhicules lourds, en éclairant l'élaboration de futures</p>	<p><b>Point de départ</b></p> <p>Le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques a pris l'engagement d'élaborer des exigences visant la remise en état des véhicules lourds en service par l'installation de dispositifs d'économie de carburant</p> <p>Un groupe de travail fédéral-provincial-territorial (FPT) a été mis sur pied pour explorer les</p>		<p>Les véhicules lourds sont au deuxième rang des plus grands contributeurs aux émissions de GES dans le secteur des transports et ces émissions devraient continuer d'augmenter. L'amélioration de l'efficacité dans ce secteur est essentielle pour atteindre les objectifs de réduction des GES afin d'atténuer les changements climatiques.</p> <p><a href="#">ODD 13.2</a></p>

<p>stratégies visant à réduire les GES de ce secteur</p> <p>* Cette mesure ministérielle contribue également à la réduction des émissions de polluants atmosphériques, ce qui soutient l'objectif « Collectivités sûres et saines » de la SFDD</p>	<p>possibilités de soutenir l'installation de dispositifs d'économie de carburant dans le secteur</p> <p><b>Indicateur de rendement:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapport de la phase 1 présentant le portrait du secteur et décrivant les défis à relever pour accélérer la remise en état des véhicules par l'installation de dispositifs d'économie de carburant</li> </ul> <p><b>Cible :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le rapport de la phase 1 sera terminé à l'automne 2020</li> </ul>	<p><b>Cible:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le rapport de la phase 1 a été achevé en juin 2021.</li> <li>• Le groupe de travail FPT élabore actuellement le rapport de la phase 2, qui devrait se terminer à l'automne 2022. Le présent rapport donne un aperçu des programmes et des options stratégiques qui encouragent l'adoption de mesures d'adaptation des véhicules lourds, à l'intention des administrations.</li> </ul>	
--	---	---	--

<b>Mesures contribuant à la SFDD : Collaborer avec des partenaires pour la lutte aux changements climatiques</b>			
<b>Mesures ministérielles correspondantes</b>	<b>Points de départ Indicateurs de rendement Cibles</b>	<b>Résultats obtenus</b>	<b>Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)</b>
Réduire les <b>émissions de GES du secteur ferroviaire</b> en renforçant la collaboration avec l' <a href="#">Association des chemins de fer du Canada</a> (ACFC)	<p><b>Point de départ :</b></p> <p>Un protocole d'entente avec l'industrie ferroviaire a été renouvelé pour couvrir les années 2018 à 2022</p> <p><b>Indicateur de rendement:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorations annuelles moyennes du rendement énergétique entre 2018 et 2022</li> </ul> <p><b>Cible :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>D'ici 2022, réduire l'intensité des émissions de 6 % pour le fret de classe 1, de 6 % pour les passagers interurbains et de 3 % pour les chemins de fer régionaux et à courte distance, par rapport à 2017</li> </ul>	<p><b>Cible:</b></p> <p>Le dernier rapport annuel (2019) montre que l'intensité des émissions de GES a diminué de 0,52 % pour le fret de classe 1 et a diminué de 9,18 % pour les passagers interurbains par rapport à la référence de 2017. L'intensité des émissions des lignes régionales et courtes a augmenté de 4,86 % par rapport à 2017.</p>	<p>Le protocole d'entente encourage les membres de l'ACFC, y compris les chemins de fer de marchandises, de passagers interurbains, d'intérêt local et de banlieue, à continuer de réduire volontairement l'intensité des émissions des locomotives au Canada par des mesures, des cibles et des actions qui réduisent l'intensité des émissions de GES des opérations ferroviaires.</p> <p>ODD 7a ODD 9.4 ODD 13.2 ODD 17.17</p>



## Les véhicules zéro émission (VZE) représenteront 10 % des ventes de nouveaux véhicules légers d'ici 2025, 30 % d'ici 2030 et 100 % d'ici 2040

Mesures contribuant à la SFDD: Collaborer avec des partenaires pour la lutte aux changements climatiques			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
<p>Collaborer avec les gouvernements provinciaux et territoriaux par l'entremise du Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur les véhicules zéro émission (Groupe de travail FPT sur les VZE) afin d'accélérer l'adoption des véhicules zéro émission au Canada</p> <p>Environnement et Changement climatique Canada, Innovation, Sciences et Développement économique Canada et Ressources naturelles Canada sont également membres de ce groupe de travail</p>	<p><b>Point de départ</b></p> <p>Le Groupe de travail FPT sur les VZE a été créé en vertu du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques. En date de septembre 2019, les objectifs du groupe sont d'échanger des informations entourant l'élaboration et la mise en œuvre de mesures relatives au VZE qui accéléreront leur adoption, en vue d'assurer l'harmonisation et la complémentarité des politiques et des programmes du gouvernement fédéral et des gouvernements des provinces et territoires, le cas échéant</p> <p><b>Indicateur de rendement:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pourcentage de VZE dans les ventes de véhicules légers neufs</li> </ul>		<p>La participation continue au groupe de travail FPT sur les véhicules à émission zéro et à l'IZEVA soutient l'élaboration de conseils stratégiques fédéraux visant à accroître l'adoption des véhicules à émission zéro au Canada.</p> <p>ODD 11.2 ODD 11.6 ODD 13.2</p>

	<p><b>Cible:</b></p> <p>Le gouvernement n'a pas fixé d'objectifs de ventes précis pour les VZE dans les années intermédiaires. Cependant, des points de référence théoriques ont été fixés pour s'assurer que le Canada est sur la bonne voie et qu'il atteindra la cible fixée pour 2025. Pour 2020 à 2023, les points de référence annuels sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3,9 % des nouveaux véhicules légers vendus seront des VZE d'ici le 31 décembre 2020;</li> <li>• 4,5 % des nouveaux véhicules légers vendus seront des VZE d'ici le 31 décembre 2021;</li> <li>• 5,4 % des nouveaux véhicules légers vendus seront des VZE d'ici le 31 décembre 2022</li> </ul>	<p><b>Cible:</b></p> <p>Le groupe de travail fédéral-provincial-territorial (FPT) sur les véhicules à émission zéro s'est réuni tous les trimestres pour faire le point sur les activités des administrations en matière de véhicules à émission zéro et échanger des pratiques exemplaires pour accroître l'adoption des véhicules à émission zéro au Canada. Le groupe de travail a également établi un mandat renouvelé afin de réaligner ses processus et ses objectifs. Enfin, les membres ont travaillé à la création d'un rapport semestriel, qui compilera les données régionales et ministérielles afin de créer un aperçu des efforts d'adoption des VEZ au Canada (en cours).</p> <p>Le Canada a continué à être membre de l'International Zero-Emission Vehicle Alliance (IZEVA), participant à des réunions mensuelles au cours desquelles ont eu lieu des discussions sur la transition équitable vers les VEZ, le chargement des VEZ et le recyclage des batteries.</p>	
<b>Mesures contribuant à la SFDD : Aider les entreprises et la population du Canada à prendre des mesures pour réduire les émissions de GES</b>			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
Accélérer l'adoption des VZE par les	<b>Point de départ</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• La part de marché des VEZ du Canada en 2021 (5,6 %) place le</li> </ul>

<p>entreprises et la population du Canada par l'entremise du programme d'<a href="#">Incitatifs pour l'achat de véhicules zéro émission</a> (iVZE) de TC</p>	<p>En janvier 2019, le gouvernement a annoncé des objectifs de vente de VEZ, comme suit : 10 % des véhicules légers neufs vendus doivent être des VEZ d'ici 2025, 30 % d'ici 2030 et 100 % d'ici 2040<sup>10</sup></p> <p>Pour contribuer à l'atteinte de ces objectifs, le Budget 2019<sup>11</sup> a alloué 300 millions de dollars sur trois ans, à partir de 2019 à 2020, au programme iVZE Pour l'iVZE : 63,5 % du fonds de remises incitatives utilisé au 31 mars 2020</p> <p><b>Indicateur de rendement 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage de VEZ dans les ventes de véhicules légers neufs</li> </ul> <p><b>Cible 1 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le gouvernement n'a pas fixé d'objectifs de ventes précis pour les VEZ dans les années intermédiaires. Cependant, des points de référence théoriques ont été fixés pour s'assurer que le Canada est sur la bonne voie et qu'il atteindra la cible fixée</li> </ul>	<p><b>Cible 1:</b></p> <p>Selon l'analyse des données d'IHS Markit par Transports Canada, le pourcentage des ventes de véhicules légers à émission zéro au Canada était de 8,3 % au premier trimestre 2022. La part de marché des VEZ a atteint 5,6 % en 2021, contre 3,8 % en 2020 et 3,1 % en 2019.</p>	<p>Canada en voie d'atteindre ses cibles de ventes de VEZ en 2025, tels que définis dans la Stratégie fédérale de développement durable de 2019-2022.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les progrès réalisés en vue d'atteindre l'objectif de ventes de véhicules à émission zéro au Canada contribuent à la réalisation de l'objectif du Canada de passer à une économie à faibles émissions de carbone.</li> </ul> <p>ODD 11.6 ODD 13.2</p>
--	--	---	--

<sup>10</sup> En juin 2021, le Cabinet Canada a annoncé une accélération de la cible de vente de 100 % de VEZ, passant de 2040 à 2035. Dans le cadre du Plan de réduction des émissions d'ici 2030 annoncé en mars 2022, le Canada s'est engagé à mettre en œuvre un mandat de ventes de VEZ réglementées dans le secteur des véhicules légers, selon lequel au moins 20 % des ventes de nouveaux véhicules doivent être des VEZ d'ici 2026 et au moins 60 % d'ici 2030, avec l'exigence que toutes les ventes de nouveaux véhicules légers soient des VEZ d'ici 2035.

<sup>11</sup> Sur ce montant, 292,7 millions de dollars sont disponibles pour des remises incitatives, le reste étant affecté aux coûts de fonctionnement du programme.

	<p>pour 2025. Pour la période 2020 à 2023, les points de référence annuels sont les suivants<sup>12</sup> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3,9 % des nouveaux véhicules légers vendus seront des VZE d'ici le jeudi 31 décembre 2020;</li> <li>• 4,5 % des nouveaux véhicules légers vendus seront des VZE d'ici le 31 décembre 2021;</li> <li>• 5,4 % des nouveaux véhicules légers vendus seront des VZE d'ici le samedi 31 décembre 2022</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage des fonds pour les remises incitatives du programme iVZE accordés aux Canadiens (c'est-à-dire utilisés)</li> </ul> <p><b>Cible 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 100 % des fonds pour les remises incitatives accordés aux Canadiens d'ici le 31 mars 2022</li> </ul>	<p>En 2021-2022, plus de 57 000 véhicules supplémentaires ont bénéficié du programme d'incitatifs pour l'achat de véhicules à émission zéro (plus de 140 000 au total depuis le 1<sup>er</sup> mai 2019).</p> <p>La Mise à jour économique et financière de 2021 prévoyait un montant supplémentaire de 72,6 millions de dollars pour que Transports Canada puisse continuer à exécuter le programme d'incitatifs pour l'achat de véhicules à émission zéro jusqu'en mars 2022.</p> <p><b>Cible 2:</b></p> <p>Au 31 mars 2022, plus de 605 millions de dollars d'incitatifs ont été traités pour les consommateurs. Ce montant dépasse les 587 millions de dollars disponibles pour le programme d'incitatifs pour l'achat de véhicules à émission zéro au début de 2021-2022 et représente environ 92 % du</p>	
--	--	---	--

<sup>12</sup> Ces repères seront modifiés lors du prochain examen de la Stratégie fédérale de développement durable afin de mieux correspondre aux cibles actualisées du Canada en matière de ventes de VEZ.

		financement incitatif disponible au 31 mars 2022 (660 millions de dollars).	
--	--	---	--



**Mesures à l'appui de l'objectif : Mesures efficaces de lutte contre les changements climatiques. Cette section concerne les démarches qui contribuent à l'atteinte de l'objectif « Mesures efficaces de lutte contre les changements climatiques » sans toutefois contribuer directement à l'atteinte d'une cible de la SFDD**

