

2003



Rapport de la
commissaire
à l'environnement et
au développement durable
à la Chambre des communes

Chapitre 2

Le transport routier en milieu urbain :
responsabilité à l'égard de la réduction des gaz
à effet de serre

125
OAG
BVG
1878*2003



Bureau du vérificateur général du Canada



Au service des Canadiens ... depuis 125 ans.

En 2003, le Bureau célèbre le 125^e anniversaire de la nomination du premier vérificateur général indépendant du Canada. À la Chambre des communes, le gouvernement et l'opposition ont acclamé l'annonce du projet de loi de 1878 par le gouvernement d'Alexander Mackenzie. Ce projet de loi mettait fin à l'ingérence de l'administration dans la vérification des comptes publics et pavait la voie à 125 années de loyaux services au Parlement et aux Canadiens.

Le Rapport de l'an 2003 de la commissaire à l'environnement et au développement durable comporte quatre chapitres, ainsi que le « Point de vue de la commissaire — 2003 ». Vous trouverez la table des matières principale à la fin du présent document.

Dans le présent Rapport, le genre masculin est utilisé sans aucune discrimination et uniquement dans le but d'alléger le texte.

Le Rapport est également diffusé sur notre site Web à www.oag-bvg.gc.ca.

Pour obtenir des exemplaires de ce rapport et d'autres publications du Bureau du vérificateur général, adressez-vous au :

Bureau du vérificateur général du Canada
240, rue Sparks, arrêt 10-1
Ottawa (Ontario)
K1A 0G6

Téléphone : (613) 952-0213, poste 5000, ou 1 888 761-5953
Télécopieur : (613) 954-0696
Courriel : distribution@oag-bvg.gc.ca

This document is also available in English.

© Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada 2003
N° de catalogue FA1-2/2003-2F
ISBN 0-662-89732-3



Chapitre

2

**Le transport routier en milieu urbain :
responsabilité à l'égard de la réduction
des gaz à effet de serre**

Tous les travaux de vérification dont traite le présent chapitre ont été menés conformément aux normes pour les missions de certification établies par l'Institut Canadien des Comptables Agréés. Même si le Bureau a adopté ces normes comme exigences minimales pour ses vérifications, il s'appuie également sur les normes et pratiques d'autres disciplines.

Table des matières

Points saillants	1
Introduction	5
Les raisons à l'appui des choix de vérification	7
Le transport est une responsabilité partagée	8
Enjeux clés	10
Objet de la vérification	10
Observations et recommandations	11
Programme Sur la route du transport durable	11
Éduquer et sensibiliser	11
Initiative des Systèmes de transport intelligents	12
Un outil permettant d'améliorer le transport en milieu urbain	12
Programme de l'Alliance canadienne sur les piles à combustible dans les transports	13
Avancement de la technologie	13
Résultats de la reddition de comptes exercée à l'égard des programmes examinés	14
Rôles et responsabilités clairement définis	14
Préoccupations relatives aux attentes en matière de rendement	14
Absence de dispositions pour assurer la crédibilité de l'information communiquée sur les répercussions environnementales des projets de systèmes de transport intelligents	19
Dispositions appropriées en place pour assurer le caractère raisonnable des mécanismes d'examen et d'ajustement	20
Communication d'une information crédible et obligation de rendre compte à l'aide de mécanismes raisonnables d'examen et d'ajustement	20
Modifier les habitudes de transport des gens	22
Conclusion	25
Certaines dispositions liées à la reddition de comptes doivent être améliorées	25
À propos de la vérification	27
Annexes	
A. Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur le changement climatique et Plan du Canada sur les changements climatiques — Mesures prises dans le secteur des transports	29
B. Aperçu de certaines initiatives visant à modifier les habitudes de transport des gens	31



Le transport routier en milieu urbain : responsabilité à l'égard de la réduction des gaz à effet de serre

Points saillants

2.1 Aux termes du Protocole de Kyoto, le gouvernement fédéral s'est engagé à réduire les niveaux des émissions de gaz à effet de serre au Canada de 6 p. 100 par rapport aux niveaux de 1990, au cours de la période allant de 2008 à 2012. Le secteur des transports est la source la plus importante d'émissions de gaz à effet de serre au Canada et, en 2001, 26 p. 100 des émissions totales lui étaient attribuables. Les initiatives du gouvernement visant à diminuer les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports devraient permettre de réduire environ 12 p. 100 des émissions totales du Canada.

2.2 La plupart des mesures préconisées par le gouvernement fédéral dans le secteur des transports pour régler la question des émissions de gaz à effet de serre au moyen d'ententes de partenariat commencent tout juste à être mises en œuvre. Par conséquent, c'est actuellement le moment propice pour faire en sorte que les dispositions relatives à la responsabilité de ces mesures soient solides et que les améliorations jugées nécessaires soient apportées.

2.3 Nous avons examiné le cadre redditionnel de trois programmes fédéraux existants qui visent des résultats en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports. Il s'agit du programme Sur la route du transport durable (SRTD) et de l'initiative des Systèmes de transport intelligents (STI) de Transports Canada, ainsi que du programme de l'Alliance canadienne sur les piles à combustible dans les transports (ACPCT) de Ressources naturelles Canada.

2.4 De manière générale, les programmes examinés ont un cadre redditionnel acceptable. Toutefois, les trois programmes ont des lacunes qui peuvent entraver l'obtention des résultats prévus à long terme au chapitre de la réduction des émissions. Nous avons aussi constaté que les projets de l'initiative STI examinés ne prévoient pas de dispositions pour faire rapport sur les répercussions environnementales. De plus, un rapport résumant les réalisations des projets en fonction des résultats d'ensemble du programme n'a pas encore été préparé pour le programme SRTD, même si un cadre à cet effet a été élaboré pour la phase 2 du programme.

2.5 Si ces lacunes ne sont pas comblées, le gouvernement fédéral aura de la difficulté à évaluer la contribution de ces programmes à l'obtention des résultats énoncés, dont la réduction des émissions de gaz à effet de serre du Canada.

2.6 Toutes les mesures du gouvernement fédéral prévues dans le Plan d'action 2000 et le Plan du Canada sur les changements climatiques pour

réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports supposent des partenariats avec d'autres ordres de gouvernement ou d'autres parties intéressées. Il est donc essentiel que le gouvernement fédéral établisse des ententes de partenariat assorties de solides cadres redditionnels et que tous les partenaires, y compris le gouvernement fédéral, soient tenus de rendre compte de la réalisation des attentes en matière de rendement.

Contexte et autres observations

2.7 Plus de 70 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports au Canada proviennent du transport routier, la plus grande partie étant produite en milieu urbain, là où vit la majorité de la population canadienne. Les émissions de gaz à effet de serre causées par le transport routier ont augmenté de plus de 25 p. 100 de 1990 à 2001.

2.8 Au Canada, les gouvernements fédéral et provinciaux et les administrations municipales se partagent la responsabilité en matière de transport. Bien que le transport urbain ne soit pas de responsabilité fédérale, il a une incidence sur plusieurs secteurs d'intérêt fédéral, dont la santé, l'économie et l'environnement.

2.9 Les besoins accrus en matière de transport créent des tendances qui ne sont pas viables. La réduction des émissions associées aux moyens de transport représente un défi de taille de même qu'une importante occasion à saisir. Un grand nombre des mesures qui pourraient être adoptées dans le secteur des transports pourraient procurer des bienfaits multiples qui vont au-delà de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ces bienfaits se traduisent par de l'air plus propre, une meilleure santé, des systèmes de transport plus efficaces et des voies de circulation moins encombrées — autant de facteurs qui contribuent au développement durable de villes plus saines.

2.10 La moitié des émissions de gaz à effet de serre générées par les activités des Canadiens provient du transport routier personnel. Le gouvernement s'attend à ce que chaque Canadien réduise ses émissions de 20 p. 100. Les programmes qui visent à éduquer les gens et à les sensibiliser à de nouvelles habitudes en matière de transport font partie intégrante de la stratégie du gouvernement fédéral qui consiste à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

2.11 Des outils comme les systèmes de transport intelligents et les nouvelles technologies en cours de développement comptent pour une bonne part de la solution. Bien que la technologie des piles à combustible à base d'hydrogène soit prometteuse, la réduction nette estimative des émissions de gaz à effet de serre ne représente qu'une très petite partie des émissions du secteur des transports prévues d'ici 2020.

2.12 Il importe que la stratégie de développement durable 2003-2005 de Transports Canada reflète la vision énoncée dans son document stratégique *Droit devant — Une vision pour les transports au Canada* afin de dresser un portrait clair et cohérent des résultats que Transports Canada et le

gouvernement fédéral, dans son ensemble, veulent obtenir dans le domaine du transport durable.

Réaction de Transports Canada. Transports Canada est généralement d'accord avec nos recommandations. Les mesures qu'il a prises ou qu'il prévoit adopter pour y donner suite sont indiquées dans ses réponses.

