

**Déclaration à la dix-neuvième séance de la Commission du développement durable des Nations Unies dans le cadre de la réunion préparatoire intergouvernementale**

**Thème des transports**

**Mardi 1 mars 2011, 10h**

Madame la Présidente/Monsieur le Président,

Depuis la dernière séance de la Commission du développement durable (CDD) des Nations Unies (NU), le Canada a continué de collaborer activement avec ses partenaires nationaux et internationaux afin d'améliorer l'efficacité des mouvements de personnes et de marchandises ainsi que leur sécurité et leur sûreté, tout en demeurant responsable sur le plan de l'environnement.

Le Canada a récemment publié sa première Stratégie fédérale de développement durable triennale, qui permettra au gouvernement du Canada de favoriser davantage la durabilité de l'environnement tout en améliorant la transparence et la reddition de comptes du processus décisionnel en matière d'environnement.

Dans le cadre de cette Stratégie, il existe 38 engagements liés au secteur des transports relevant des thèmes suivants : Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air; Maintenir la qualité et la disponibilité de l'eau; Protéger la nature. D'autres engagements sont également prévus sous le thème Réduire l'empreinte environnementale - En commençant par le gouvernement.

Le Canada prend également des mesures au chapitre de la réglementation afin d'atténuer les émissions attribuables au secteur des transports.

À l'échelle nationale, le Canada a publié un règlement en matière d'émissions de gaz à effet de serre (GES) qui établit progressivement des normes plus rigoureuses sur la moyenne d'émissions de GES pour un parc automobile pour les nouvelles voitures et les véhicules utilitaires légers vendus pour les années modèles 2011 à 2016. Le gouvernement du Canada a également annoncé l'élaboration d'un règlement visant les émissions de GES provenant des nouveaux véhicules lourds sur la route pour les années modèles 2014 à 2018. Le projet de règlement devrait être publié en 2011.

Une réglementation sur les émissions de polluants atmosphériques pour l'industrie ferroviaire est également en cours d'élaboration de concert avec les États-Unis. Cette réglementation devrait entrer en vigueur en 2011.

Au Canada, il existe des règlements visant à contrôler les émissions de polluants atmosphériques pour diverses catégories de nouveaux moteurs et véhicules hors-route et sur la route.

-2-

Le Canada a établi un règlement visant à contrôler les concentrations de soufre dans l'essence et le carburant diesel sur la route. Des règlements ont également été mis en place pour contrôler les concentrations de soufre dans le carburant diesel utilisé dans les moteurs hors-route, les moteurs marins ainsi que les moteurs de locomotives.

De plus, le Canada appuie la mise au point de carburants renouvelables et a mis en place des règlements exigeant que l'essence contienne en moyenne cinq pour cent de carburants renouvelables.

De plus, le 10 février 2011, le gouvernement a annoncé qu'il allait de l'avant avec l'exigence relative à une teneur moyenne de deux pour cent en carburant renouvelable dans le carburant diesel et le mazout de chauffage.

Sur le plan international, le Canada appuie l'élaboration de normes internationales et de pratiques recommandées par l'entremise de l'Organisation maritime internationale et l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui a trait aux émissions de GES et de polluants atmosphériques provenant, respectivement, du transport maritime et aérien.

En effet, le gouvernement du Canada continue de travailler avec les États-Unis et la France afin de mettre en œuvre, sous l'égide de l'Organisation maritime internationale, une zone de contrôle d'émissions désignée pour les zones côtières nord-américaines.

En plus de réduire les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports, le gouvernement du Canada s'efforce également de protéger le milieu marin en contribuant à la réduction de la pollution de l'eau causée par les transports.

Le Canada appuie les normes internationales et renforce les règlements nationaux afin de prévenir la pollution causée par les navires qui naviguent dans les eaux canadiennes, notamment en assurant la mise en œuvre et le respect des normes internationales par des inspections et une surveillance aérienne.

En outre, nous adoptons des mesures pour mieux protéger l'environnement contre l'introduction d'espèces exotiques envahissantes dans les eaux canadiennes par les navires qui circulent à l'échelle nationale et internationale, et nous établissons des démarches compatibles au Canada et aux États-Unis pour

gérer les rejets d'eaux de ballast dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Le Canada favorise aussi l'établissement d'un régime national pour être prêt à intervenir en cas d'incident maritime mettant en cause des substances dangereuses et nocives, et tente d'établir un régime de responsabilité et d'indemnisation.

La fiabilité et la durabilité demeurent les pierres angulaires d'un réseau de transport efficace. Le Canada reconnaît que les objectifs environnementaux et économiques

-3-

ne sont pas incompatibles. Par exemple, un réseau de transport plus efficace contribue non seulement à réduire les émissions de gaz à effet de serre, mais revêt également de l'importance pour l'économie. Le CDD des NU pourrait saisir l'occasion d'établir des liens avec les efforts internationaux continus sur la croissance écologique.

En ce qui concerne les éléments et mesures stratégiques proposés à la fin du rapport portant sur le thème des transports, le Canada reconnaît la nécessité de tenir compte du fait que plusieurs réseaux de transport d'autres pays sont gérés par divers ordres de gouvernement et que divers défis et occasions se présentent. Cela étant dit, nous suggérons des options moins normatives qui permettraient aux pays de choisir les outils les plus adéquats en fonction de leur situation particulière.

Comme il a été souligné lors du Forum international des transports de 2008, les approches devraient reposer sur une série de mesures stratégiques, notamment : développement technologique, intensification des recherches dans les nouvelles technologies et les nouveaux combustibles, utilisation accrue des technologies de l'information et de la gestion intégrée de la mobilité ainsi qu'une large gamme d'outils non technologiques.

Nous reconnaissons que les options stratégiques soulignées dans le rapport se caractérisent principalement par l'efficacité du réseau. Il s'agit en effet d'un volet important, mais qui devrait être complété par des politiques en matière de rendement du carburant et de la flotte pour assurer une gamme d'options plus vaste.

Les mesures et les options stratégiques globales cernées dans le rapport portant sur le thème des transports ne sont généralement pas abordées à la lumière de leur rentabilité ou technicité. Plusieurs de celles-ci exigeraient des investissements importants et dispendieux au chapitre de l'infrastructure afin d'être viables à grande échelle.

En résumé, le Canada espère que les considérations susmentionnées seront prises en compte au cours des délibérations de mai.

Le Canada demeure résolu à travailler avec ses partenaires nationaux et la communauté internationale afin de relever les défis auxquels nous sommes confrontés dans l'établissement d'un réseau de transport plus durable. Nous sommes impatients de prendre part aux discussions d'aujourd'hui.

Avec nos remerciements, nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente/  
Monsieur le Président, nos salutations distinguées.