Mesures contribuant à la SFDD : Fournir un soutien et un financement pour la résilience climatique			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
Par l'intermédiaire de l' <a href="#">Initiative d'adaptation des transports dans le Nord</a> (IATN), TC soutient la recherche, le développement et l'essai de technologies d'adaptation innovantes, ainsi que les efforts de renforcement des capacités (par exemple, par des activités de sensibilisation et de mobilisation en matière d'adaptation), dans le	<p><b>Point de départ</b></p> <p>TC met en œuvre l'IATN depuis 2011. Ce programme devrait prendre fin le 31 mars 2021</p> <p>Une des principales réalisations de TC dans le cadre de cette initiative a été son engagement auprès d'autres gouvernements (provinciaux, territoriaux), le monde académique et l'industrie privée</p> <p>En date du 31 mars 2020, l'IATN avait financé un total de</p>		<p>Le soutien de notre Ministère à la recherche sur l'adaptation des transports dans le Nord et aux activités connexes a contribué à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• favoriser la collaboration interdisciplinaire;</li> <li>• faire progresser l'échange des connaissances;</li> <li>• renforcer la capacité institutionnelle à adapter les transports du Nord aux effets aigus des changements climatiques</li> </ul> <p><a href="#">ODD 9.1</a></p>

<p>but d'accroître la capacité d'adapter les infrastructures et les activités de transport nordique existantes et futures aux changements climatiques</p>	<p>95 études de recherche depuis son lancement en 2011</p> <p><b>Indicateur de rendement 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de réunions, d'ateliers ou de conférences de groupes de travail ou de réseaux financés, tenus ou présentés en ce qui concerne l'adaptation des transports</li> </ul> <p><b>Cible 1 :</b></p> <p>Au cours de la période 2020 à 2021 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cinq réunions, ateliers ou conférences de groupe de travail ou de réseaux ont été financés, tenus ou présentés</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'études de recherche financées</li> </ul> <p><b>Cible 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quatre études de recherche financées</li> </ul>	<p><b>Cible 2 :</b></p> <p>Bien que cette cible ait été atteinte en 2020-2021 comme prévu et que l'initiative ait pris fin en mars 2021, deux nouvelles activités de recherche ont été financées avec les fonds de fonctionnement disponibles en 2021-2022 et ont contribué aux objectifs de l'IATN.</p>	<p>ODD 9.4 ODD 11.2</p>
---	---	--	-----------------------------

Mesures contribuant à la SFDD : Fournir un soutien et un financement pour la résilience climatique			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
Poursuivre le déploiement du <a href="#">Fonds national des corridors commerciaux</a> (FNCC), qui investit 2,3 milliards de dollars pour renforcer la résilience et l'efficacité du réseau de transport	<p><b>Point de départ</b></p> <p>À ce jour, TC a terminé deux appels de propositions dans le cadre du FNCC : un appel national ouvert (juillet 2017) et un appel d'investissements dans les trois territoires (novembre 2018)</p> <p>Un troisième appel de projets soutenant la diversification des activités commerciales a été lancé (janvier 2019); il demeurera ouvert tant qu'il restera des fonds</p> <p>Le Budget 2019 a également prévu un montant supplémentaire de 400 millions de dollars pour les régions arctiques et nordiques du Canada, portant ainsi le financement total du FNCC à 2,3 milliards de dollars jusqu'en 2027 à 2028</p> <p><b>Indicateur de rendement:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre d'appels de propositions dans le cadre du programme</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Transports Canada exige que les proposants de projets tiennent compte, dans leurs propositions, de la façon dont leur projet augmentera la résilience du système de transport face aux changements climatiques.</li> <li>En intégrant des critères de résilience dans les processus d'évaluation et de sélection des projets du FNCC, le programme peut encourager les proposants à inclure dès le départ des éléments de résilience climatique dans la conception de leurs projets.</li> </ul> <p>ODD 9.1 ODD 9.4 ODD 11.2</p>

	<p><b>Cible:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un nouvel appel de propositions axé sur l'Arctique et le Nord dans le cadre du FNCC lancé et mené à terme d'ici 2023</li> </ul>	<p><b>Cible:</b></p> <p>Le programme a été recapitalisé dans le Budget de 2021, qui prévoyait un montant supplémentaire de 1,9 milliard de dollars, portant l'enveloppe financière totale du FNCC à 4,2 milliards de dollars. Depuis 2017, le Ministère a lancé six appels de propositions distincts. L'appel de propositions national et l'appel de propositions du Nord ont été menés à bien avant l'exercice 2021-2022 et ont approuvé 50 projets au total, ce qui a donné lieu à un financement fédéral de plus d'un milliard de dollars et à des investissements totaux de plus de 2,2 milliards de dollars si l'on tient compte des contributions de tous les promoteurs de projets.</p> <p>L'appel de propositions continu pour la diversification commerciale s'est clôturé le 9 décembre 2021, et les approbations de projets se sont poursuivies au cours de l'exercice 2022-2023. Un montant de 1,4 milliard de dollars a été engagé dans 61 projets, mobilisant 3,1 milliards de dollars d'investissements totaux. Cela comprend un engagement de financement de 33,3 millions de dollars pour le projet de l'Administration portuaire du Saguenay visant à installer un système de convoyeur électrique pour le transport des matériaux en vrac dans le port, ce qui réduira les émissions de GES en utilisant un système entièrement électrique au lieu de camions pour transporter les matériaux.</p>	
--	---	--	--

		<p>L'appel de l'Arctique et du Nord a été lancé en octobre 2020 et a été clôturé le 15 mars 2021, suivi des approbations de projets au cours de l'exercice 2021-2022. Le ministre des Transports a approuvé 16 projets, engageant 284,7 millions de dollars de financement du FNCC et suscitant des investissements totaux de 410,4 millions de dollars de la part de tous les partenaires des projets. Cela comprend un engagement de financement de 3,5 millions de dollars pour le projet de BGC Engineering visant à élaborer un système de gestion des risques qui permettrait aux propriétaires et aux exploitants d'évaluer la résilience climatique et les risques pour les infrastructures de transport existantes, notamment en surveillant les géorisques, et d'intervenir avant que des dommages irréparables ne se produisent.</p> <p>L'appel de propositions « Réduire la congestion de la chaîne d'approvisionnement dans les ports du Canada » a été lancé en janvier 2022 et se terminera le 25 février 2022. Les annonces de projets pour l'appel des ports sont attendues au cours de l'été et de l'automne 2022.</p> <p>Enfin, en décembre 2021, Transports Canada a lancé l'appel de propositions « Accroître la fluidité des chaînes d'approvisionnement du Canada », qui s'est terminé le 31 mars 2022. Les évaluations de ces propositions sont prévues pour l'été et l'automne 2022.</p>	
--	--	---	--



## Croissance propre : Une industrie des technologies propres croissante au Canada contribue à une croissance propre et à la transition vers une économie à faibles émissions de carbone

### Contexte ministériel:

Les investissements dans les technologies propres et l'innovation contribuent à la croissance propre et à la transition vers une économie à faibles émissions de carbone, ce qui entraîne des avantages économiques et environnementaux. Dans ce contexte, le programme de recherche, de développement et de démonstration de base sur les principaux modes de transport propre – transport aérien, maritime et ferroviaire de TC contribuera à réduire les émissions de GES et de polluants atmosphériques provenant des secteurs du transport aérien, maritime et ferroviaire grâce à des recherches ciblées sur les technologies émergentes et les pratiques novatrices.



### Mesures à l'appui de l'objectif : Croissance propre. Cette section porte sur les mesures qui soutiennent l'objectif « Croissance propre », mais qui n'appuient pas directement une cible de la SFDD

Mesures contribuant à la SFDD : Autres (cette section concerne les démarches qui contribuent à l'atteinte de l'objectif «Croissance propre» sans toutefois contribuer directement à l'atteinte d'une cible de la SFDD)			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
Dans le cadre du <b>Programme de recherche, de développement et de démonstration des principaux modes de transport propre pour les secteurs</b>	<p><b>Point de départ 1</b></p> <p>2019 à 2020 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Parmi les projets de recherche sur le transport ferroviaire, on compte une étude de faisabilité sur</li> </ul>		<p>Transport aérien :</p> <p>Des projets de recherche aéronautique ont été financés dans les domaines suivants : émissions contribuant aux changements climatiques, émissions de polluants atmosphériques et carburants du transport aérien.</p>

<p><b>aérien, maritime et ferroviaire</b>, réduire les émissions de GES et de polluants atmosphériques provenant du transport aérien, maritime et ferroviaire en menant des recherches ciblées sur les technologies émergentes et les pratiques novatrices</p> <p><b>Transport aérien.</b> TC sélectionne des projets de recherche de haute qualité dans les domaines prioritaires actuels : les émissions contribuant aux changements climatiques, les émissions de polluants atmosphériques et les carburants d'aviation. Ces domaines de recherche sont sélectionnés en fonction des priorités actuelles du Ministère et de l'industrie en général</p> <p><b>Transport ferroviaire.</b> Soutenir des projets visant à réduire les émissions de GES dans le secteur du transport</p>	<p>l'Hyperloop et une étude sur l'innovation propre dans le domaine ferroviaire au Canada qui vise à recenser les dix technologies ferroviaires les plus prometteuses</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Du côté du transport maritime, on compte un projet pilote d'électrification des petits navires, l'évaluation de l'efficacité des revêtements de coque sur les émissions des navires, ainsi que l'évaluation de l'efficacité du nettoyage de la coque et des hélices sur l'efficacité énergétique et les émissions des navires. Le programme a également lancé un nouvel appel de propositions de 4,7 millions de dollars pour faire progresser la conception et l'essai de solutions technologiques propres pour le secteur maritime</li> <li>• Parmi les projets de recherche dans le domaine de l'aviation, on retrouve un projet qui vise à mettre au point une nouvelle méthode d'étalonnage des instruments de mesure des émissions des moteurs d'avion, ainsi qu'une étude en vol des caractéristiques de la traînée de condensation lorsque différents carburants sont utilisés</li> </ul>		<p>Les résultats des projets de R-D-D aéronautiques contribuent à l'amélioration de la qualité de l'air dans les collectivités canadiennes et à la réduction des émissions de GES, en soutenant la recherche qui améliore la mesure, l'évaluation d'impact et l'atténuation des émissions du transport aérien. Par exemple, les connaissances acquises dans le cadre de ces projets peuvent optimiser la conception de carburants d'aviation durables afin de minimiser la formation de traînées de condensation.</p> <p>Transport ferroviaire : Les deux projets ferroviaires appuient les efforts plus vastes visant à réduire les émissions de GES du secteur ferroviaire en mettant à l'essai des technologies de pointe et des pratiques novatrices afin d'éclairer l'élaboration de règlements, ainsi que des codes et normes de l'industrie, de manière à ce que de nouvelles technologies puissent être introduites au Canada de manière sûre, sécuritaire et opportune.</p> <p>Deux (2) projets ferroviaires ont été financés au cours de l'exercice 2021-2022.</p> <p>Les deux projets fournissent des preuves techniques qui pourraient être utilisées pour informer l'élaboration de politiques relatives à l'état des technologies de décarbonisation émergentes disponibles pour l'industrie.</p> <p>Transport maritime :</p>
--	--	--	---