Introduction

2.13 Le transport englobe ce qui a trait au déplacement des personnes et des marchandises, que ce soit par voie routière, ferroviaire, aérienne ou maritime. Les choix que les Canadiens font aujourd'hui concernant le fonctionnement et l'utilisation des systèmes de transport façonnent les collectivités où ils vivent et ont une incidence sur la viabilité future de celles-ci. Un système de transport qui est abordable, sécuritaire, efficace et écologique est une composante fondamentale du développement durable.

2.14 Le transport procure de nombreux avantages. Outre qu'il permet aux gens de se rassembler et qu'il leur donne accès à des marchandises, il contribue au développement, à la croissance et à la prospérité du Canada et de l'économie canadienne de même qu'à la qualité de vie de tous les Canadiens. Ces avantages comportent toutefois des répercussions environnementales, sociales et économiques (voir la pièce 2.1).

2.15 Selon Environnement Canada, le secteur des transports est la plus importante source des émissions de gaz à effet de serre du Canada. En 2001 (l'année la plus récente pour laquelle il existe des données), il a produit 26 p. 100 de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre du Canada.

Pièce 2.1 Certaines répercussions environnementales, sociales et économiques du transport

Les répercussions environnementales du transport comprennent la pollution de l'air et de l'eau et la pollution par le bruit; l'utilisation non durable du sol et d'autres ressources naturelles; la perturbation des collectivités; la destruction de l'habitat; et les émissions de gaz à effet de serre produites par les combustibles fossiles, qui contribuent aux changements climatiques. Le secteur des transports est aussi une importante source de smog en milieu urbain. Le smog peut endommager la végétation et avoir des effets néfastes sur la santé humaine tels que des infections respiratoires, une fonction pulmonaire altérée et l'asthme. Il a aussi été associé à certaines maladies du cœur (voir le chapitre 4 du Rapport de l'an 2000 du commissaire intitulé « Le smog : un risque pour la santé »). Les déversements et les fuites de combustibles, d'huiles et de produits dérivés des déchets solides et dangereux peuvent contaminer la terre, l'eau de surface et l'eau souterraine.

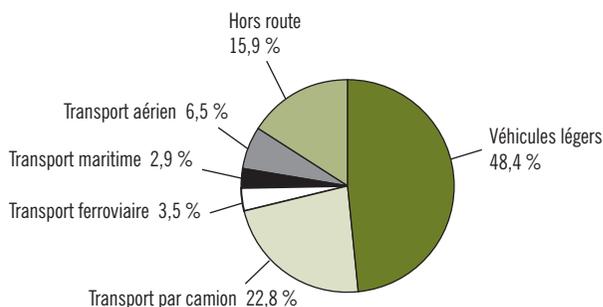
Les répercussions sociales et économiques peuvent comprendre des dépenses accrues pour les soins de santé, les coûts de dépollution, ainsi que les frais associés aux accidents et à la congestion des routes. L'encombrement des voies de circulation peut avoir de graves répercussions sur l'efficacité et l'efficacité du système de transport du Canada, et les retards de circulation des marchandises accroissent les coûts pour les entreprises comme pour les consommateurs. En outre, la congestion contribue à une augmentation de la consommation de carburant et à des émissions supplémentaires de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générateurs de smog, qui ont à leur tour des répercussions sur la qualité de vie et la santé des gens.



Photographie de GO Transit par Timothy Hudson

Plus de 70 p. 100 des émissions du secteur des transports proviennent du transport routier (voir la pièce 2.2). Les deux tiers de ces émissions se concentrent en milieu urbain, là où vivent plus des trois quarts des Canadiens.

Pièce 2.2 Sources des émissions du secteur des transports, 2001



Source : Environnement Canada

2.16 Initiatives axées sur le changement climatique. En décembre 1997, le Canada et 160 autres pays ont négocié le Protocole de Kyoto afférent à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. Aux termes du Protocole, le Canada doit réduire les niveaux de ses émissions de gaz à effet de serre de 6 p. 100 par rapport aux niveaux de 1990, au cours de la période allant de 2008 à 2012 (objectif de Kyoto pour le Canada). Le Canada a ratifié le Protocole en décembre 2002.

2.17 En l'absence de toute nouvelle (postérieure à 1999) initiative stratégique ou de programme, le Canada devra réduire ses émissions de gaz à effet de serre de près de 30 p. 100 s'il veut atteindre son objectif de Kyoto. Le gouvernement fédéral s'attend à ce que chaque administration publique, chaque région, chaque secteur et chaque citoyen participent à la réalisation de l'objectif de Kyoto pour le Canada. Il a également indiqué que le secteur des transports devait assumer sa part de responsabilité en vue de l'atteinte de cet objectif.

2.18 De 1990 à 2001, les émissions totales de gaz à effet de serre du Canada ont augmenté de 18,4 p. 100. Celles du secteur des transports se sont accrues de plus de 22 p. 100, tandis que celles produites par le transport routier ont augmenté à elles seules de plus de 25 p. 100. Une source importante de la croissance des émissions dans le secteur des transports était les camionnettes à essence, qui comprennent les véhicules utilitaires sport et les fourgonnettes. De 1990 à 2001, les émissions de cette catégorie de véhicules ont augmenté de plus de 80 p. 100. Au cours de cette même période, les émissions totales des voitures ont diminué de 9 p. 100.

2.19 Le gouvernement fédéral estime que, si les tendances se maintiennent, les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports dépasseront de 32 p. 100 en 2010 et de 53 p. 100 en 2020 les niveaux atteints en 1990.

Les raisons à l'appui des choix de vérification

2.20 Dans le cadre du Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur le changement climatique et du Plan du Canada sur les changements climatiques (voir l'annexe A), le gouvernement fédéral a pris neuf mesures dans le secteur des transports pour aider à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Toutes ces mesures doivent être mises en œuvre au moyen d'un partenariat entre le gouvernement fédéral et d'autres ordres de gouvernement ou les principales parties intéressées, ou les deux à la fois. Selon les estimations du gouvernement fédéral, ces mesures donneront lieu à environ 12 p. 100 des réductions totales prévues des émissions de gaz à effet de serre du Canada. Ce taux est bien en deçà de la part de 26 p. 100 des émissions totales de gaz à effet de serre du Canada qui était attribuable au secteur des transports en 2001.

Pile à combustible — Un dispositif qui convertit l'énergie chimique en énergie électrique sans combustion. Dans une pile à hydrogène, l'hydrogène se combine à l'oxygène à l'intérieur de la pile à combustible pour produire de l'énergie électrique.

2.21 Parmi les neuf mesures figure le programme de l'Alliance canadienne sur les piles à combustible dans les transports, dont Ressources naturelles Canada est le ministère responsable. Nous avons soumis ce programme à une vérification parce que le gouvernement fédéral appuie la mise au point de la technologie des piles à combustible depuis plus de 20 ans et qu'il la considère comme un moyen de purifier l'air urbain en réduisant les émissions des véhicules dans les villes canadiennes. Les huit autres mesures n'ont pas fait l'objet d'une vérification car, au moment de notre examen, elles en étaient aux stades initiaux de leur mise en œuvre ou mettaient peu l'accent sur le transport routier urbain.

2.22 Certaines activités fédérales actuelles visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports ne figurent pas dans le Plan d'action 2000 et dans le Plan du Canada sur les changements climatiques. Étant donné le mandat général qui a été confié à Transports Canada dans le secteur des transports, nous voulions également examiner les programmes et les initiatives du Ministère qui devaient influencer sur le transport routier en milieu urbain et mener à des réductions des émissions de gaz à effet de serre du Canada.

2.23 Transports Canada a indiqué que son programme Sur la route du transport durable (SRTD) constituait une initiative clé de sensibilisation au transport durable. Le programme SRTD vise plus d'un objectif (voir le paragraphe 2.44). La réduction de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports est l'un des résultats à long terme prévus pour cette initiative. À la fin d'octobre 2002, le Ministère avait reçu 125 demandes de participation. Les personnes dont la demande est acceptée ont droit à un financement fédéral maximal de 100 000 \$ par projet et doivent obtenir au moins la moitié des fonds d'autres sources. Le Ministère a accordé un financement à 39 demandeurs. Un exemple de projet financé est BikeShare, qui a reçu 47 436 \$ pour appuyer le programme communautaire torontois de prêt de bicyclettes du Community Bicycle Network. L'objectif de BikeShare est de mettre à la disposition des Torontois, d'ici 10 ans, 1 000 bicyclettes réparties entre 80 stations dans la ville pour effectuer de brefs déplacements au cœur de la métropole.

2.24 Transports Canada a également mis en œuvre son Plan des systèmes de transport intelligents (STI) pour le Canada. L'objectif de ce plan est de rehausser la sécurité et l'efficacité du système de transport multimodal, d'accroître l'accès aux services de transport et de réduire la consommation de carburant et les émissions néfastes en améliorant le débit de circulation. Le Ministère est d'avis que les technologies des STI peuvent améliorer l'environnement et la qualité de vie dans les zones urbaines et rurales.

2.25 Nous croyons que c'est actuellement le moment propice pour faire en sorte que les dispositions des trois programmes en matière de reddition de comptes soient solides et que les améliorations jugées nécessaires soient apportées à ces programmes et aux autres mesures fédérales envisagées pour contrer les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports.