<p>ferroviaire en testant des technologies de pointe et des pratiques innovantes afin d'éclairer l'élaboration de règlements, ainsi que de codes et de normes industriels, afin de garantir que les nouvelles technologies puissent être introduites au Canada de manière sûre, sécurisée et rapide</p> <p><b>Transport maritime.</b> Soutenir des projets visant à réduire les émissions de GES dans le secteur du transport maritime en testant des technologies de pointe et des pratiques innovantes afin d'éclairer l'élaboration de règlements, ainsi que de codes et de normes industriels, afin de garantir que les nouvelles technologies puissent être introduites au Canada de manière sûre, sécurisée et rapide</p> <p>* Comme ces travaux contribuent à la réduction des émissions de GES et de polluants</p>	<p><b>Indicateur de rendement 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) Nombre de domaines prioritaires dans lesquels TC a financé des projets de recherche de haute qualité</li> <li>(b) Les projets de recherche financés fournissent des données probantes utilisées pour soutenir la préparation de politiques, de règlements et de positions de négociation</li> </ul> <p><b>Cible 1:</b></p> <p>Pour les projets de recherche :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) au moins un projet dans chaque domaine prioritaire identifié est financé chaque année;</li> <li>(b) 80 % des projets financés fournissent des données et des éléments probants qui sont utilisés pour soutenir la préparation de politiques, de règlements et de positions de négociation</li> </ul>	<p><b>Cible aéronautique 1a :</b> Au moins un projet a été financé dans chacun des trois domaines prioritaires de la recherche aéronautique. Les projets de recherche aéronautique financés en 2021-2022 comprenaient un projet de mesure en altitude des émissions de particules et des caractéristiques des traînées de condensation comparant le carburéacteur classique et un carburant d'aviation durable; et la démonstration d'une méthode d'étalonnage rapide et sur place pour un instrument de mesure de la masse des particules non volatiles, en utilisant une turbine à gaz comme source.</p> <p><b>Cible aéronautique 1b :</b> 97 % des projets financés dans le domaine de l'aviation ont fourni des données probantes/données utilisées pour soutenir l'élaboration des politiques, de la réglementation et de positions de négociation.</p> <p><b>Cible ferroviaire 1a :</b> Trois projets de recherche ferroviaire financés comprenaient : l'essai et l'analyse d'un carburant diesel dérivé de la lignine à plus forte concentration, l'essai et l'analyse d'un convertisseur catalytique 2 en 1 pour l'élimination simultanée de NOx et de PM et l'amélioration du rendement du carburant, ainsi qu'une étude de faisabilité liée à la conversion d'une locomotive de manœuvre à l'alimentation par pile à hydrogène.</p> <p><b>Cible ferroviaire 1b :</b></p>	<p>Les résultats des projets de R-D-D maritimes favorisaient l'adoption d'innovations en matière de navires peu bruyants et peu polluants, au niveau national et international. Cela permet de s'assurer que les technologies innovantes peuvent être introduites de manière sûre et opportune.</p> <p>ODD 3.9 ODD 9.4 ODD 13.2</p>
--	---	--	---

<p>atmosphériques, ils s'inscrivent dans une démarche ministérielle qui soutient également les objectifs « Mesures efficaces de lutte contre les changements climatiques » et « Collectivités sûres et saines » de la SFDD</p>		<p>100 % des projets ferroviaires financés ont fourni des résultats à l'appui de l'élaboration de politiques, de règlements et/ou de positions de négociation.</p> <p><b>Cible maritime 1a :</b> Six projets dans le domaine maritime ont été financés pour soutenir la démonstration et le déploiement pilote de technologies à faible émission de carbone et à émission zéro dans le secteur maritime. Ces projets comprennent la démonstration de diesel renouvelable produit par hydrogénation (DRPH) à faible teneur en carbone pour les flottes de remorqueurs commerciaux, une évaluation de la sécurité maritime des piles à combustible à hydrogène à émission zéro, des essais pour mesurer les matières particulaires provenant de l'utilisation du biodiesel, le développement de structures composites solaires fonctionnelles pour les applications maritimes et la démonstration d'un système de propulsion électrique à batterie pour un remorqueur.</p> <p><b>Cible maritime 1b :</b> 100 % des projets de recherche financés au cours des exercices 2021 à 2022 ont généré les preuves techniques nécessaires pour soutenir les approches législatives et réglementaires visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques, et à promouvoir l'adoption de technologies propres. Les résultats des projets de R-D-D contribuent aux efforts du gouvernement</p>	
--	--	--	--

		<p>du Canada visant à faire progresser la navigation maritime durable – à l'échelle nationale et internationale – en soutenant la R-D-D pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), les principaux contaminants atmosphériques et le carbone noir. Certains des travaux de recherche comprenaient, sans s'y limiter :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la démonstration du déploiement pilote du système de propulsion électrique hybride dans le cadre d'essais en conditions réelles pour les petits navires de pêche;</li> <li>• le soutien à l'élaboration de pratiques exemplaires/stratégies d'entretien pour réaliser des économies de carburant, des avantages environnementaux et optimiser les coûts d'entretien associés au revêtement de la coque et au polissage des hélices sur les cargos hors mer;</li> <li>• deux nouveaux contrats ont été attribués en mars 2022 pour des déploiements pilotes de systèmes de propulsion à émission zéro pour les petits navires de pêche – les travaux commenceront au cours des exercices 2022 à 2023;</li> <li>• le soutien à la conception du prototype d'une technologie de nettoyage robotisé de navires en route en tant que dispositif de nettoyage de la coque à utiliser en transit;</li> <li>• le soutien à l'élaboration d'un outil en ligne qui utilise les conditions météorologiques dynamiques et la trajectoire des navires pour trouver</li> </ul>	
--	--	---	--

	<p><b>Point de départ 2:</b></p> <p>Au 31 mars 2020, 29 % de l'enveloppe de financement des subventions ont été investis dans treize projets</p> <p><b>Indicateur de rendement 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) Pourcentage de l'enveloppe de subventions fédérales (une enveloppe globale de 3 millions de dollars) investie dans la lutte contre les émissions de GES et de polluants atmosphériques provenant des transports aériens, maritimes et ferroviaires, par l'entremise d'appels de propositions pour la recherche sur les</li> </ul>	<p>un itinéraire économe en carburant pour les navires;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>le soutien à l'élaboration de pratiques exemplaires/stratégies d'entretien pour réaliser des économies de carburant, des avantages environnementaux et optimiser les coûts d'entretien associés au revêtement de la coque et au polissage des hélices sur les cargos hors mer;</li> <li>la détermination des résultats potentiels en matière de rendement des navires en matière de bruit sous-marin et de réduction des GES grâce à l'application de revêtements en graphène sur les navires de pêche.</li> </ul>	
--	--	---	--

	<p>technologies émergentes et les pratiques innovantes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (b) Nombre de projets financés par des subventions fédérales pour étudier et faire progresser les technologies émergentes et les pratiques innovantes liées à la lutte contre les émissions de GES et de polluants atmosphériques dans les transports aériens, maritimes et ferroviaires<sup>13</sup></li> </ul> <p><b>Cible 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (a) 80 % de l'enveloppe de financement des subventions ont été investis</li> <li>• (b) Au moins 30 projets financés d'ici le 31 mars 2023</li> </ul>	<p><b>Cible 2 :</b></p> <p>(a) 93 % de l'enveloppe de financement a été investie.</p> <p>(b) 31 projets ont été financés par des subventions fédérales pour étudier et faire progresser les technologies émergentes et les pratiques innovantes liées à la lutte contre les émissions de GES et de polluants atmosphériques provenant du transport aérien, maritime et ferroviaire.</p>	
--	---	---	--

<sup>13</sup> La subvention maximale par projet est de 100 000 dollars.



## Côtes et océans sains : Les côtes et les océans contribuent à des écosystèmes sains, résilients et productifs

### Contexte ministériel:

TC s'est engagé à protéger les côtes et les océans du Canada et à les maintenir en bonne santé pour les générations futures. Le Ministère élabore et applique des politiques, des règlements et des programmes, comme la Programme national de surveillance aérienne (PNSA), visant à protéger le milieu marin.

Le gouvernement continue également à mettre en œuvre le PPO, une stratégie pangouvernementale complète visant à établir un système de sécurité maritime de calibre mondial afin de protéger les écosystèmes marins du Canada. Le PPO comprend un certain nombre d'initiatives novatrices et transformatrices mises en œuvre par cinq organisations fédérales dans quatre grands domaines prioritaires, à savoir les mesures de prévention et d'intervention liées à la sécurité maritime; la préservation et la restauration des écosystèmes et des habitats marins; l'établissement et le renforcement de partenariats avec les collectivités autochtones et côtières, et la garantie que le système de sécurité maritime du Canada repose sur de meilleures données probantes qui sont fondées sur la science et les connaissances locales.

En s'inspirant du PPO, Transport Canada continue l'Initiative de protection des baleines d'un valeur de 167,4 millions de dollars visant à protéger et rétablir les populations de baleines en voie de disparition au Canada en s'attaquant aux principales menaces qui pèsent sur l'épaulard résident du Sud, la baleine noire de l'Atlantique Nord et le béluga de l'estuaire du Saint-Laurent. Transports Canada continue également de peaufiner et de mettre en œuvre des mesures saisonnières pour réduire le risque de collision entre les navires et les baleines noires de l'Atlantique Nord dans nos eaux orientales.



**Mesures à l'appui de l'objectif : Côtes et océans sains. Cette section présente les mesures qui appuient l'atteinte de l'objectif « Côtes et océans sains », mais qui ne soutiennent pas directement l'atteinte d'une cible de la SFDD**

<b>Mesures contribuant à la SFDD : Travailler avec des partenaires pour protéger et restaurer les écosystèmes côtiers</b>			
<b>Utiliser la législation et la réglementation pour protéger les côtes et les océans</b>			
<b>Protéger et gérer les zones marines et côtières</b>			
<b>Mesures ministérielles correspondantes</b>	<b>Points de départ Indicateurs de rendement Cibles</b>	<b>Résultats obtenus</b>	<b>Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)</b>
<p>Mettre en œuvre le <a href="#">Plan de protection des océans – Pilier I</a> : Un système de sécurité maritime de pointe</p> <p><b>Pilier I.</b> Liste partielle des initiatives visant à renforcer la prévention des incidents maritimes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nouveaux systèmes d'échange de renseignements – Le gouvernement du Canada collaborera avec les collectivités autochtones et côtières afin de concevoir de nouveaux systèmes et de nouvelles plateformes d'échange de renseignements qui leur donneront accès en temps réel aux renseignements relatifs aux</li> </ul>	<p><b>Point de départ</b></p> <p>Depuis 2016, le gouvernement du Canada collabore avec les Canadiens et les peuples autochtones dans le cadre du PPO afin de protéger nos côtes et nos voies navigables pour les générations futures tout en favorisant la croissance économique. Trois ans plus tard, le Plan a renforcé notre système de sécurité maritime et la protection de nos écosystèmes côtiers est meilleure que jamais. Les travaux se poursuivront pour que le PPO respecte ses engagements</p>	<p><b>Taux d'incidents maritimes et de déversements d'hydrocarbures :</b></p> <p>Les trois principaux navires impliqués dans des accidents maritimes (y compris les déversements) au Canada (2016 par rapport à 2020) par 10M de milles marins (NM) parcourus :</p> <p>2016 : Pré-PPO</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Navires de pêche – 27,5 accidents</li> <li>Remorqueurs – 20,7 accidents</li> <li>Gouvernement/recherche – 20,5 accidents</li> </ul> <p>2020</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Navires de pêche – 18,7 accidents</li> <li>Remorqueurs – 14,6 accidents</li> </ul>	<p>Le Plan de protection des océans vise à protéger davantage les côtes et les collectivités côtières du Canada contre les incidences potentielles de la navigation. Cela signifie qu'il faut améliorer la manière dont nous prévenons les incidents de pollution marine et intervenons face à ceux-ci. Grâce au Plan de protection des océans, le gouvernement du Canada élabore des plans d'intervention d'urgence adaptés aux besoins locaux, accroît la présence sur l'eau et la capacité</p>

<p>activités de navigation maritime pour favoriser une navigation plus sécuritaire dans les eaux locales</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Projet pilote visant à améliorer les services météorologiques maritimes pour favoriser les opérations de trafic maritime et améliorer la sécurité des zones à haut risque</li> <li>• Gestion proactive des bâtiments Permet aux acteurs du système de sécurité maritime (gouvernements, collectivités, groupes autochtones) de contribuer à la gestion du trafic local</li> <li>• Rapprovisionnement plus sûr dans les collectivités arctiques – Financement de nouveaux outils et de nouvel équipement pour décharger les biens essentiels dans les collectivités du Nord</li> <li>• Un principe du pollueur-payeur renforcé – Supprimer la limite de responsabilité par incident de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires du Canada afin de verser une indemnisation illimitée aux intervenants et aux victimes d'un déversement d'hydrocarbures causé par un navire</li> <li>• Lieux de refuge – Déterminer à l'avance les emplacements côtiers où un navire ayant</li> </ul>	<p><b>Indicateur de rendement:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le nombre d'incidents liés à la sécurité maritime et de déversements d'hydrocarbures causés par un navire dans les eaux canadiennes</li> </ul> <p><b>Cible :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• D'ici 2022, réduire le nombre de petits déversements de pétrole et d'incidents maritimes par rapport au nombre de sorties en mer, comparé à la moyenne des cinq années précédentes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gouvernement/recherche – 8,3 accidents</li> </ul> <p>Pour obtenir des renseignements complets sur les initiatives et les résultats du premier pilier du PPO, veuillez consulter le plus récent Rapport aux Canadiens à l'adresse suivante :</p> <p><a href="https://tc.canada.ca/fr/initiatives/plan-protection-oceans/rapport-canadiens-investir-dans-nos-cotes-grace-plan-protection-oceans">https://tc.canada.ca/fr/initiatives/plan-protection-oceans/rapport-canadiens-investir-dans-nos-cotes-grace-plan-protection-oceans</a></p>	<p>d'intervention, permettant des actions d'intervention rapides et fondées sur des données scientifiques en cas de déversement, et élargissant le rôle de la Garde côtière auxiliaire canadienne.</p> <p>ODD Target 14.2</p>
---	---	---	---

<p>besoin d'assistance pourrait prendre des mesures pour stabiliser son état afin de protéger la vie humaine et l'environnement. Le ministère passe actuellement en revue son Plan d'urgence national sur les lieux de refuge en fonction des résultats des activités de mobilisation, des recherches et de l'ajout de nouvelles annexes régionales</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Initiative sur les mouillages – Recherche et analyse des répercussions environnementales, économiques sociales et de sécurité des mouillages</li> <li>• Système d'intervention harmonisé – Élaborer un cadre large et intégré pour la préparation et l'intervention en cas de déversements autres que ceux d'hydrocarbures causés par des navires</li> </ul> <p>Les initiatives visant à renforcer les interventions en cas d'incident maritime comprennent ce qui suit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une Garde côtière canadienne plus forte – Les systèmes de commande de la Garde côtière canadienne seront améliorés là où des lacunes ont été identifiées. La Garde côtière se verra accorder plus de pouvoir pour intervenir directement afin de prévenir les incidents maritimes, par exemple</li> </ul>			
---	--	--	--

<p>lorsque les exploitants de navires ont été réticents à agir</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intervention d'urgence renforcée – Une capacité d'intervention 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 sera mise en place pour gérer efficacement les incidents maritimes, et des données environnementales de référence sur la côte nord de la Colombie-Britannique seront recueillies</li> <li>• Amélioration de la capacité d'ECCC à faire respecter les lois sur la faune et sur l'environnement pour les côtes est et ouest; élargissement de l'ensemble de produits océaniques en 3D et amélioration du service en le rendant accessible 24 heures sur 24, 7 jours sur 7</li> <li>• Augmentation de la capacité de remorquage – Un dispositif de remorquage sera ajouté aux importants navires de la Garde côtière canadienne sur les côtes est et ouest pour améliorer la capacité de la Garde à prendre des mesures rapides. Deux nouveaux navires capables de remorquer de grands bâtiments commerciaux en détresse seront loués</li> </ul> <p>Mesures d'intervention de rechange (MIR) – Recherche et politique sur les MIR, comme le recours aux</p>			
---	--	--	--

agents dispersants et le brûlage in situ, mesures qui pourraient être utilisées uniquement lorsqu'elles présentent un avantage environnemental			
<b>Mesures contribuant à la SFDD : Enrichir nos connaissances sur les écosystèmes côtiers, les aires marines protégées (AMP) et les pêches</b>			
<b>Mesures ministérielles correspondantes</b>	<b>Points de départ Indicateurs de rendement Cibles</b>	<b>Résultats obtenus</b>	<b>Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)</b>
<p>Mettre en œuvre le <a href="#">Plan de protection des océans</a> – Pilier II : Préservation et restauration des écosystèmes marins</p> <p>Le <b>Pilier II</b> – Préservation et restauration des écosystèmes marins comprend les initiatives ci-dessous</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Collecte de données de référence et évaluation des effets cumulatifs – En étroite collaboration avec les collectivités autochtones et côtières, le gouvernement du Canada créera un programme pilote de référence pour mieux comprendre les effets cumulatifs des activités maritimes sur les écosystèmes côtiers</li> <li>Protection des écosystèmes aquatiques – De nouvelles mesures seront financées pour</li> </ul>	<p><b>Point de départ</b></p> <p>Depuis 2016, le gouvernement du Canada collabore avec les Canadiens et les peuples autochtones dans le cadre du PPO afin de protéger nos côtes et nos voies navigables pour les générations futures tout en favorisant la croissance économique. Trois ans plus tard, le Plan a renforcé notre système de sécurité maritime et la protection de nos écosystèmes côtiers est meilleure que jamais. Les travaux se poursuivront pour que le PPO respecte ses engagements</p> <p><b>Indicateur de rendement :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de navires abandonnés et naufragés traités</li> </ul>	<p><b>Stratégie nationale sur les épaves et les navires abandonnés :</b></p> <p>Dans le cadre du Plan de protection des océans, en partenariat avec le ministère des Pêches et des Océans et la Garde côtière canadienne, nous avons atteint notre objectif fédéral de traiter au moins 275 épaves et navires abandonnés d'ici le 31 mars 2022, soit deux ans plus tôt que prévu. En date du 31 mars 2022, le PPO a traité 545 navires sous l'autorité de la LEBAD (Transports Canada et Garde côtière canadienne).</p> <p>Pour obtenir des renseignements complets sur les initiatives et les résultats du premier pilier du PPO, veuillez consulter le plus récent Rapport aux Canadiens à l'adresse suivante : <a href="https://tc.canada.ca/fr/initiatives/plan-protection-occeans/rapport-canadiens-">https://tc.canada.ca/fr/initiatives/plan-protection-occeans/rapport-canadiens-</a></p>	<p>Toutes les activités pour traiter les navires préoccupants contribuent à l'objectif de la SFDD, à savoir la santé des côtes et des océans, ainsi que la pureté des lacs et des rivières, car elles réduiront ou élimineront les risques posés par les navires préoccupants sur l'environnement marin, ainsi que sur la santé et la sécurité des citoyens.</p> <p><a href="#">ODD 3.9</a></p> <p><a href="#">ODD 9.4</a></p> <p><a href="#">ODD 13.2</a></p> <p><a href="#">ODD 14.2</a></p>

<p>mettre en place un système de détection des baleines en temps réel afin d'alerter les marins de leur présence en vue de les aider à éviter les interactions et les collisions avec les cétacés</p> <p>Gestion des navires abandonnés et des épaves – Le gouvernement met en œuvre une stratégie nationale axée sur la prévention et le retrait des navires posant problème</p>	<p><b>Cible :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>D'ici 2022, au moins 275 navires préoccupants ont été traités</li> </ul>	<p><a href="#">investir-dans-nos-cotes-grace-plan-protection-oceans</a></p>	
<p><b>Mesures contribuant à la SFDD : Travailler avec des partenaires pour protéger et restaurer les écosystèmes côtiers.</b></p>			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
<p>Mettre en œuvre le <a href="#">Plan de protection des océans</a> – Pilier III : Partenariats avec les Autochtones</p> <p>Le gouvernement donnera aux collectivités autochtones des occasions de jouer un rôle actif dans la navigation responsable et le système de sécurité</p>	<p><b>Point de départ</b></p> <p>Depuis 2016, le gouvernement du Canada collabore avec les Canadiens et les peuples autochtones dans le cadre du PPO afin de protéger nos côtes et nos voies navigables pour les générations futures tout en favorisant la croissance économique. Trois ans plus tard, le Plan a renforcé notre système de sécurité maritime et la protection de nos écosystèmes côtiers est meilleure que jamais. Les travaux se poursuivront pour</p>	<p><b>Participation des groupes autochtones au secteur maritime du Canada</b></p> <p>Des cibles précises pour mesurer la participation accrue des peuples autochtones dans l'ensemble du système de sécurité maritime continuent d'être déterminées conjointement par la collaboration entre le PPO et les partenaires autochtones dans le cadre de la prochaine phase du PPO.</p>	<p>Les communautés autochtones côtières ont des liens avec les océans du Canada qui s'étendent sur plusieurs générations. Dans le cadre du Plan de protection des océans, nous collaborons activement et établissons des partenariats avec les peuples autochtones de tout le pays pour améliorer notre système de sécurité maritime. En mars 2022, nous avons organisé plus de 2 300 séances de mobilisation, dont plus de</p>

	<p>que le PPO respecte ses engagements</p> <p><b>Indicateur de rendement :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de groupes autochtones qui participent au système de sécurité maritime du Canada</li> </ul> <p><b>Cible :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• D'ici 2027, un plus grand nombre de groupes autochtones intéressés seront des partenaires actifs dans le système de sécurité maritime du Canada (La cible précise sera établie d'ici avril 2022, à la suite des rencontres avec les partenaires autochtones)</li> </ul>	<p>En mars 2022, nous avons tenu plus de 2 300 séances de mobilisation, dont plus de 1 800 avec des groupes autochtones, afin de moderniser la sécurité maritime et la protection de l'environnement au Canada.</p> <p>Pour obtenir des renseignements complets sur les initiatives et les résultats du premier pilier du PPO, veuillez consulter le plus récent Rapport aux Canadiens à l'adresse suivante :  <a href="https://tc.canada.ca/fr/initiatives/plan-protection-oceans/rapport-canadiens-investir-dans-nos-cotes-grace-plan-protection-oceans">https://tc.canada.ca/fr/initiatives/plan-protection-oceans/rapport-canadiens-investir-dans-nos-cotes-grace-plan-protection-oceans</a></p>	<p>1 800 avec des groupes autochtones.</p> <p>ODD Target 14.2</p>
<b>Mesures contribuant à la SFDD: Enrichir nos connaissances sur les écosystèmes côtiers, les aires marines protégées (AMP) et les pêches</b>			
<b>Mesures ministérielles correspondantes</b>	<b>Points de départ Indicateurs de rendement Cibles</b>	<b>Résultats obtenus</b>	<b>Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)</b>
<p>Mettre en œuvre le <a href="#">Plan de protection des océans</a> – Pilier IV : Données probantes plus rigoureuses et augmentation de la participation communautaire et de la sensibilisation du public</p>	<p><b>Point de départ</b></p> <p>Depuis 2016, le gouvernement du Canada collabore avec les Canadiens et les peuples autochtones dans le cadre du PPO afin de protéger nos côtes et nos voies navigables pour les</p>	<p>La science est la pierre angulaire de la prise de décision fondée sur des données probantes. Dans le cadre du PPO, le gouvernement du Canada a investi dans la recherche scientifique et la technologie afin de nous aider à mieux prévenir les déversements d'hydrocarbures provenant des</p>	<p>Dans le cadre du Plan de protection des océans, le gouvernement du Canada investit dans la recherche scientifique et la technologie afin de mieux prévenir les déversements d'hydrocarbures provenant</p>