Le transport est une responsabilité partagée

2.26 Au Canada, trois ordres de gouvernement se partagent la responsabilité en matière de transport. Le gouvernement fédéral est responsable du transport national, interprovincial et international; des normes de sécurité des véhicules automobiles neufs, y compris les normes d'émission des véhicules et des moteurs neufs; et des normes de consommation de carburant des véhicules automobiles neufs. Les administrations provinciales sont responsables du transport intraprovincial et les municipalités, du transport en commun urbain, des routes locales et de l'infrastructure connexe, et des décisions de planification à l'échelle locale.

2.27 Le rôle du gouvernement fédéral. Bien que le transport urbain ne soit pas une responsabilité fédérale, il a des répercussions sur plusieurs secteurs d'intérêt fédéral, dont la santé, l'économie et l'environnement. Le gouvernement fédéral influe directement sur les systèmes de transport urbain en sa qualité de propriétaire de plusieurs biens importants — aéroports nationaux, administrations portuaires locales, ponts fédéraux et routes — dont bon nombre se trouvent dans les villes.

2.28 Transports Canada est responsable des politiques, des programmes et des buts établis par le gouvernement fédéral en matière de transport. Le Ministère travaille à faire en sorte que toutes les parties du système de transport fonctionnent de manière efficace et intégrée afin que les Canadiens bénéficient d'un réseau durable qui soit sécuritaire, efficient et écologique. Les objectifs stratégiques de Transports Canada sont les suivants :

- contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada;
- établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sûr et sécuritaire;
- protéger l'environnement physique.

2.29 Dans sa *Stratégie de développement durable 2001-2003*, Transports Canada s'est engagé à favoriser un réseau de transport qui soit durable tant sur le plan socioéconomique qu'environnemental. La stratégie comporte sept défis prioritaires :

- améliorer les pratiques d'éducation et de sensibilisation en matière de transport durable;
- concevoir des outils pour permettre la prise de meilleures décisions;
- promouvoir l'adoption de la technologie du transport durable;
- améliorer la gestion de l'environnement pour les opérations et les terrains de Transports Canada;
- réduire les émissions atmosphériques;
- réduire la pollution de l'eau;
- promouvoir les transports efficaces.

Ces priorités reflètent la vision de Transports Canada, qui est de respecter l'environnement et d'intégrer des objectifs environnementaux à ses politiques sur le transport.

2.30 En février 2003, le ministre des Transports a rendu public *Droit devant — Une vision pour les transports au Canada*. Ce document décrit la vision et les orientations stratégiques qui guideront les politiques et les programmes fédéraux en matière de transport au cours de la prochaine décennie. Il indique que Transports Canada devra intégrer les considérations environnementales de manière plus systématique au processus de prise de décisions concernant le transport.

2.31 *Droit devant* représente la contribution de Transports Canada à l'engagement que le gouvernement a pris lors du discours du Trône de septembre 2002 d'adopter « une nouvelle stratégie portant sur un système de transport sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement qui aidera à réduire la congestion dans nos villes et les embouteillages dans nos axes commerciaux ». Cette stratégie, ou vision, devrait également aider le Canada à remplir les engagements qu'il a pris en vertu du Protocole de Kyoto. *Droit devant* stipule que le gouvernement du Canada doit accorder un niveau de priorité élevé aux besoins de transport en milieu urbain.

2.32 Nous nous attendons à ce que la vision exposée dans *Droit devant* soit intégrée dans la stratégie de développement durable 2003-2005 de Transports Canada. Cela est conforme aux attentes fixées pour la troisième série de stratégies de développement durable qui seront déposées au Parlement en décembre 2003. Ces attentes ont été décrites dans le document de mars 2003 publié par la commissaire à l'environnement et au développement durable, intitulé *Les stratégies de développement durable — Des résultats positifs à obtenir*. Il est important que les deux documents stratégiques de Transports Canada dressent un portrait clair et cohérent des résultats que ce ministère et le gouvernement fédéral, dans son ensemble, veulent obtenir dans le domaine du transport durable.

2.33 Ressources naturelles Canada a reçu le mandat de prendre en compte la mise en valeur durable et l'utilisation judicieuse des ressources naturelles du Canada. Ses grandes priorités consistent notamment à faire du Canada un chef de file mondial dans le domaine de l'énergie non polluante et à s'attaquer au défi du changement climatique et de l'environnement au moyen du

développement durable. Parmi les résultats stratégiques du Ministère figure celui de procurer aux générations actuelles et futures de Canadiens des avantages économiques, sociaux et environnementaux durables dérivés des ressources naturelles. Un autre résultat est de fournir aux Canadiens des moyens de réduire les répercussions environnementales dans le secteur des ressources naturelles. Un intérêt clé du Ministère est le développement et la démonstration de technologies énergétiques non polluantes, dont la production et l'entreposage d'hydrogène et la mise au point de piles à combustible.

Enjeux clés

2.34 La croissance de l'économie et de la population du Canada s'accompagne d'une hausse de la demande de services de transport, ce qui augmente les répercussions néfastes sur l'environnement et la santé, et crée des tendances dans le secteur des transports qui ne sont pas viables, particulièrement en milieu urbain.

2.35 Pour atteindre l'objectif d'élaborer un cadre stratégique intégré et cohérent pour le transport, Transports Canada est d'avis que les partenariats et la collaboration entre les administrations publiques et les autres intervenants sont essentiels. Ces efforts doivent tenir compte de la compétence, des rôles et des responsabilités respectifs de tous les participants.

2.36 Toutes les mesures du gouvernement fédéral dans le Plan d'action 2000 et dans le Plan du Canada sur les changements climatiques en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports prévoient un partenariat avec d'autres ordres de gouvernement ou d'autres parties intéressées. Par conséquent, il est essentiel que le gouvernement fédéral conclue des ententes de partenariat assorties d'un cadre redditionnel solide et que les partenaires, y compris le gouvernement fédéral, soient tenus de rendre compte de la mesure dans laquelle ils répondent aux attentes de rendement énoncées et aident le Canada à atteindre son objectif de Kyoto.

Objet de la vérification

2.37 Nous avons axé notre vérification sur le transport routier en milieu urbain parce que le Canada est un pays de plus en plus urbanisé et que le transport routier contribue de façon importante au smog et aux émissions de gaz à effet de serre du pays.

2.38 Les objectifs globaux de notre vérification consistaient à déterminer :

- s'il existe des cadres redditionnels appropriés pour les programmes fédéraux associés au transport routier en milieu urbain et pour les partenariats en découlant;
- s'il y a **reddition de comptes** à l'égard des programmes visés par la vérification.

2.39 Les objectifs détaillés consistaient à déterminer :

- s'il existe des dispositions assurant la clarté des rôles et des responsabilités;

Reddition de comptes — Une relation fondée sur l'obligation de faire la preuve du rendement, de l'examiner et d'en assumer la responsabilité, soit à la fois des résultats obtenus à la lumière des attentes convenues et des moyens employés. (Source : Rapport de la vérificatrice générale de décembre 2002 — La modernisation de la reddition de comptes dans le secteur public)

- s'il existe des dispositions assurant la clarté des attentes de rendement;
- dans quelle mesure il existe des dispositions assurant la crédibilité de l'information communiquée;
- dans quelle mesure il existe des dispositions assurant le caractère raisonnable des mécanismes d'examen et d'ajustement;
- s'il y a communication d'information crédible;
- s'il y a des mécanismes raisonnables d'examen et d'ajustement.

2.40 Notre vérification visait principalement Transports Canada et Ressources naturelles Canada (RNCan), deux ministères clés chargés de mettre en œuvre des programmes qui ont des répercussions sur le transport routier en milieu urbain. Plus précisément, nous avons examiné le programme Sur la route du transport durable et l'initiative des Systèmes de transport intelligents de Transports Canada, ainsi que le programme de l'Alliance canadienne sur les piles à combustible dans les transports de RNCan. Nous n'avons toutefois pas effectué de vérification des subventions et des contributions relatives aux programmes examinés ici.

2.41 De plus, notre vérification comprenait un examen de l'intervention d'Environnement Canada et de Santé Canada relativement à notre étude de cas portant sur la modification des habitudes de transport des gens pour réduire leurs effets négatifs sur l'environnement.

2.42 Pour plus de renseignements sur notre vérification, voir « À propos de la vérification » à la fin du chapitre.

Observations et recommandations

Programme Sur la route du transport durable

Éduquer et sensibiliser

2.43 En 1999, Transports Canada a lancé le programme Sur la route du transport durable (SRTD), une initiative triennale d'un million de dollars. Il s'agissait d'un des engagements particuliers pris dans le cadre de la première stratégie de développement durable du Ministère (1997). En janvier 2002, le programme a été renouvelé jusqu'en 2007. Le financement supplémentaire de 2,5 millions de dollars de la deuxième phase portait le financement total à 3,5 millions de dollars sur 8 ans. Le Ministère considère le programme SRTD comme une initiative clé de sensibilisation des Canadiens au transport durable.