	<p>générations futures tout en favorisant la croissance économique. Trois ans plus tard, le Plan a renforcé notre système de sécurité maritime et la protection de nos écosystèmes côtiers est meilleure que jamais. Les travaux se poursuivront pour que le PPO respecte ses engagements</p> <p><b>Indicateur de rendement 1 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage des politiques et des plans d'intervention opérationnels préparés dans le cadre du PPO qui sont appuyés par des connaissances et des renseignements scientifiques, locaux (ou traditionnels) et d'autres renseignements pertinents</li> </ul> <p><b>Cible 1 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• D'ici 2022, 100 % des politiques et des plans d'intervention opérationnels sont appuyés par des connaissances et des renseignements scientifiques, locaux (ou traditionnels) et d'autres renseignements pertinents</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 2 :</b></p>	<p>navires et de mieux y réagir, tout en améliorant notre compréhension de la façon de protéger les écosystèmes côtiers.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les initiatives du PPO étaient, à divers degrés, fondées sur une combinaison d'information et de connaissances scientifiques et/ou locales/traditionnelles, et/ou d'autres connaissances et renseignements pertinents.</li> <li>• L'enquête d'opinion publique Angus Reid, commandée par le Centre pour le transport maritime responsable, un organisme indépendant, en février 2021, a montré une augmentation de 6 % de la confiance du public dans le système de sécurité maritime du Canada depuis le début du Plan de protection des océans (71 % se sont déclarés très/assez confiants contre 65 % en 2016).</li> </ul> <p>Pour obtenir des renseignements complets sur les initiatives et les résultats du premier pilier du PPO, veuillez consulter le plus récent Rapport aux Canadiens à l'adresse suivante : <a href="https://tc.canada.ca/fr/initiatives/plan-protection-océans/rapport-canadiens-investir-dans-nos-cotes-grace-plan-protection-océans">https://tc.canada.ca/fr/initiatives/plan-protection-océans/rapport-canadiens-investir-dans-nos-cotes-grace-plan-protection-océans</a></p>	<p>des navires et de mieux y réagir, tout en améliorant notre compréhension de la façon de protéger les écosystèmes côtiers.</p> <p><a href="#">ODD Target 14.2</a></p>
--	---	---	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pourcentage de Canadiens qui font confiance au système de sécurité maritime du Canada</li> </ul> <p><b>Cible 2 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>D'ici 2022, au moins 70 % des Canadiens et au moins 75 % des communautés côtières auront une confiance modérée ou totale envers le système de sécurité maritime du Canada</li> </ul>		
<b>Mesures contribuant à la SFDD : Enrichir nos connaissances sur les écosystèmes côtiers, les aires marines protégées (AMP) et les pêches</b>			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
Soutenir la protection et le rétablissement des populations de baleines en voie de disparition au Canada grâce à la recherche et à la surveillance	<p><b>Point de départ</b></p> <p>La station d'écoute sous-marine (SES) à la fine pointe mondiale installée dans le passage Boundary collige des données sur le bruit sous-marin en temps réel en « écoutant » les navires dans les voies de navigation entrantes et sortantes, ainsi que sur le bruit ambiant et les appels des mammifères marins</p> <p><b>Indicateur de rendement:</b></p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>La collecte de données sur le bruit sous-marin des navires continue d'améliorer notre compréhension de la façon dont les navires contribuent au bruit sous-marin et contribue à faire avancer la recherche et le développement de technologies de navires silencieux.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de mesures de gestion visant à soutenir la protection et le rétablissement des épaulards résidents du Sud (SRKW) qui s'appuient sur les données sur le bruit sous-marin des navires recueillies par la SES</li> </ul> <p><b>Cible 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La base de données sur le bruit sous-marin des navires sera utilisée pour aider à concevoir au moins une mesure de gestion d'ici le 31 mars 2024 afin de soutenir le rétablissement des épaulards résidents du Sud et leur protection contre les impacts du bruit des navires</li> </ul>	<p><b>Cible 1:</b></p> <p>La station d'écoute sous-marine continue d'être une pièce essentielle de l'infrastructure scientifique, qui soutient directement les efforts du Ministère pour atténuer le bruit sous-marin pour l'environnement marin et les mammifères marins vulnérables – y compris la population d'épaulards résidents du sud.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les données recueillies par la station d'écoute sous-marine sont compilées dans une base de données qui permet à Transports Canada et à d'autres intervenants clés d'évaluer l'efficacité de diverses mesures visant à réduire le bruit sous-marin et d'améliorer notre compréhension des émissions sonores des navires.</li> <li>• La station d'écoute sous-marine mesure et enregistre les émissions sonores sous-marines d'environ 4 000 à 5 000 transits de navires commerciaux par an, contribuant ainsi à la plus grande base de données mondiale sur le bruit des navires.</li> <li>• La base de données sur le bruit sous-marin des navires a permis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ces efforts continuent de soutenir le rétablissement et la protection des populations de baleines menacées du Canada et contribueront à la conservation globale et à l'utilisation durable des océans du Canada pour le développement durable.</li> <li>• La surveillance de la présence de BNAN dans les voies de navigation du nord du golfe du Saint-Laurent permet de mettre en œuvre des mesures de gestion qui réduisent le risque de collisions mortelles avec les baleines.</li> <li>• Ces efforts permettront de soutenir le rétablissement et la protection des populations de baleines menacées du Canada qui contribuent à la conservation globale et à l'utilisation durable des océans du Canada pour le développement</li> </ul>
--	--	--	--

	<p><b>Point de départ</b></p> <p>Les systèmes d'aéronefs télépilotés (SATP ou « drones ») contribuent à la surveillance aérienne dans la zone de navigation dynamique du golfe du Saint-Laurent qui vise à détecter la présence de baleines franches de l'Atlantique Nord (NARW)</p> <p><b>Indicateur de rendement:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégration des SATP pour soutenir la gestion des mesures actives de protection des NARW</li> </ul> <p><b>Cible 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les SATP contribuent à soutenir la gestion des mesures actives pour la protection des NARW à partir de 2020</li> </ul>	<p>d'élaborer les mesures de ralentissement des navires pour 2021 et 2022 dans le détroit de Haro et le passage Boundary; en outre, elle continue de fournir des données intégrales qui seront utilisées pour l'examen et l'adaptation de futures mesures d'atténuation du bruit.</p> <p><b>Cible 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La méthode de surveillance par systèmes d'aéronefs télépilotés et la technologie de l'intelligence artificielle (IA) continuent d'évoluer avec le raffinement et l'amélioration de la gestion des données et du traitement global. Ces progrès contribuent directement au plan de surveillance active des BNAN.</li> </ul>	<p>durable.</p> <p>ODD Target 14.2</p>
--	---	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> <li>Le système d'aéronef télépiloté a assuré une surveillance aérienne des zones de restriction de la vitesse des navires dans le golfe du Saint-Laurent une fois par semaine, si les conditions météorologiques le permettent, du 13 au 27 juillet 2021, afin de détecter la présence de BNAN.</li> </ul>	
<b>Mesures contribuant à la SFDD: Protéger et gérer les zones marines et côtières</b>			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
Soutenir la protection et le rétablissement des populations de baleines menacées au Canada par des mesures de gestion	<p><b>Point de départ</b></p> <p>Le 27 février 2020, le gouvernement du Canada a annoncé ses « mesures de protection de la baleine noire de l'Atlantique Nord de 2020 » pour cette espèce en voie de disparition. On y retrouvait entre autres des mesures de restriction de la vitesse des navires pour réduire le risque de collisions mortelles avec les baleines noires de l'Atlantique Nord. En 2019, Transports Canada a émis 19 avis d'infraction aux navires sur 5 279 passages dans les zones de limitation de vitesse obligatoires; cela représente un taux de conformité de plus de 99,5%</p>		<p>Les diverses mesures obligatoires et volontaires de gestion des navires mises en œuvre en 2021 ont permis de réduire l'incidence du trafic maritime sur la BNAN et l'épaulard résident du sud, deux espèces en voie de disparition au Canada, contribuant ainsi à la conservation globale et à l'utilisation durable des océans du Canada pour le développement durable.</p> <p>ODD 14.2</p>

	<p>Pour 2020, le gouvernement du Canada s'est à nouveau associé au programme Enhancing Cetacean Habitat and Observation (ECHO) de l'autorité portuaire de Vancouver pour mettre en place des mesures de ralentissement des navires durant l'été 2020 dans le détroit de Haro et le passage Boundary dans la mer des Salish. En 2019, 82% des navires de haute mer transitant par Boundary Pass et Haro Strait ont participé au ralentissement volontaire du programme ECHO<sup>14</sup>.</p> <p><b>Indicateur de rendement:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage de navires qui se conforment aux mesures de ralentissement qui, à leur tour, atténuent les effets du trafic maritime sur les espèces marines</li> </ul> <p><b>Cible:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• D'ici mars 2021, au moins 85 % des navires de 20 mètres et plus devront se conformer aux mesures de ralentissement des navires</li> </ul>	<p><b>Cible:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plus de 99 % des navires de plus de 13 mètres de longueur respectaient la limite de vitesse obligatoire de Transports Canada dans le golfe du Saint-Laurent.</li> <li>• 90 % des grands navires commerciaux transitant dans le détroit de Haro et le passage</li> </ul>	
--	--	---	--

<sup>14</sup> Cette mesure incitative vise à rembourser aux sociétés de transport maritime les coûts supplémentaires liés à l'exploitation de leurs navires à des vitesses plus lentes dans ces couloirs de navigation pour protéger les épaulards résidents du sud

		Boundary ont participé aux mesures de ralentissement volontaire des navires du programme ECHO.	
<b>Mesures contribuant à la SFDD: Utiliser les lois et les règlements pour protéger les côtes et les océans</b>			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
Établir les cadres juridique et réglementaire par l'entremise de lois nationales et de conventions internationales qui régissent la protection des milieux marins contre la pollution et faire avancer les positions canadiennes relatives à la réduction et à la gestion de la pollution marine des navires à l'échelle mondiale	<p><b>Point de départ</b></p> <p>Depuis 2006, comme modifié en 2012, le <i>Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux</i> met en œuvre les normes définies dans le cadre de la <a href="#">Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires</a> (MARPOL) afin de prévenir la pollution provenant des navires</p> <p>Ceci comprend la pollution provenant du pétrole, des produits chimiques, des eaux usées, des déchets, des émissions atmosphériques et des émissions de gaz à effet de serre</p> <p>Le Règlement établit également des contrôles pour les peintures utilisées afin de prévenir les dépôts marins sur la coque qui se sont révélés nuisibles et les déversements d'eaux grises</p>		<p>La modification du <i>Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux</i> soutient directement l'objectif 14 de la SFDD : Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines. Grâce à ces modifications, Transports Canada sera sur la bonne voie pour prévenir et réduire considérablement la pollution marine d'ici 2025 (ODD 4.1).</p> <p>Les dispositions particulières renforceront le rejet de polluants par les navires afin de s'aligner sur les normes et les pratiques exemplaires internationales. Il s'agit notamment de dispositions</p>

	<p>provenant des grands navires de passagers</p> <p><b>Indicateur de rendement:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le <i>Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux</i> du Canada est arimé avec les nouvelles normes internationales</li> </ul> <p><b>Cible :</b></p> <p>D'ici mars 2023 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Publication des règlements proposés dans la Partie I de la <i>Gazette du Canada</i> et entrée en vigueur du <i>Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux</i>, qui tient compte des nouvelles normes internationales</li> </ul>	<p><b>Cible:</b></p> <p>Le <i>Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux</i> sera modifié en trois étapes distinctes, afin de s'aligner sur les nouvelles normes internationales.</p> <p>Un groupe de travail ministériel a été créé et des travaux sont en cours pour modifier les règlements dans le cadre de la phase I, qui porterait sur les sections spécifiques aux hydrocarbures, aux eaux usées, aux déchets, à l'air et aux mesures antialissures (c.-à-d. les produits chimiques contenus dans les peintures utilisées sur les coques).</p> <p>Compte tenu de l'ampleur des travaux de la phase I et de l'engagement continu de l'industrie et des principaux partenaires, les objectifs de la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> pourraient être reportés à l'automne 2023.</p>	<p>visant à mettre en œuvre une interdiction de l'utilisation de mazout lourd dans l'Arctique (qui entrera en vigueur à l'échelle internationale en juillet 2024), à renforcer l'application des exigences en matière de rejet des eaux usées, à aligner les exigences nationales en matière de prévention de la pollution par les déchets sur les normes internationales, à aligner les exigences nationales en matière d'émissions atmosphériques sur les normes internationales et à mettre en œuvre une interdiction de l'utilisation de revêtements de peinture antialissure contenant certains produits chimiques nocifs (comme la cybutryne).</p> <p>ODD 14.1</p>
--	--	--	--

Mesures contribuant à la SFDD: Utiliser les lois et les règlements pour protéger les côtes et les océans			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
Contribuer à réduire la pollution causée par les navires en surveillant la conformité des entreprises de transport maritime avec les lois canadiennes, comme la <a href="#">Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</a> , par l'intermédiaire du Programme national de surveillance aérienne (PNSA), d'inspections, de vérifications, d'activités de surveillance et d'activités d'application de la loi	<p><b>Point de départ</b></p> <p>Afin de mesurer le succès de TC dans la protection des océans et de l'environnement marin du Canada contre la pollution par les hydrocarbures provenant des navires :</p> <p>Le PNSA de TC surveille le nombre de navires à l'aide du Système d'identification automatique (AIS), il survole les navires et il relève le nombre de déversements d'hydrocarbures causés par les navires (détectés à partir de 10 litres). Les déversements plus petits sont généralement non récupérables et ont un impact négligeable sur l'environnement</p> <p>Le taux de déversements d'hydrocarbures causés par les navires est calculé par heures de vol, par année</p> <p>En 2019 à 2020, le PNSA a surveillé 338 575 navires en utilisant l'AIS. En 31 335 survols, on a détecté six déversements de</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>La réalisation d'un nombre élevé de patrouilles anti-pollution contribue à dissuader la pollution provenant des navires, car ceux-ci savent qu'une surveillance est effectuée.</li> <li>Le SIA est utilisé pour fournir une connaissance de la situation des navires en suivant les renseignements d'identification et de voyage pour aider à la conformité et à l'application de la loi.</li> <li>Lors des survols, les navires sont inspectés visuellement ou à l'aide de capteurs pour détecter une éventuelle pollution.</li> </ul> <p>ODD 14</p>

	<p>plus de 10 litres provenant de navires</p> <p><b>Indicateur de rendement 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage des heures de patrouille antipollution effectuées par rapport aux prévisions</li> </ul> <p><b>Cible 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quatre-vingt-dix pour cent (90 %) des patrouilles antipollution réelles sont effectuées comme prévu</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de navires surveillés à l'aide de l'AIS par heure de vol</li> </ul> <p><b>Cible 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les navires sont surveillés à un rythme de 80 par heure à l'aide de l'AIS</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 3:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de navires survolés par heure</li> </ul> <p><b>Cible 3:</b></p>	<p><b>Cible 1:</b></p> <p>100 % des patrouilles anti-pollution ont été effectuées comme prévu.</p> <p><b>Cible 2:</b></p> <p>Les navires ont été contrôlés à un rythme de 144 par heure à l'aide du système d'identification automatique (SIA).</p> <p><b>Cible 3:</b></p> <p>Les navires ont été survolés à un rythme de 11,8 par heure.</p>	<p>ODD 17</p>
--	---	---	---------------

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les navires sont survolés à un rythme de 5,5 par heure</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 4:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre constaté de déversements d'hydrocarbures de plus de 10 litres causés par les navires</li> </ul> <p><b>Cible 4:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire les déversements dans les océans et les milieux marins du Canada au fil du temps par rapport au niveau d'activité</li> </ul>	<p><b>Cible 4:</b></p> <p>Le Programme national de surveillance aérienne (PNSA) a effectué un total de 3 847 heures de surveillance. Au cours de ces patrouilles, 5 déversements provenant de navires ont été signalés comme étant supérieurs à 10 litres, soit un taux de 0,0013 déversement par heure.</p>	
--	--	--	--

Mesures contribuant à la SFDD: Utiliser les lois et les règlements pour protéger les côtes et les océans			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
<p>Mettre à jour le cadre réglementaire pour la protection des milieux marins contre l'introduction et la propagation d'espèces aquatiques envahissantes par les eaux de ballast de mer, en donnant effet à la <a href="#">Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires</a>, à laquelle le Canada est partie</p> <p>* Cette mesure ministérielle contribue également à l'objectif « Lacs et cours d'eau vierges »</p>	<p><b>Point de départ</b></p> <p>Le 8 juin 2019, TC a publié une proposition de nouveau règlement sur les eaux de ballast dans la Partie I de la <i>Gazette du Canada</i></p> <p><b>Indicateur de rendement:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le <i>Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast</i> du Canada est mis à jour conformément aux exigences de la <i>Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires</i> qui est entrée en vigueur dans le monde entier en septembre 2017</li> </ul> <p><b>Cible :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le Canada prévoit que son nouveau règlement sur les eaux de ballast entrera en vigueur d'ici mars 2023</li> </ul>	<p><b>Cible :</b></p> <p>Le <i>Règlement sur l'eau de ballast</i> mis au point est entré en vigueur le 3 juin 2021 et a été publié dans la <i>Gazette du Canada</i>, Partie II, le 23 juin 2021</p>	<p>Le nouveau <i>Règlement sur l'eau de ballast</i> permet de mieux protéger les eaux canadiennes contre les espèces aquatiques envahissantes, contribuant ainsi à l'atteinte des objectifs de la santé des côtes et des océans, et de la pureté des lacs et des rivières.</p> <p>ODD 14.2 ODD 15.8</p>

		<p>afin de respecter les obligations internationales du Canada.</p> <p>Transports Canada continue de collaborer avec les États-Unis et d'autres pays sur la compatibilité réglementaire.</p>	
<b>Mesures contribuant à la SFDD: Utiliser les lois et les règlements pour protéger les côtes et les océans</b>			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
<p>Surveiller les entreprises de transport maritime et les navires pour s'assurer qu'ils respectent le <a href="#">Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast</a> (ou sa nouvelle version)</p> <p>* Cette mesure ministérielle contribue également à l'objectif « Lacs et cours d'eau vierges »</p>	<p><b>Point de départ</b></p> <p>TC reçoit des formulaires de rapport (remplis) sur les eaux de ballast, qui décrivent les méthodes utilisées sur les navires pour respecter la réglementation sur la gestion des eaux de ballast (renouvellement des eaux de ballast ou utilisation d'un système de gestion des eaux de ballast)</p> <p><b>Indicateur de rendement:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Conformité avec le <i>Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast</i> et les normes de gestion des eaux de ballast</li> </ul>		<p>Les inspections des eaux de ballast contribuent à assurer la conformité au <i>Règlement sur l'eau de ballast</i>, protégeant ainsi les eaux canadiennes contre les espèces aquatiques envahissantes.</p> <p>ODD 14.2 ODD 15.8</p>

	<p><b>Cible:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>100 % des navires seront conformes ou les exploitants devront gérer leurs eaux de ballast d'une manière qui ne constitue pas une menace pour l'écosystème canadien</li> </ul>	<p><b>Cible:</b></p> <p>Au total, 1634 inspections ont été effectuées et 1508 (92 %) navires ont été jugés conformes. Les 8 % de navires restants ont été invités à gérer leurs eaux de ballast conformément aux exigences en la matière.</p>	
<b>Mesures contribuant à la SFDD: Utiliser les lois et les règlements pour protéger les côtes et les océans</b>			
<b>Mesures ministérielles correspondantes</b>	<b>Points de départ Indicateurs de rendement Cibles</b>	<b>Résultats obtenus</b>	<b>Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)</b>
<p>Surveiller la conformité des navires arrivant d'outre-mer et se dirigeant vers les Grands Lacs avec les exigences actuelles en matière d'eaux de ballast, ainsi que l'application coopérative avec les États-Unis, conformément à l'annexe 5 de l'<i>Accord Canada-États-Unis relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs</i></p> <p>* Cette mesure ministérielle contribue également à l'objectif « Lacs et cours d'eau vierges »</p>	<p><b>Point de départ</b></p> <p>TC reçoit des formulaires de rapport (remplis) sur les eaux de ballast, qui décrivent les méthodes utilisées sur les navires pour respecter la réglementation sur la gestion des eaux de ballast (renouvellement des eaux de ballast ou utilisation d'un système de gestion des eaux de ballast)</p> <p><b>Indicateur de rendement:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pourcentage de navires inspectés pour vérifier leur conformité avec le <i>Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de</i></li> </ul>		<p>Les inspections des eaux de ballast contribuent à assurer la conformité au <i>Règlement sur l'eau de ballast</i>, protégeant ainsi les eaux canadiennes contre les espèces aquatiques envahissantes.</p> <p>ODD 14.2 ODD 15.8</p>

	<p><i>ballast</i> et les normes de gestion des eaux de ballast</p> <p><b>Cible:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 100 % des navires entrant dans les Grands Lacs en provenance de l'extérieur des eaux canadiennes continueront d'être inspectés pour vérifier leur conformité aux exigences en matière de gestion des eaux de ballast (dont le renouvellement des eaux de ballast en milieu océanique) qui visent à protéger les écosystèmes des Grands Lacs</li> </ul>	<p><b>Cible:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le groupe de travail sur l'eau de ballast de la Voie maritime des Grands Lacs a inspecté 100 % des navires entrant dans les Grands Lacs.</li> <li>• Selon le port d'escale, les inspections ont été menées par le groupe de travail conjoint États-Unis-Canada sur les eaux de ballast de la Voie maritime des Grands Lacs ou sous le régime du contrôle par l'État du port.</li> <li>• Le groupe de travail a effectué 490 inspections, dont 305 ont été menées par Transports Canada, Sécurité et sûreté maritimes. Au cours de ces inspections, des déficiences liées aux eaux de ballast ont été relevées dans un total de 61 navires (12,5 %).</li> </ul>	
--	---	--	--



## Lacs et cours d'eau vierges : Des lacs et des cours d'eau propres soutiennent la prospérité économique et le bien-être des Canadiens

### Contexte ministériel:

Le Canada possède l'un des plus longs littoraux navigables au monde, du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs aux océans Atlantique, Arctique et Pacifique. La forte croissance du trafic maritime international et la quantité correspondante d'eaux de ballast rejetées par ces navires ont donné lieu à une augmentation des introductions d'espèces exotiques envahissantes.

L'introduction et la propagation d'espèces exotiques envahissantes constituent un grave problème qui entraîne des répercussions écologiques, économiques, sanitaires et environnementales, notamment la perte de diversité biologique indigène. Parmi les principales mesures prises par Transports Canada pour améliorer la propreté et la santé des rivières et des lacs, citons la mise à jour de l'actuel Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast conformément à la récente entrée en vigueur des exigences de la Convention sur les eaux de ballast à l'échelle mondiale, ainsi que la réalisation d'inspections permanentes de tous les navires entrant dans les Grands Lacs pour vérifier qu'ils respectent les règlements sur la gestion de l'eau de ballast.



**Mesures à l'appui de l'objectif : Lacs et cours d'eau vierges. Cette section présente les mesures qui appuient l'objectif « Lacs et cours d'eau vierges », mais qui n'appuient pas directement une cible de la SFDD**

<b>Mesures contribuant à la SFDD: Autres</b>			
<b>Mesures ministérielles correspondantes</b>	<b>Points de départ Indicateurs de rendement Cibles</b>	<b>Résultats obtenus</b>	<b>Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)</b>
<p>Les mesures de TC au sujet des eaux de ballasts ont été placées sous l'objectif de la SFDD « Côtes et océans sains ». La prévention de l'introduction d'espèces aquatiques envahissantes au Canada contribue à protéger la santé des lacs et des rivières du pays</p> <p>Pour de plus amples renseignements sur ces mesures, veuillez consulter la description de l'objectif « Côtes et océans sains »</p>			



## Collectivités sûres et en santé : Tous les Canadiens vivent dans des collectivités propres et durables qui contribuent à leur santé et bien-être

### Contexte ministériel:

TC s'engage à faire en sorte que les Canadiens vivent dans des environnements propres et sains qui contribuent à leur santé et à leur bien-être. Les principales initiatives ministérielles dans le cadre de cet objectif comprennent : des efforts réglementaires, volontaires et complémentaires pour améliorer la qualité de l'air par la réduction des émissions de polluants atmosphériques provenant du secteur des transports; la prévention des urgences environnementales ou l'atténuation de leurs effets si elles surviennent; ainsi que la prise de mesures pour assainir les sites contaminés.