2.44 Voici les principaux objectifs du programme SRTD :

- promouvoir l'élaboration d'approches, de pratiques et d'outils novateurs pour accroître la durabilité du système de transport du Canada;
- obtenir des résultats quantifiables en matière d'environnement et de développement durable en fonction des priorités de Transports Canada dans le domaine du développement durable;

- fournir aux Canadiens des renseignements et des outils pour une meilleure application des principes du transport durable dans leur vie quotidienne.

Initiative des Systèmes de transport intelligents



Panneau routier informant les automobilistes du mouvement actuel de la circulation

Source : Transports Canada



Dispositifs de perception du péage pour les véhicules convergeant vers une route à péage

Source : Transports Canada

Un outil permettant d'améliorer le transport en milieu urbain

2.45 Une infrastructure de transport efficace est essentielle pour permettre une circulation fluide des personnes et des marchandises. Une façon de parvenir à cette fin est de recourir aux systèmes de transport intelligents (STI). La technologie des STI peut :

- améliorer la gestion de la circulation, les renseignements à l'intention des voyageurs et le contrôle de leurs véhicules, la gestion des véhicules commerciaux et des parcs automobiles, ainsi que le transport en commun;
- aider à gérer et à réduire l'encombrement des voies de circulation, à limiter les retards dans la circulation, à détecter et à réduire les risques d'accident, et à surveiller l'état des routes;
- permettre aux exploitants des transports et aux utilisateurs d'optimiser la capacité des ressources actuelles et de mieux intégrer les services, sans avoir nécessairement à modifier l'infrastructure existante.

2.46 Transports Canada a lancé son Plan des systèmes de transport intelligents pour le Canada en novembre 1999. Ce plan national est fondé sur cinq volets interreliés : les partenariats du savoir, l'élaboration d'une architecture nationale des STI, un plan multimodal de recherche-développement, le déploiement et l'intégration des systèmes de transport intelligents dans l'ensemble du Canada, ainsi que le renforcement de l'industrie canadienne des STI (grâce à la mise au point de produits et services destinés à l'exportation).

2.47 Notre vérification a surtout porté sur le volet du déploiement et de l'intégration, étant donné qu'un de ses objectifs est de réduire les répercussions environnementales, dont les émissions atmosphériques, et d'accroître le recours à des moyens de transport de recharge. Le gouvernement fédéral s'est engagé à consacrer jusqu'à 29 millions de dollars au Plan des STI, dans le cadre du Programme stratégique d'infrastructure routière (PSIR) de Transports Canada. Des responsables ministériels nous ont informés qu'une partie importante de ce montant devrait être affectée à des activités de déploiement et d'intégration.

2.48 Des 16 projets de déploiement et d'intégration des STI financés dans le cadre du PSIR en 2002, notre vérification a porté sur les 6 projets qui étaient dirigés par des administrations municipales urbaines ou leurs organismes et qui portaient essentiellement sur l'amélioration des activités relatives à la circulation routière. Le volet du déploiement et de l'intégration des STI offrait à ces municipalités des contributions sous forme de participation d'au plus 50 p. 100 des coûts admissibles, jusqu'à concurrence de 250 000 \$ par projet.

2.49 Un document de Transports Canada sur le PSIR souligne que les technologies des STI constituent une approche innovatrice à la réalisation des objectifs clés du gouvernement. Ces objectifs englobent la réalisation des objectifs environnementaux nationaux dont la réduction des émissions de gaz à effet de serre par la diminution de la consommation de carburant.

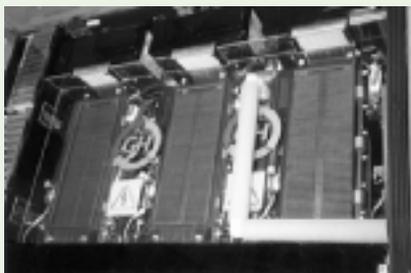
Ce document précise que la composante des STI du PSIR devrait procurer les plus importants avantages pour l'environnement. Les STI auraient un effet positif sur la qualité de l'air, même si la diminution des émissions de gaz à effet de serre restait faible à l'échelle nationale. Le Plan des STI mentionne qu'une étude commandée par la Table des transports et du changement climatique, au sujet de l'effet de certaines applications des STI sur les émissions de gaz à effet de serre, estime que la réduction des émissions sera d'environ 0,75 mégatonne en 2010. Cette réduction est comparable à celles prévues pour quelques-unes des mesures du secteur des transports, tel qu'il est indiqué à l'annexe A.

Programme de l'Alliance canadienne sur les piles à combustible dans les transports

Avancement de la technologie

2.50 Le programme de l'Alliance canadienne sur les piles à combustible dans les transports (ACPCT), lancé en juin 2001, est une initiative quinquennale de 23 millions de dollars, qui est administrée par Ressources naturelles Canada dans le cadre du Plan d'action 2000 du Canada sur le changement climatique. Ce programme fait intervenir les fournisseurs de piles à hydrogène, les fournisseurs de combustible, l'industrie de l'automobile et le gouvernement.

2.51 L'objectif du programme de l'ACPCT est de faire la démonstration et l'évaluation de systèmes viables pour ravitailler les véhicules à pile à hydrogène et d'établir le cadre de soutien indispensable à l'infrastructure de ravitaillement. Le programme doit aussi faire la démonstration d'options de ravitaillement, éliminer les obstacles réglementaires à l'utilisation accrue de véhicules à pile à combustible, établir des normes de sécurité pour les postes de ravitaillement, et mettre sur pied des programmes de formation et d'accréditation des personnes chargées de l'installation et de l'entretien de ces postes.



Système de pile à hydrogène

Source : Bureau du vérificateur général, photographie prise chez General Hydrogen



Prototype de véhicule à pile à combustible

Source : Ballard Power Systems Inc.



Poste de ravitaillement

Source : Bureau du vérificateur général, photographie prise à l'installation Powertech de BC Hydro

Résultats de la reddition de comptes exercée à l'égard des programmes examinés

2.52 L'un des objectifs et des résultats à long terme du programme consiste à diminuer le temps requis pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports grâce à l'efficacité énergétique améliorée des véhicules et au recours à des carburants dont la teneur en carbone est faible ou nulle. Ressources naturelles Canada estime que ce programme permettra de réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre de 0,09 mégatonne en 2010 et de 2,65 mégatonnes en 2020, si l'on produit de l'hydrogène par reformage du méthane (un combustible à base de carbone). Cela représente seulement 0,05 p. 100 et 1,2 p. 100 des émissions projetées du secteur des transports en 2010 et en 2020, respectivement.

2.53 En mars 2003, Ressources naturelles Canada a annoncé les deux premiers projets de démonstration dans le cadre de ce programme. Un projet consiste à mettre au point un dispositif de ravitaillement en hydrogène pour un reformeur de gaz naturel, qui pourra produire de l'hydrogène tant pour les véhicules à pile à combustible que pour les blocs-électrogènes fixes. L'autre projet contribuera à mettre au point la technologie de l'électrolyse dans un poste mobile de ravitaillement en hydrogène pour produire de l'hydrogène à partir de l'eau.

Rôles et responsabilités clairement définis

2.54 Les trois programmes que nous avons examinés comportent des rôles et des responsabilités clairement définis, compréhensibles et convenus. Les activités et les tâches devant être accomplies par chaque partie et la façon dont les relations doivent être gérées sont énoncées clairement.

2.55 Nous avons mené des entrevues avec des employés clés et nous avons examiné des documents ministériels et d'autres documents afin de trouver les dispositions accompagnant l'affectation des responsabilités et la contribution financière aux projets. Nous avons examiné les ententes et les cadres de gestion, et nous avons constaté que les processus de prise de décisions et de coordination entre le personnel du programme et les bénéficiaires des fonds étaient clairement expliqués.

Préoccupations relatives aux attentes en matière de rendement

2.56 Les trois programmes comportent tous des attentes de rendement définies. Toutefois, nous avons relevé des lacunes pouvant entraver la capacité des ministères à répondre aux attentes. Notre examen comprenait une revue des cadres de gestion et de responsabilisation de même que des évaluations internes de programmes et de projets, le cas échéant.

2.57 Dans le cas du programme Sur la route du transport durable (SRTD), nous nous attendions à ce que le Ministère ait élaboré des méthodes visant à mesurer le succès du programme. Les objectifs du programme décrits au paragraphe 2.44 visent, entre autres, à promouvoir l'élaboration d'outils, d'approches et de pratiques novateurs en fonction des priorités de Transports Canada en matière de développement durable et à communiquer cette information aux Canadiens. Cependant, les résultats visés pour l'ensemble du programme ne sont pas accompagnés de cibles de rendement claires et

concrètes, bien que nous ayons constaté que des cibles avaient été fixées au niveau des projets. Il y aurait diverses manières d'établir des cibles de rendement pratiques au niveau du programme. La préparation pour tous les projets, réussis ou non, d'un rapport sur les leçons à retenir et la communication de cette information aux Canadiens pourraient constituer une de ces cibles. On pourrait également fixer un taux de réussite pour chaque tranche de financement du projet. Ce taux pourrait être exprimé en pourcentage des projets ayant atteint leurs objectifs énoncés, y compris les projets relatifs à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution causées par le secteur des transports. En l'absence d'un taux de réussite et de renseignements sur le succès obtenu, il sera difficile pour Transports Canada d'évaluer si le programme fait des progrès par rapport à ses objectifs énoncés.