Remarque : Les actions de Transports Canada qui réduisent les émissions de gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques, comme l'Initiative de réglementation du secteur maritime, le Programme écoTECHNOLOGIE pour les véhicules et le Programme des exigences de mise à niveau des véhicules lourds, ont été inclus dans l'objectif de la SFDD : Mesure efficace de lutte contre les changements climatiques. La réduction des polluants atmosphériques contribue à la création de collectivités plus saines pour les Canadiens. Pour plus d'information sur ces actions, veuillez consulter l'objectif Mesure relative aux changements climatiques



**Mesures à l'appui de l'objectif : Collectivités sûres et saines. Cette section présente les mesures qui appuient l'objectif « Collectivités sûres et saines », mais qui n'appuient pas directement une cible de la SFDD**

<b>Mesures contribuant à la SFDD: Faire preuve de leadership en matière d'évaluation et d'assainissement des sites contaminés</b>			
<b>Mesures ministérielles correspondantes</b>	<b>Points de départ Indicateurs de rendement Cibles</b>	<b>Résultats obtenus</b>	<b>Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)</b>
Faire preuve de leadership en matière d'évaluation et d'assainissement des sites contaminés	<p><b>Point de départ</b></p> <p>De période 2016 à 2017 à période 2019-2020, dans le cadre de la phase III du PASCF, 11 % des sites financés par TC ont été réhabilités, ou des travaux de gestion des risques y ont été achevés</p> <p>En 2019 à 2020, TC a réduit son passif environnemental sur ses sites contaminés fédéraux les plus prioritaires en y consacrant 99,5 % de ses dépenses dans la prise de mesures d'assainissement</p> <p>Les rapports annuels du PASCF peuvent être consultés à l'adresse suivante : Sites contaminés fédéraux : publications</p>		<p>Transports Canada contribue à un réseau national de transport résilient et respectueux de l'environnement en veillant à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>réduire les risques pour la santé humaine et l'environnement à mesure que davantage de sites contaminés sont assainis;</li> <li>réduire la responsabilité environnementale sur les sites contaminés fédéraux les plus prioritaires du Ministère en réduisant les risques pour la santé humaine ou l'environnement.</li> </ul> <p><b>Cible 3.9 des ODD</b> – D'ici à 2030, réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses, à la pollution et à la contamination de l'air, de l'eau et du sol.</p> <p><b>Cible 15.3 des ODD</b> – D'ici à 2030, lutter contre la</p>

	<p><b>Indicateur de rendement 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage de sites financés dans le cadre de la phase IV du PASCF de TC et pour lesquels des travaux de réhabilitation ou de gestion des risques ont été achevés</li> </ul> <p><b>Cible 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Au 31 mars 2025, des travaux de réhabilitation ou de gestion des risques ont été achevés pour 25 % des sites financés dans le cadre de la phase IV du PASCF de TC</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage des dépenses d'assainissement de TC sur les sites financés par le PASCF qui réduisent le passif à chaque exercice</li> </ul> <p><b>Cible 2 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Chaque année, 95 % des dépenses de TC dans la prise de mesures d'assainissement sur les sites financés par le PASCF réduisent le passif environnemental</li> </ul>	<p><b>Cible 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Au 31 mars 2022, 10 % des sites financés par le PASCF de Transports Canada au cours de la phase IV avaient terminé les travaux d'assainissement et de gestion des risques.</li> </ul> <p><b>Cible 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En 2021-2022, 99 % des dépenses d'assainissement de Transports Canada sur les sites financés par le PASCF ont permis de réduire la responsabilité environnementale.</li> </ul>	<p>désertification, restaurer les terres et sols dégradés, notamment les terres touchées par la désertification, la sécheresse et les inondations, et s'efforcer de parvenir à un monde neutre en matière de dégradation des terres.</p>
--	---	--	--

Mesures contribuant à la SFDD: Autres			
Mesures ministérielles correspondantes	Points de départ Indicateurs de rendement Cibles	Résultats obtenus	Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)
<p>Traiter, sous l'égide de l'Initiative de réglementation du secteur de l'aviation, les émissions de polluants atmosphériques provenant de l'aviation en soutenant l'élaboration, par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), de nouvelles normes et pratiques recommandées internationales et en élaborant et en mettant en œuvre de nouvelles normes nationales</p> <p>Le Canada a mis en place des instruments réglementaires nationaux pour les oxydes d'azote (NOx), les matières particulaires non volatiles (nvPM), le monoxyde de carbone (CO) et les hydrocarbures non brûlés (HC) des moteurs d'avion. Des travaux sont en cours pour incorporer une nouvelle norme de masse et de nombre de nvPM dans le <i>Règlement</i></p>	<p><b>Point de départ</b></p> <p>Une nouvelle norme pour les nvPM sera intégrée à la réglementation canadienne afin de respecter les normes de l'OACI</p> <p>TC travaille en collaboration avec d'autres pays en vue de la transition vers l'essence d'aviation sans plomb pour les aéronefs équipés de moteurs à pistons</p> <p><b>Indicateur de rendement 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La nouvelle norme de masse et de nombre de nvPM de l'OACI est intégrée au <i>Règlement de l'aviation canadien (RAC)</i></li> </ul> <p><b>Cible 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La nouvelle norme sur les nvPM sera intégrée au RAC au plus tard en décembre 2022</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 2:</b></p>	<p><b>Cible 1:</b></p> <p>Les nouvelles normes de masse et de nombre de particules non volatiles ont été incorporées dans le <i>Règlement de l'aviation canadien</i> en mars 2021.</p>	<p>Les normes existantes sur les émissions de polluants atmosphériques et les nouvelles normes sur la masse et le nombre de particules non volatiles permettent de limiter les émissions de polluants atmosphériques des aéronefs, réduisant ainsi les risques d'effets négatifs sur la santé humaine.</p> <p>La collaboration avec des partenaires nationaux et internationaux sur la recherche visant à faire progresser la compréhension scientifique du rendement et des émissions de l'essence d'aviation contribuera à trouver un carburant de remplacement sans plomb afin que l'exemption au <i>Règlement sur l'essence</i> puisse être supprimée à l'avenir.</p> <p>ODD 3.9</p>

<p><i>de l'aviation canadien.</i> Ces instruments permettent au Canada de s'arrimer aux normes internationales fixées par l'OACI</p> <p>Les avions munis de moteurs à pistons utilisent de l'essence d'aviation, qui contient une faible concentration de plomb. Il n'existe actuellement aucune option de carburant sans plomb approuvée et sécuritaire pour tous les avions à moteur à pistons en service au Canada. Le plomb est l'une des dix principales substances toxiques répertoriées dans la <i>Loi canadienne sur la protection de l'environnement</i> (LCPE). Le <i>Règlement sur l'essence</i> de la LCPE interdit l'utilisation du plomb dans les carburants. Cependant, le Canada a mis en place une exemption pour permettre l'utilisation d'essence d'aviation à faible teneur en plomb pour des raisons de sécurité. Le Canada collabore avec d'autres pays pour trouver un carburant sans plomb</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage de parties réglementées qui se conforment aux normes d'émission existantes pour les NOx, les nvPM, le CO et les hydrocarbures non brûlés, ainsi qu'à la nouvelle norme de masse et de nombre de nvPM, une fois que ces normes seront en vigueur</li> </ul> <p><b>Cible 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Respect à 100 % des normes d'émissions</li> </ul> <p><b>Indicateur de rendement 3:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recherches et essais de carburants sans plomb qui pourraient servir d'essence d'aviation</li> </ul> <p><b>Cible 3 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Des recherches et des essais ont été effectués chaque année. Des éléments probants supplémentaires sont générés</li> </ul>	<p><b>Cible 2:</b></p> <p>La conformité à toutes les normes d'émissions existantes est totale.</p> <p><b>Cible 3:</b></p> <p>Transports Canada continue de collaborer avec des partenaires clés, dont Ressources naturelles Canada, Santé Canada, Environnement et Changement climatique Canada, et la Federal Aviation Administration des États-Unis, sur la transition vers l'essence d'aviation sans plomb. En raison des répercussions de la pandémie de COVID-19, aucune nouvelle recherche et aucun nouvel essai n'ont été réalisés au cours de l'exercice 2021-2022.</p>	
--	---	---	--

approprié, de sorte que l'exemption puisse être supprimée			
<b>Mesures contribuant à la SFDD: Autres</b>			
<b>Mesures ministérielles correspondantes</b>	<b>Points de départ Indicateurs de rendement Cibles</b>	<b>Résultats obtenus</b>	<b>Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)</b>
Dans le cadre de l' <b>Initiative de réglementation du secteur ferroviaire</b> , limiter les émissions des principaux contaminants atmosphériques (ou polluants atmosphériques) du secteur ferroviaire en appliquant le <i>Règlement sur les émissions des locomotives</i>	<p><b>Point de départ :</b></p> <p>Le <i>Règlement sur les émissions des locomotives</i> est entré en vigueur en juin 2017</p> <p><b>Indicateur de rendement 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pourcentage de compagnies de chemin de fer (parties réglementées) qui se conforment aux exigences de déclaration au titre du <i>Règlement sur les émissions des locomotives</i> en déposant des rapports annuels et des rapports d'essais en service auprès de TC</li> </ul> <p><b>Cible 1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>100 % des compagnies de chemin de fer (parties réglementées) se conformeront chaque année aux exigences de déclaration au titre</li> </ul>	<p><b>Cible 1:</b></p> <p>Au 31 mars 2022, 100 % des entités réglementées se sont conformées aux exigences de déclaration en vertu du <i>Règlement sur les émissions des locomotives</i>. 15/15 compagnies de chemin de fer tenues de faire rapport en vertu du Règlement ont soumis un rapport annuel à Transports Canada, qui</p>	<p>Contribuer à la réduction des émissions de polluants atmosphériques provenant des locomotives en favorisant, en surveillant et en faisant respecter le <i>Règlement sur les émissions des locomotives</i>, ce qui est bon pour la santé et la qualité de vie de tous les Canadiens. Pour se conformer au <i>Règlement sur les émissions des locomotives</i>, les compagnies de chemin de fer doivent respecter les exigences réglementaires, y compris les normes d'émissions pour les nouvelles locomotives, effectuer des tests sur les émissions et déposer des rapports auprès de Transports Canada.</p> <p>ODD 3.9 ODD 11.6</p>

	<p>du <i>Règlement sur les émissions des locomotives</i></p> <p><b>Indicateur de rendement 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage de locomotives exploitées par les compagnies de chemin de fer (parties réglementées) qui satisfont à une norme d'émissions, sur la base des informations communiquées à TC dans les rapports annuels</li> </ul> <p><b>Cible 2 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Évolution positive (augmentation annuelle) du pourcentage de locomotives qui satisfont à une norme d'émissions</li> </ul>	<p>comprenait des renseignements sur le niveau de normes (ou le niveau des normes d'émission) de la locomotive et les changements annuels apportés au parc de locomotives pour s'attaquer aux émissions de polluants atmosphériques. Les 2/2 compagnies ferroviaires tenues de fournir les résultats des tests sur les émissions en vertu du Règlement l'ont fait au moyen des rapports de tests en service fournis à Transports Canada.</p> <p><b>Cible 2:</b></p> <p>86,5 % des locomotives exploitées par les compagnies de chemin de fer (réglementées) respectaient une norme d'émission, selon l'information communiquée à Transports Canada dans les rapports annuels de 2021. Cela représente une augmentation de 1,8 % par rapport à l'année dernière.</p>	
<b>Mesures contribuant à la SFDD: Prévenir les urgences environnementales ou atténuer leurs répercussions</b>			
<b>Mesures ministérielles correspondantes</b>	<b>Points de départ Indicateurs de rendement Cibles</b>	<b>Résultats obtenus</b>	<b>Contribution de chaque résultat ministériel à l'objectif et à la cible de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)</b>
<p><b>Prévention</b></p> <p>La politique et le plan réglementaire sur le transport des marchandises dangereuses visent à</p>	<p><b>Point de départ :</b></p> <p>Le taux de rejets devant être signalés était de 202,64 en 2019 à 2020</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le mandat principal du Programme de TMD est de promouvoir la sécurité publique. Cela comprend la prévention et l'atténuation des rejets de marchandises</li> </ul>

<p>assurer la conformité de l'industrie, en anticipant les problèmes liés au transport des marchandises dangereuses et en y répondant. Voici quelques exemples :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>mener des activités d'éducation, de sensibilisation et d'information pour s'assurer que l'industrie connaît ses responsabilités à l'égard des lois et règlements;</li> <li>harmoniser les règlements canadiens avec les codes internationaux;</li> <li>maintenir un régime de surveillance efficace qui vise à vérifier le respect des règlements et à en assurer l'application s'il y a lieu</li> </ul> <p><b>Atténuation</b></p> <p>Plusieurs stratégies sont utilisées pour atténuer les répercussions des situations d'urgence impliquant le transport de marchandises dangereuses :</p>	<p><b>Indicateur de rendement:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Taux de rejets de marchandises dangereuses devant être signalés par année (nombre de rejets devant être signalés divisé par le produit intérieur brut [PIB] canadien pour l'année)</li> </ul> <p><b>Cible:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Réduction de 1 % du taux pour l'année en cours par rapport au taux de rejets devant être signalés de l'année précédente</li> </ul> <p><b>Remarque :</b></p> <p>Un rejet devant être déclaré désigne :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>soit un rejet qui s'est produit, où la quantité de marchandises dangereuses rejetée correspond au seuil minimum prévu par la réglementation, qui est réputé comme pouvant compromettre la sécurité publique (la « sécurité publique » est définie comme la sécurité de la vie et de la santé humaines,</li> </ul>	<p><b>Cible:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le taux de rejets de marchandises dangereuses à déclarer par an (le nombre de rejets à déclarer divisé par le produit intérieur brut canadien nominal pour l'année) est de 186,7, ce qui représente une augmentation de 20 % par rapport à l'année dernière (qui était historiquement basse en raison du ralentissement lié à la COVID).</li> <li>Transports Canada a élaboré et tenu à jour des normes de sécurité pour les moyens de confinement tels que les wagons-citernes, les citernes routières, les grands récipients pour vrac et les bouteilles, qui sont incorporés par référence dans le <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> (RTMD).</li> <li>En réponse aux incendies de liquides inflammables de classe 3 lors d'un déraillement, le programme de PACU a élaboré, établi et publié de nouvelles exigences en matière d'intervention en cas d'incendie dans le cadre d'une PACU.</li> <li>En réponse aux restrictions en vigueur liées à la COVID-19, Transports Canada a publié des orientations sur les activités de</li> </ul>	<p>dangereuses et des incidents connexes. Les actions du ministère ont directement contribué à la réalisation de la cible 3.9 de l'objectif de développement durable (ODD) : D'ici à 2030, réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses, à la pollution et à la contamination de l'air, de l'eau et du sol. Ces actions comprennent :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Mener des activités d'éducation, d'information et de sensibilisation pour s'assurer que l'industrie est consciente de ses responsabilités légales et réglementaires.</li> <li>Mettre en conformité la réglementation canadienne avec les codes internationaux.</li> <li>Maintenir un régime de surveillance efficace pour assurer le respect de la réglementation et faire appliquer la loi lorsque cela est justifié.</li> <li>Mettre à jour la page Web de la PACU avec 4 documents d'orientation détaillés qui fournissent des attentes sur la façon d'élaborer et de soumettre des plans d'aide en cas</li> </ol>
--	--	--	--