2.58 Transports Canada établit le lien suivant entre les résultats intermédiaires du programme SRTD et le défi 1 de sa Stratégie de développement durable 2001-2003, soit « améliorer l'éducation et la sensibilisation au transport durable ». Le Ministère compte relever ce défi, en partie grâce au programme SRTD. Il indique que les cibles du défi 1 pour le programme SRTD ont été atteintes. Elles consistaient à prolonger le programme de deux ans, à entreprendre un examen et à mettre en œuvre une campagne de marketing ciblée. Toutefois, nous avons constaté que ces cibles ne sont pas quantifiables ni axées sur les résultats, et qu'elles n'aident pas à déterminer si le défi 1 de la Stratégie de développement durable a été relevé. Si ce défi était reporté dans la prochaine stratégie de développement durable de Transports Canada, nous nous attendrions à ce que le Ministère établisse des cibles quantifiables et axées sur les résultats.

2.59 Recommandation. Transports Canada devrait veiller à établir des cibles de rendement claires et concrètes pour le programme Sur la route du transport durable en vue de mesurer les progrès réalisés par rapport aux objectifs énoncés.

Réponse de Transports Canada. Transports Canada accepte cette recommandation.

Le Ministère évalue présentement les progrès réalisés par rapport aux objectifs énoncés du programme SRTD au moyen des processus décrits dans le Cadre de gestion et de responsabilisation axé sur les résultats qui a été approuvé par le Conseil du Trésor. Cela comprend l'établissement de rapports rigoureux à l'échelle des projets en fonction des buts, des indicateurs et des cibles quantitatives établies, de même que la préparation de rapports sur les indicateurs de rendement du programme. Aux termes du programme SRTD, les rapports de projet individuels seront regroupés en un rapport annuel sur le programme à partir de l'automne 2003, afin de donner un aperçu de l'ensemble des progrès accomplis dans le cadre du programme.

Le Ministère convient qu'il est fondé de vouloir fixer des cibles de rendement pour le programme lorsque c'est possible, mais croit que l'absence de telles cibles n'a pas eu d'effet négatif sur la capacité du Ministère à évaluer les progrès du programme SRTD par rapport aux objectifs énoncés. Il croit que

les exigences relatives aux rapports et l'évaluation des résultats en place à l'heure actuelle sont appropriées, et qu'elles informent adéquatement le Ministère du fonctionnement du programme.

Pour tenter de prolonger le programme SRTD au-delà de sa date d'échéance (le 31 mars 2007), Transports Canada présentera des cibles de rendement pratiques qu'il est possible d'atteindre dans le cadre de ce programme, et qui rejoignent l'intention globale de ce dernier. L'un des principaux défis consistera à veiller à ce que lesdites cibles reflètent les objectifs multiples du programme et à ce qu'elles n'entraînent pas la réduction de la diversité des programmes soumis. Les répercussions des cibles du programme en ce qui a trait à l'intégrité du processus de sélection devront également être examinées.

Si le programme est prolongé au-delà de 2007, Transports Canada établira des cibles pour celui-ci dans le cadre d'une présentation au Conseil du Trésor d'ici le 31 mars 2007.

2.60 Le Plan des systèmes de transport intelligents (STI) compte huit objectifs dont celui de « réduire les coûts énergétiques et environnementaux associés au transport de surface ». Il définit également divers moyens de réaliser cet objectif notamment celui de diminuer la consommation de carburant et les émissions nocives en améliorant le flux de la circulation. Le Guide du requérant dans le cadre de l'initiative des STI portant sur le volet du déploiement et de l'intégration du Plan présente aussi six objectifs précis qui peuvent être reliés aux objectifs du Plan. Un de ces objectifs est de « limiter les impacts environnementaux, notamment les émissions atmosphériques et faire augmenter l'utilisation des modes de transport de rechange ». Il était mentionné dans les six projets que nous avons examinés que la réduction des émissions atmosphériques constituait un avantage que l'on pouvait associer à un objectif environnemental figurant dans la proposition de projet.

2.61 Transports Canada a signé un accord de contribution type avec chacun des six promoteurs des projets de déploiement et d'intégration des STI. En plus de mentionner les dispositions de l'accord type, l'accord de contribution du projet fait état de la proposition de projet et, par le fait même, de l'objectif environnemental du projet à concrétiser. Nous nous attendions à ce que des attentes concrètes de rendement pour ces projets en ce qui concerne les répercussions environnementales soient établies, y compris les avantages résultant de la réduction des émissions atmosphériques. Cependant, de telles attentes n'ont pas été énoncées. Par conséquent, nous nous préoccupons du fait que le Ministère ne soit peut-être pas en mesure de démontrer comment chaque projet contribue à l'atteinte de l'objectif environnemental du Plan des STI.

2.62 Recommandation. Étant donné que l'un des objectifs du volet du déploiement et de l'intégration de l'initiative des Systèmes de transport intelligents (STI) est de réduire les répercussions environnementales, y compris les émissions atmosphériques, et d'augmenter l'utilisation des modes de transport de rechange, Transports Canada devrait veiller, le cas

échéant, à ce que les projets des STI qu'il finance comportent des attentes claires et concrètes en matière de rendement environnemental.

Réponse de Transports Canada. Transports Canada accepte cette recommandation avec des réserves.

Une disposition sur la mesure de la réduction des émissions devrait être incluse dans les propositions des projets dont l'objectif énoncé est la réduction des émissions de carburant. Toutefois, étant donné la nouveauté des technologies des STI et la variabilité des applications, le Ministère estime qu'on n'a pas encore de connaissances suffisamment poussées concernant la relation entre les déploiements de STI et leurs effets sur l'environnement pour exiger qu'une quantité exacte soit précisée comme cible de réduction des émissions dans les propositions de projet.

Transports Canada s'appuie sur des conseils d'experts pour étudier les six projets examinés afin de trouver des moyens directs ou indirects de mesurer la réduction des émissions. De plus, le Ministère prépare actuellement des lignes directrices pour l'élaboration de mesures de réduction des émissions de carburant. Ces dernières seront utilisées par les promoteurs lors de futurs appels de propositions dans le domaine des déploiements de STI.

On prévoit que ces mesures seront mises en œuvre d'ici la fin de décembre 2003.

2.63 Bien que le programme de l'Alliance canadienne sur les piles à combustible dans les transports (ACPCT) énonce des attentes de rendement claires et concrètes, nous nous préoccupons de la mesure dans laquelle les activités prévues dans le cadre de ce programme peuvent être menées à bien et les résultats escomptés obtenus d'ici les dates butoirs. Par exemple, le programme de l'ACPCT prévoit la construction de cinq installations de ravitaillement de véhicules d'ici mars 2005. Il prévoit également que les données sur leurs activités seront disponibles d'ici mars 2006. Cependant, le programme de l'ACPCT dépend d'autres sources de financement pour l'achat des véhicules à pile à combustible. À l'heure actuelle, il est prévu que le programme de l'ACPCT disposera de seulement cinq véhicules et d'un autobus à pile à combustible à des fins de démonstration. Les représentants du Ministère reconnaissent qu'il faudra davantage de véhicules pour faire la démonstration complète du fonctionnement des postes de ravitaillement planifiés.

2.64 Nous avons constaté que le rapport annuel 2001-2002 de l'ACPCT indiquait que l'accès limité à des véhicules à pile à combustible était un problème auquel devaient faire face les groupes de travail sur la démonstration des systèmes de ravitaillement de véhicules utilitaires légers et lourds. L'étude de cas intitulée « L'avenir de l'hydrogène et de la technologie des piles à combustible au Canada » à la page 18 souligne ce problème et d'autres défis sectoriels pouvant également nuire à l'obtention des résultats escomptés.

L'avenir de l'hydrogène et de la technologie des piles à combustible au Canada

Le gouvernement et l'industrie croient que l'utilisation à grande échelle de l'hydrogène et de la technologie des piles à combustible est une solution prometteuse au problème des émissions associées au transport routier. Malgré les nombreux avantages que nous pourrions en tirer sur les plans social, environnemental et économique, il reste d'importants défis à relever.

Avantages possibles

Les avantages sociaux escomptés de l'utilisation de piles à hydrogène dans les transports sont principalement des améliorations de la santé humaine grâce à la réduction de la pollution atmosphérique urbaine (smog), puisque les émissions des véhicules à pile à hydrogène — la chaleur et l'eau — sont sans danger pour l'environnement. De plus, les véhicules à pile à combustible pourraient aider à atténuer le changement climatique et d'autres problèmes environnementaux, notamment en réduisant la contamination de l'eau souterraine et la pollution urbaine par le bruit. En outre, la technologie des piles à hydrogène pourrait offrir au Canada une possibilité économique en rehaussant la compétitivité globale de notre économie et en assurant de nouveaux débouchés pour d'autres secteurs industriels clés, une plate-forme de croissance des exportations à valeur élevée et une forte croissance des emplois axés sur le savoir.

Considération importante — La source de l'hydrogène

Même si les émissions des véhicules à pile à hydrogène sont inoffensives sur le plan écologique, les gaz à effet de serre et d'autres polluants associés à la production de l'hydrogène peuvent varier énormément. Les principaux facteurs déterminants sont la technologie et la source principale de combustible qui sert à produire l'hydrogène. L'hydrogène peut être produit à partir de sources d'énergie non renouvelables comme le méthanol ou le gaz naturel (combustibles à base de carbone) et l'énergie nucléaire, ou à partir de sources d'énergie renouvelables telles que l'eau, le vent et le soleil. Le gouvernement fédéral reconnaît que la clé de l'« économie de l'hydrogène » sera la mise en valeur de sources d'énergie efficaces et non polluantes pour la production de l'hydrogène.

Défis

L'industrie canadienne des piles à combustible fait face à un certain nombre de défis de taille, dont les suivants :

- l'aménagement d'une infrastructure de ravitaillement des véhicules à hydrogène;
- l'élaboration de codes et de normes industriels uniformes qui régiront la qualité et la sécurité du produit et les spécifications de ses composants;
- la réduction des coûts de production des piles à combustible afin qu'elles puissent rivaliser sur le plan des coûts avec les sources d'énergie traditionnelles;
- l'obtention du financement à long terme de la recherche et du développement requis pour régler les problèmes techniques et entreprendre des projets de démonstration;
- la démonstration, à des fins d'investissement, des avantages économiques, environnementaux et sociaux des piles à combustible.

L'impasse qui persiste au Canada

Au-delà de ces défis particuliers, il existe une impasse plus fondamentale. En effet, pour qu'il y ait beaucoup plus de véhicules à pile à combustible, il faut une infrastructure de soutien. Cependant, il peut être difficile de justifier un investissement considérable dans l'aménagement de cette infrastructure sans qu'il y ait un nombre important de véhicules à pile à combustible sur la route. Le secteur privé pourrait être découragé d'investir dans l'infrastructure requise d'ici à ce que la nature de la demande et le moment où elle se manifesterait soient mieux connus.

Il s'agit d'une impasse qui persiste au Canada. Le programme de l'Alliance canadienne sur les piles à combustible dans les transports finance des projets de démonstration à l'appui d'une infrastructure de ravitaillement en hydrogène. Toutefois, il n'y a pas de programme comparable favorisant l'offre de véhicules à pile à combustible.

Les administrations publiques apportent un appui à l'industrie des piles à combustible

Le gouvernement fédéral et les administrations provinciales et municipales ont soutenu l'industrie canadienne des piles à combustible à ses débuts et ont contribué au succès qu'elle connaît à ce jour. De 1982 à 2002, l'aide gouvernementale accordée à l'industrie canadienne des piles à combustible a totalisé quelque 179 millions de dollars en subventions, en contributions et en prêts. Jusqu'à 1999, le gouvernement fédéral lui seul a investi ou engagé plus de 100 millions de dollars, principalement à l'appui de la recherche et du développement axés sur les piles à combustible et les systèmes de pile à combustible au Canada.

L'avenir de l'hydrogène et de la technologie des piles à combustible au Canada (suite)

Le Canada compte actuellement parmi les chefs de file mondiaux

Le Canada est reconnu comme un chef de file mondial de la technologie des piles à hydrogène. D'autres pays et régions, comme l'Union européenne, le Japon et les États-Unis mettent également en œuvre des politiques et des programmes qui encouragent l'utilisation commerciale accélérée de ce genre de technologie. Ils figurent eux aussi parmi les principaux promoteurs de la technologie des piles à combustible. Une étude réalisée pour le compte de l'industrie des piles à combustible semble indiquer que, si le rythme d'innovation du Canada peut être maintenu, les entreprises canadiennes seront bien placées pour accaparer une part du marché croissant des piles à combustible.

Un engagement fédéral en matière d'innovation

En février 2002, le gouvernement fédéral a lancé la Stratégie d'innovation du Canada, dont l'objectif global est de propulser le Canada aux premiers rangs des pays les plus novateurs du monde. L'une des priorités de cette stratégie consiste, pour le gouvernement fédéral, à investir dans l'infrastructure, la recherche et les partenariats multilatéraux afin que le Canada puisse soutenir la concurrence mondiale dans la technologie des piles à combustible.

Le gouvernement fédéral envisage une stratégie nationale

Une publication conjointe du gouvernement et de l'industrie, soit la *Carte routière canadienne sur la commercialisation des piles à combustible*, a souligné la nécessité d'une stratégie nationale intégrée relative aux piles à hydrogène qui vise à maintenir la compétitivité du Canada devant la croissance de la concurrence mondiale. Des responsables fédéraux nous ont informés que le gouvernement fédéral envisage une stratégie en la matière mais qu'aucun engagement ferme n'a été pris.

Rôle directeur du gouvernement fédéral

Bien que l'hydrogène et la technologie des piles à combustible présentent de nombreux avantages éventuels, il reste des défis de taille à relever. Le gouvernement fédéral doit déterminer quel rôle directeur il jouera face à ces défis et, le cas échéant, quels engagements à long terme sont nécessaires.

Absence de dispositions pour assurer la crédibilité de l'information communiquée sur les répercussions environnementales des projets de systèmes de transport intelligents

2.65 Le programme Sur la route du transport durable et le programme de l'Alliance canadienne sur les piles à combustible dans les transports prévoient des dispositions appropriées assurant la crédibilité de l'information communiquée. Ils précisent quelle information doit être communiquée, par qui et quand, et comment l'information doit être recueillie, vérifiée et analysée.

2.66 Quoique les accords de contribution aux termes des six projets urbains de systèmes de transport intelligents (STI) comportent des exigences détaillées concernant la communication de l'information, nous avons constaté l'absence de dispositions assurant la crédibilité de l'information communiquée sur les répercussions environnementales. Dans un document de Transports Canada sur le Programme stratégique d'infrastructure routière (PSIR), il est indiqué que Transports Canada devrait recueillir et tenir à jour des données sur les répercussions environnementales du PSIR, dont les émissions de gaz à effet de serre. Or, les exigences relatives à l'établissement de rapports qui sont prévues pour les accords types de contribution ne comprennent pas de dispositions explicites pour expliquer la mesure dans laquelle les objectifs environnementaux ont été atteints. Il y a donc un écart entre l'objectif de rendement environnemental du Plan des STI et ceux des projets de STI. Par conséquent, Transports Canada aura peut-être de la difficulté à mesurer les progrès par rapport à l'objectif environnemental du Plan des STI.

2.67 Recommandation. Étant donné que l'un des objectifs du volet du déploiement et de l'intégration de l'initiative des Systèmes de transport intelligents (STI) est de réduire les coûts énergétiques et environnementaux associés au transport routier, y compris les émissions atmosphériques, Transports Canada devrait veiller à ce que, le cas échéant, les accords de contribution aux termes de ses projets de STI prévoient clairement l'obligation de communiquer de l'information sur cet objectif.

Réponse de Transports Canada. Transports Canada accepte cette recommandation.

Même si le modèle normalisé d'accord de contribution exige l'établissement de rapports sur l'atteinte des objectifs du projet, il n'est pas explicite pour ce qui est d'y consigner, s'il y a lieu, la façon dont les objectifs environnementaux ont été mesurés et la proportion dans laquelle ils ont été atteints. Par conséquent, le guide du requérant pour les déploiements de STI sera modifié afin d'exiger, s'il y a lieu, de tels détails dans les rapports sur l'atteinte de l'objectif environnemental.

On prévoit que cette mesure sera mise en œuvre d'ici la fin de décembre 2003.

Dispositions appropriées en place pour assurer le caractère raisonnable des mécanismes d'examen et d'ajustement

2.68 Il y a des dispositions appropriées assurant le caractère raisonnable des mécanismes d'examen et d'ajustement pour les trois programmes que nous avons examinés. Nous avons étudié des documents et mené des entrevues avec des gestionnaires de programme en vue de définir les processus d'examen et, le cas échéant, les ajustements à apporter aux activités des programmes. Il s'agissait notamment de préciser qui examinerait et analyserait le rendement par rapport aux attentes du programme, comment et quand cela serait fait. Par exemple, une vérification interne du Plan des STI est prévue pour 2003. Une évaluation approfondie du Programme stratégique d'infrastructure routière, dont la composante des STI, doit avoir lieu en 2005.

Communication d'une information crédible et obligation de rendre compte à l'aide de mécanismes raisonnables d'examen et d'ajustement

2.69 Bien que le programme Sur la route du transport durable (SRTD) existe depuis quatre ans, les responsables du programme n'ont toujours pas préparé de rapport récapitulatif annuel sur les réalisations des projets, comme l'exige le cadre redditionnel du programme. Faute d'attentes en matière de rendement qui soient claires et concrètes, il est difficile de faire le bilan des réalisations des projets en fonction des résultats du programme afin d'obtenir une vue d'ensemble des progrès accomplis grâce au programme SRTD. Des responsables ministériels nous ont informés qu'ils ont récemment établi un cadre de rapport récapitulatif annuel sur les résultats des projets de la phase 2 du programme.