<ul style="list-style-type: none"> <li>exiger la préparation de plans d'intervention d'urgence (PIU) pour s'assurer que l'industrie sait quoi faire en cas de rejet (contrôlé ou non) de certaines marchandises dangereuses à haut risque pendant leur transport;</li> <li>envoyer des spécialistes en mesures correctives (SMC) sur les lieux des incidents impliquant des marchandises dangereuses pour veiller à la sécurité publique, en surveillant les mesures correctives prises pour atténuer les répercussions des incidents;</li> </ul> <p>Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) est un service-conseil national qui aide le personnel d'intervention d'urgence à s'occuper des urgences liées aux marchandises dangereuses 24 heures</p>	<p>ainsi que des biens et de l'environnement);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>soit un rejet prévu de marchandises dangereuses</li> </ul> <p>La réglementation canadienne a été modifiée afin d'inclure les « rejets appréhendés » en tant qu'événement qui doit être signalé à partir du 1er décembre 2016 (DORS/2016-95, 13 mai 2016)</p> <p>Voici quelques exemples de rejets appréhendés :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>un incident s'est produit et les marchandises dangereuses devront probablement être transférées dans d'autres contenants;</li> <li>un contenant est endommagé dans la mesure où son intégrité est compromise et des marchandises dangereuses peuvent être rejetées;</li> <li>un conteneur est perdu dans les eaux navigables</li> </ol> <p>Le Ministère poursuit ses efforts pour réduire le nombre annuel d'incidents mettant en cause des marchandises</p>	<p>surveillance de rechange, telles que les inspections à distance pour améliorer les mesures de surveillance, et a délivré seize certificats temporaires et deux certificats d'équivalence pour faciliter le transport sûr des marchandises dangereuses et soutenir les efforts de secours durant la pandémie.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Au cours de l'année écoulée, Transports Canada a modernisé le régime de surveillance du transport des marchandises dangereuses en améliorant et en mettant à jour les outils et les bases de données afin de fournir des renseignements plus complets et plus précis sur les entreprises réglementées et leur état de conformité pour mieux guider la planification axée sur les risques, ainsi qu'en renforçant les processus de collecte de données auprès des partenaires pour mieux déterminer le taux de conformité réglementaire national. La mise en œuvre d'une base de données d'identification des clients permettra à Transports Canada de disposer d'un répertoire fiable et complet des sites de TMD et des activités liées aux marchandises dangereuses.</li> <li>De nouveaux outils numériques, tels que l'application de gestion de la surveillance réglementaire, ont également été lancés. L'application fournit : <ol style="list-style-type: none"> <li>La possibilité de saisir les résultats d'inspection directement sur le terrain, à l'aide d'un appareil mobile</li> <li>Une meilleure intégration avec Outlook</li> <li>Des capacités hors ligne pour les inspections dans des endroits éloignés</li> <li>Des moyens simples et rapides de</li> </ol> </li> </ul>	<p>d'urgence (PACU), lorsque cela est nécessaire, afin que l'industrie sache quoi faire en cas de rejet ou de rejet anticipé de certaines marchandises dangereuses à risque élevé pendant le transport.</p> <p>5. Maintenir le déploiement de spécialistes des mesures correctives sur les lieux des urgences liées aux marchandises dangereuses afin de promouvoir la sécurité publique en évaluant et en surveillant les mesures correctives prises pour atténuer l'incident.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les actions du Programme de TMD ont permis à Transports Canada de s'assurer que les Canadiens restent en sécurité et en bonne santé.</li> <li>Le Programme de TMD continue de fournir de la formation, des outils et des ressources pour soutenir le corps d'inspecteurs.</li> <li>Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) a continué à aider le personnel d'intervention d'urgence à gérer les urgences liées aux marchandises dangereuses, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, en fournissant des</li> </ul>
--	---	---	---

<p>par jour, sept jours par semaine</p>	<p>dangereuses qui doivent être signalés. Depuis décembre 2016, les entreprises doivent déclarer au ministre un rejet ou un rejet appréhendé dans les 30 jours qui suivent la déclaration initiale faite au CANUTEC. Le nombre de déclarations devrait demeurer stable, grâce à une meilleure sensibilisation de l'industrie aux exigences de déclaration</p>	<p>saisir des données, comme la conversion de la voix en texte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transports Canada a élaboré une politique annuelle et des plans de réglementation qui anticipent les problèmes changeants auxquels est confronté le transport des marchandises dangereuses et y répondent. Cette stratégie permet des consultations réglementaires précoces et une mobilisation significative des parties prenantes, soutient l'harmonisation avec les codes internationaux et permet au programme de s'adapter à l'industrie, d'améliorer les capacités et de renforcer les cadres réglementaires.</li> <li>• Transports Canada a terminé le travail sur diverses initiatives et projets de recherche pour appuyer ces normes de sécurité et les exigences de sécurité dans le RTMD, y compris : <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Évaluation des méthodes d'évaluation de la toxicité du pétrole brut afin de guider les pratiques exemplaires en matière de classification du pétrole brut.</li> <li>2. Publication d'une série de documents de recherche sur un programme de recherche achevé visant à modéliser le comportement des wagons-citernes transportant du pétrole brut lorsqu'ils sont exposés à un incendie.</li> <li>3. Réalisation d'un programme d'essais avec le Conseil national de recherches du Canada pour guider l'élaboration en cours d'une norme aérospatiale internationale de la SAE (AS6413) sur le rendement de l'emballage pour le</li> </ol> </li> </ul>	<p>conseils pertinents et opportuns.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• CANUTEC a coordonné la diffusion de l'information sur l'incident avec les principaux partenaires internes et externes, le personnel d'intervention d'urgence et le centre d'intervention de Transports Canada, qui sert de point de contact au Ministère pour d'autres types d'urgences liées à la sécurité et à la sûreté des transports.</li> <li>• Un plan d'action a été élaboré pour mieux déterminer le niveau de conformité nationale du transport des marchandises dangereuses à l'aide des données de conformité provinciales et territoriales relatives aux expéditions routières. Ces données provinciales et territoriales seront complétées par un registre proposé par Transports Canada des entités réglementées (entreprises) qui manipulent, offrent pour le transport, transportent ou importent des marchandises dangereuses au Canada.</li> <li>• En outre, Transports Canada a continué d'entreprendre des projets de recherche afin d'éclairer la prise de décisions sur diverses</li> </ul>
---	---	--	--

		<p>transport des batteries au lithium sur les avions de passagers.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une modification réglementaire a été proposée pour harmoniser le RTMD avec les recommandations des Nations Unies en alignant les marques de sécurité, les renseignements sur la classification, les appellations réglementaires et les dispositions spéciales. Cette modification permettra d'accroître la cohérence, la qualité, l'efficacité et l'efficacité de nos activités de conformité en matière de transport de marchandises dangereuses.</li> <li>• Ces activités comprennent l'examen et la mise à jour de la méthode de classement des risques utilisée pour établir l'ordre de priorité des sites d'inspection du TMD, l'assurance que les installations de confinement dont les certificats sont expirés ne mènent pas les activités pour lesquelles les certificats ont été délivrés, et la tenue à jour et le renforcement du programme de sensibilisation à la sécurité du TMD et du matériel de sensibilisation à l'appui pour l'industrie, les collectivités/municipalités, les premiers intervenants et le grand public.</li> <li>• Transports Canada modifie la <i>Loi sur le transport des marchandises dangereuses</i> afin d'améliorer ses connaissances sur les activités des intervenants, de moderniser et de renforcer ses outils de surveillance et de mettre à jour les pouvoirs qui permettront au Ministère de mieux répondre aux urgences de l'industrie et de prévenir les accidents.</li> <li>• Une modification à la réglementation a été proposée pour intégrer une nouvelle</li> </ul>	<p>initiatives liées au TMD, notamment l'élaboration et l'amélioration des exigences réglementaires, des politiques et des activités de surveillance. Cette recherche sur le TMD comprend un plan pluriannuel comprenant vingt-trois nouveaux projets basés sur une consultation externe résultant du symposium de recherche sur le TMD de 2019, et seize de ces projets de recherche ont été lancés à ce jour et étaient en cours en 2021-2022.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La recherche sur le TMD en 2021-2022 comprend des projets portant sur les interventions d'urgence, les moyens de confinement, le pétrole brut, les batteries au lithium et autres systèmes de stockage d'énergie électrique, l'analyse, les évaluations et les analyses des risques, ainsi que les analyses des chaînes d'approvisionnement, des régions et des modes de transport basées sur les systèmes d'information géographique (SIG).</li> </ul> <p>ODD 3.9</p>
--	--	--	--

		<p>norme de formation dans le RTMD. Cette modification permettra d'établir des exigences plus claires et plus précises en matière de formation axée sur les compétences; d'améliorer la sécurité globale du transport des marchandises dangereuses en réduisant le nombre d'incidents causés par une formation inadéquate ou incohérente; et d'assurer une application plus transparente en établissant des critères objectivement vérifiables.</p>	
--	--	---	--

#### 4. Rapport sur l'intégration du développement durable

Transports Canada continuera de veiller à ce que son processus décisionnel tienne compte des objectifs et des cibles de la SFDD dans le cadre de son processus d'évaluation environnementale stratégique (EES). L'EES d'une proposition de politique, de plan ou de programme comprend une analyse des impacts de celle-ci sur l'environnement, y compris sur les objectifs et cibles pertinents de la SFDD.

Au cours du cycle de déclaration de 2021-2022, Transports Canada a examiné les effets environnementaux des propositions ministérielles assujetties à la Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des propositions de politiques, de plans et de programmes, dans le cadre de ses processus décisionnels. Dans le cadre du processus d'EES, on a constaté que les propositions ministérielles avaient un éventail d'effets sur les progrès vers l'atteinte des buts et des cibles de la SFDD de 2019 à 2022.

Les déclarations publiques sur les résultats des évaluations de Transports Canada, qui sont rendues publiques lorsqu'une initiative a fait l'objet d'une EES détaillée, peuvent être consultées ici : <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/gestion-rapports-ministeriels/evaluation-environnementale-strategique-declarations-publiques>. Le but de la déclaration publique est de démontrer que les effets environnementaux, y compris les impacts sur l'atteinte des objectifs et cibles de la SFDD, de la politique, du plan ou du programme approuvé ont été pris en compte lors de l'élaboration de la proposition et de la prise de décision.

Transports Canada a commencé à travailler à la mise à jour de son outil d'évaluation du transport durable (OETD) interne, qui est la pierre angulaire du processus d'EES du Ministère. L'objectif est de renforcer l'évaluation des propositions ministérielles et de mieux déterminer leurs effets environnementaux potentiels importants.

Type d'initiative	Nombre total de propositions	Taux de conformité des EES du Ministère
Mémoires au Cabinet	16	100%  (ce qui équivaut à 66 sur 66)
Présentations au Conseil du Trésor	19	
Initiatives de réglementation	31	