2.70 Dans l'ensemble, le programme SRTD a été soumis à des mécanismes raisonnables d'examen et d'ajustement. Les résultats des projets sont examinés par le personnel affecté au programme SRTD et des modifications ont été apportées au programme entre les phases 1 et 2. Transports Canada a évalué le programme en juin 2001 et fait une vérification interne du programme en novembre 2002. Nous avons constaté que la qualité des rapports de l'évaluation du programme et de la vérification interne était suffisamment bonne pour que ceux-ci répondent aux questions relatives à la gestion du programme SRTD, compte tenu de son envergure et, dans le cas de l'évaluation, de sa courte période d'existence. Le Ministère a préparé en août 2001 un plan d'action visant à donner suite aux recommandations découlant de l'évaluation. Par ailleurs, le rapport de vérification interne comportait un plan d'action pour la mise en œuvre de ses recommandations. Nous avons constaté qu'aucun des deux plans d'action ne mentionnait de délais pour le respect des engagements, bien qu'un grand nombre des engagements du plan d'action associé à l'évaluation du programme aient déjà été tenus. Nous nous attendrions à ce que Transports Canada établisse des dates butoirs pour le respect de tous les autres engagements pris dans le cadre de ces plans d'action.

2.71 L'un des autres engagements figurant dans le plan d'action associé à l'évaluation du programme SRTD était de mettre à jour le site Web de Transports Canada pour y inclure une section sur les résultats obtenus aux termes des différents projets. Cette section devait mettre en évidence les leçons tirées et fournir des liens à des outils en ligne et le nom de personnes-ressources avec qui communiquer pour obtenir plus de renseignements. Le programme SRTD en est maintenant à sa sixième tranche de financement en quatre ans. Cependant, au moment de notre vérification, le Ministère n'avait toujours pas mis à jour son site Web pour y inclure les résultats associés aux projets du programme SRTD. Étant donné qu'un des objectifs énoncés du programme SRTD est de fournir aux Canadiens des renseignements et des outils pratiques en vue d'une meilleure application des principes du transport durable dans leur vie quotidienne, nous nous attendrions à ce que les résultats des projets soient diffusés en temps opportun.

2.72 Les six projets de systèmes de transport intelligents que nous avons examinés et les deux projets de démonstration du programme de l'Alliance canadienne sur les piles à combustible dans les transports n'étaient pas suffisamment avancés pour permettre de les évaluer entièrement. Par conséquent, nous n'avons pu évaluer jusqu'à quel point les responsables de ces projets rendent compte en communiquant de l'information crédible et sont tenus de rendre compte à l'aide de mécanismes raisonnables d'examen et d'ajustement. Toutefois, nous nous attendrions à ce que les responsables ministériels s'assurent que de l'information crédible est communiquée et que des mécanismes raisonnables d'examen et d'ajustement sont appliqués à mesure qu'avancent ces projets et leur financement. La crédibilité de l'information communiquée est particulièrement importante afin de

déterminer le succès global de ces programmes, y compris leur contribution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre du Canada.

2.73 Sommaire des résultats de notre examen de la reddition de comptes.

La pièce 2.3 résume les résultats de notre examen du cadre redditionnel et notre évaluation de la présence d'une réelle reddition de comptes (le fait de rendre compte et d'exiger des comptes) à l'égard des trois programmes fédéraux décrits précédemment.

Pièce 2.3 Résumé des résultats de notre examen de la reddition de comptes exercée à l'égard des trois programmes fédéraux examinés

Cadre redditionnel	SRTD	STI	ACPCT
Dispositions assurant la clarté des rôles et des responsabilités	●	●	●
Dispositions assurant la clarté des attentes de rendement	◐	◐	◐
Dispositions assurant la crédibilité de l'information communiquée	●	◐	●
Dispositions assurant le caractère raisonnable des mécanismes d'examen et d'ajustement	●	●	●

Rendre compte et exiger des comptes	SRTD	STI	ACPCT
Crédibilité réelle de l'information communiquée	◐	○	○
Caractère raisonnable réel des mécanismes d'examen et d'ajustement	●	○	○

● Approprié ◐ Amélioration requise ○ Impossible à évaluer puisque le programme n'était pas suffisamment avancé

SRTD — Sur la route du transport durable (Transports Canada)

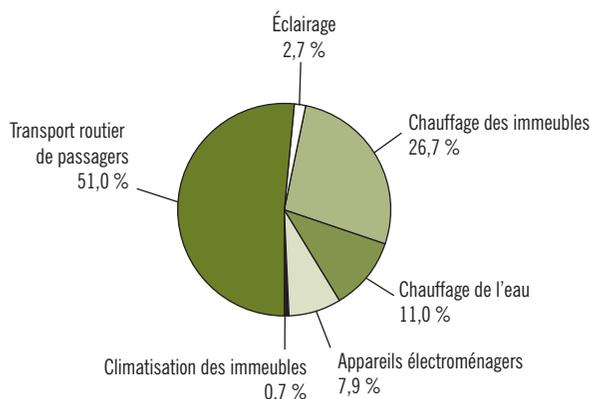
STI — Systèmes de transport intelligents (Transports Canada)

ACPCT — Alliance canadienne sur les piles à combustible dans les transports (Ressources naturelles Canada)

Modifier les habitudes de transport des gens

2.74 Les activités des Canadiens génèrent à peu près le quart des émissions de gaz à effet de serre du Canada; environ la moitié de ces émissions provient du transport routier de passagers (voir la pièce 2.4). De plus, les véhicules produisent environ la moitié des polluants atmosphériques, dont des particules et de l'ozone au niveau du sol, qui contribuent au smog. Dans son Plan du Canada sur les changements climatiques, le gouvernement demande à chaque Canadien de réduire de 20 p. 100, ou d'une tonne, les émissions de gaz à effet de serre, dont la production personnelle est de cinq tonnes par an.

Pièce 2.4 Sources des émissions personnelles de gaz à effet de serre au Canada, 2001



Source : Ressources naturelles Canada

2.75 Les initiatives qui visent à modifier les habitudes de transport des gens, parallèlement aux solutions technologiques, font partie intégrante de la stratégie du gouvernement fédéral qui consiste à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à atteindre l'objectif du transport durable. Il s'agit de promouvoir des mesures concrètes que les particuliers peuvent prendre pour réduire les effets néfastes du transport et améliorer la qualité de vie. L'étude de cas intitulée « Modifier les habitudes de transport des gens — Pratiques prometteuses » à la page 24 donne des exemples de pratiques prometteuses qui informent les Canadiens sur la façon dont ils peuvent contribuer à réduire les émissions des véhicules de transport. L'étude de cas souligne également les facteurs considérés par les responsables des ministères et les promoteurs des projets comme des éléments du succès de telles initiatives.

2.76 Pour ce qui est de la sensibilisation du public au transport durable, l'objectif ultime des initiatives faisant l'objet de notre étude de cas et du programme Sur la route du transport durable est de modifier les habitudes. Lorsque les personnes comprennent les effets de leurs habitudes de transport, elles peuvent faire des choix qui permettent de réduire le besoin de ressources et de limiter les effets néfastes du transport. Une partie de la solution consiste à inciter les Canadiens à faire plus de choix qui favorisent le transport durable, à rendre plus attrayants pour eux les moyens de transport durables, de même qu'à réduire les effets néfastes de l'utilisation des véhicules.

Le saviez-vous?

- Nombre de secondes après lesquelles votre véhicule consomme plus d'essence en tournant au ralenti que si vous l'arrêtez et le redémarrez : **10**
- Nombre annuel moyen de litres d'essence que consomme un véhicule dont le moteur tourne au ralenti pendant 10 minutes par jour : **100**
- Coût annuel de la marche au ralenti du moteur d'un véhicule à raison de 10 minutes par jour, à 70 cents le litre : **70 \$**

Modifier les habitudes de transport des gens — Pratiques prometteuses

Les habitudes de transport des Canadiens peuvent avoir d'importantes répercussions sur l'environnement. Par exemple, l'utilisation d'un véhicule au lieu d'un mode de transport plus durable ou plus respectueux de l'environnement (comme la marche, le vélo ou le transport en commun) et la marche au ralenti du moteur de son véhicule augmentent les émissions atmosphériques. À leur tour, ces émissions détériorent la qualité de l'air et contribuent aux changements climatiques et au smog. Les choix personnels que les Canadiens font à propos des véhicules qu'ils conduisent et des occasions où ils les utilisent peuvent avoir un effet considérable sur les émissions associées au transport.

Nous avons examiné trois initiatives qui ont fait l'objet d'un financement fédéral et dont l'objectif était de modifier les habitudes de transport des gens, soit le programme Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école, le programme Off Ramp qui portait sur la réduction des déplacements des élèves du secondaire en voiture, et le projet pilote Turn it Off qui visait à réduire la marche au ralenti des moteurs de véhicules (l'annexe B donne un aperçu plus détaillé de ces initiatives). Environnement Canada a financé les trois initiatives par le truchement du volet Sensibilisation du public du Fonds d'action pour le changement climatique. Santé Canada a fourni du financement au programme Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école (ARASPÉ) par l'intermédiaire de son Unité d'activité physique. Ces initiatives ont été mises en œuvre par des organisations non gouvernementales.

Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école

ARASPÉ est un programme national qui encourage les modes de transport actifs, comme la marche et le vélo, pour aller à l'école et en revenir. Le transport actif peut aider à diminuer le nombre de déplacements quotidiens en voiture, ce qui réduit la quantité d'émissions atmosphériques et améliore la santé des Canadiens grâce à l'activité physique.

En 2002, selon les estimations du promoteur de ce projet, plus de 250 000 élèves de 1 432 écoles primaires au Canada, sur à peu près 12 000 écoles, ont participé à la journée internationale Marchons vers l'école, un volet du programme ARASPÉ.

Programme Off Ramp

Le programme Off Ramp, qui a fait l'objet d'un essai pilote dans plusieurs écoles secondaires de la région métropolitaine de Vancouver et de Victoria, offrait un cadre à long terme d'élaboration de stratégies visant à inciter les élèves à se rendre à l'école à pied, à vélo, en planche à roulettes, en patins à roues alignées, au moyen du transport en commun ou par covoiturage. Pour sensibiliser les jeunes aux problèmes associés au transport, les responsables du programme ont organisé des activités scolaires où l'on incitait les élèves à essayer des moyens de transport autres que la voiture personnelle et où on leur donnait des occasions de le faire. Ils ont aussi travaillé à surmonter les obstacles à l'adoption d'habitudes de transport qui sont plus durables. Plus de 12 000 étudiants et enseignants du secondaire ont été sensibilisés au message de ce programme.

En 2000, l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) a accordé au programme Off Ramp le prix des pratiques exemplaires dans la catégorie des transports écologiquement viables, de l'éducation et des jeunes.

Projet Turn it Off

Le projet pilote Turn it Off avait pour objectif d'encourager les automobilistes à arrêter leur moteur lorsqu'ils attendent des passagers aux écoles et aux stations de transport en commun de Toronto. Dans l'ensemble, ce projet pilote a permis de réduire de 32 p. 100 la fréquence de la marche au ralenti des moteurs de véhicule et de 73 p. 100 la durée de celle-ci.

Ressources naturelles Canada (RNCan) met en œuvre un programme national contre la marche au ralenti et il a créé le site Web Action contre la marche au ralenti (<http://oeo.nrcan.gc.ca/idling>). Ce site Web fournit aux municipalités des renseignements et des outils qui peuvent les aider à prendre des mesures axées sur la réduction à l'échelle locale de la marche au ralenti des moteurs de véhicule. Le programme de RNCan et le projet pilote Turn it Off ont beaucoup de points en commun. Des projets pilotes visant à contrer la marche au ralenti ont aussi été mis en œuvre à Mississauga et à Sudbury.



Source : Photographie prise par le Bureau du vérificateur général

Modifier les habitudes de transport des gens — Pratiques prometteuses (suite)

Facteurs perçus comme contribuant au succès de ces initiatives

Des responsables ministériels et des promoteurs de projet ont fait état d'un certain nombre de facteurs qui contribuent au succès des initiatives visant à modifier le comportement des gens :

- forger des partenariats communautaires, puisque la participation d'autres organismes peut aider à obtenir des contributions financières et en nature, et à promouvoir l'initiative;
- trouver diverses sources de financement, dont le gouvernement fédéral, en partie parce que la crédibilité de l'initiative s'en trouve accrue;
- veiller à ce que l'initiative soit suffisamment souple pour s'adapter aux obstacles et aux défis imprévus;
- recourir à des incitatifs et à des outils tels que le marketing sociocommunautaire, puisque les campagnes de sensibilisation et d'information risquent de ne pas être efficaces à elles seules;
- trouver des coordonnateurs de projet qui aideront à exécuter le projet si celui-ci doit se dérouler dans des emplacements multiples;
- repérer et surmonter les obstacles infrastructurels et sociaux au transport actif. Par exemple, les gens pourraient être réticents à prendre leur vélo s'il n'y a pas de voies désignées pour les cyclistes.

Importance du financement pluriannuel

Un financement pluriannuel est particulièrement important puisqu'il faut généralement du temps aux gens pour modifier leur comportement de manière durable. Un promoteur de programme national a indiqué qu'il est parfois préférable de répartir le financement sur plusieurs années pour que les organismes puissent assurer une meilleure planification à moyen terme et à long terme. Il se peut aussi que les organismes trouvent plus facilement d'autres partenaires financiers si un financement à plus long terme est assuré.

Appel à une promotion fédérale accrue des initiatives fructueuses

Lorsqu'ils ont été interrogés à propos du rôle que le gouvernement fédéral devrait jouer dans les initiatives visant à modifier les habitudes de transport des gens, des intervenants clés ont indiqué que, en plus de l'aide financière qu'il apporte, le gouvernement pourrait faire davantage pour promouvoir ces types d'initiatives. Par exemple, les sites Web du gouvernement fédéral ne contiennent pas toujours des renseignements sur les projets. Quand une organisation n'a pas les ressources voulues pour gérer son propre site Web, elle compte sur le gouvernement fédéral pour qu'il aide à faire connaître les approches fructueuses, les outils efficaces et les résultats.

La promotion des initiatives peut, à son tour, en favoriser la reproduction. Une bonne mesure du succès et de la viabilité d'une initiative est le fait d'avoir inspiré d'autres personnes à mettre en œuvre des projets semblables. Les trois initiatives dont il a été question ici ont été reproduites, ou sont en voie de l'être.

Conclusion

Certaines dispositions liées à la reddition de comptes doivent être améliorées

2.77 Le secteur des transports, en particulier le transport routier, est une source importante des émissions de gaz à effet de serre et le gouvernement fédéral s'attend à ce que ce secteur assume sa part de responsabilité à l'égard de l'atteinte de l'objectif de Kyoto pour le Canada. Toutes les mesures du gouvernement fédéral prévues dans le Plan d'action 2000 et dans le Plan du Canada sur les changements climatiques visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre supposent la conclusion d'ententes de partenariat avec d'autres ordres de gouvernement ou d'autres parties intéressées. Il est donc essentiel que le gouvernement fédéral établisse des ententes de partenariat prévoyant de solides cadres redditionnels et que tous les partenaires, y compris le gouvernement fédéral, soient tenus de rendre compte de la réalisation de leurs attentes de rendement énoncées.

2.78 De manière générale, les trois programmes que nous avons examinés — le programme Sur la route du transport durable (SRTD) et l'initiative des Systèmes de transport intelligents (STI) de Transports Canada, ainsi que le programme de l'Alliance canadienne sur les piles à combustible dans les transports (ACPCT) de Ressources naturelles Canada — comportent un cadre redditionnel acceptable. Toutefois, nous avons relevé des lacunes qui peuvent entraver la réalisation des attentes en matière de rendement. Pour les projets de STI examinés, il n'existe pas non plus de dispositions pour assurer la crédibilité de l'information communiquée sur les répercussions environnementales. De plus, pour le programme SRTD, nous nous préoccupons du fait que le personnel du programme n'ait pas encore préparé un rapport qui résume les réalisations des projets en fonction des résultats obtenus aux termes du programme, même si un cadre à cet effet a été élaboré pour la phase 2 du programme.

2.79 Si ces préoccupations ne sont pas prises en compte, le gouvernement fédéral aura de la difficulté à déterminer le succès global de ces programmes, c'est-à-dire à évaluer leur contribution aux résultats énoncés, dont la réduction des émissions de gaz à effet de serre du Canada.

2.80 L'initiative des Systèmes de transport intelligents et le programme de l'Alliance canadienne sur les piles à combustible dans les transports n'étaient pas suffisamment avancés pour nous permettre d'évaluer jusqu'à quel point il y avait effectivement reddition de comptes à l'égard de ces programmes.

2.81 Maintenant que le Canada a ratifié le Protocole de Kyoto, on s'attend à ce que le gouvernement fédéral continue à mettre de l'avant ses initiatives dans le domaine du transport afin de relever le défi du changement climatique. Ce faisant, le gouvernement doit absolument savoir dans quelle mesure ses initiatives contribuent à atteindre l'objectif global de réduire les émissions de gaz à effet de serre du Canada et à respecter les engagements du Canada en ce qui a trait au changement climatique.

À propos de la vérification

Objectifs

Les objectifs globaux de la vérification consistaient à déterminer :

- s'il existe des cadres redditionnels appropriés pour les programmes fédéraux associés au transport routier en milieu urbain et pour les partenariats en découlant;
- s'il y a reddition de comptes à l'égard des programmes visés par la vérification.

Les objectifs détaillés consistaient à déterminer :

- s'il existe des dispositions assurant la clarté des rôles et des responsabilités;
- s'il existe des dispositions assurant la clarté des attentes en matière de rendement;
- dans quelle mesure il existe des dispositions assurant la crédibilité de l'information communiquée;
- dans quelle mesure il existe des dispositions assurant le caractère raisonnable des mécanismes d'examen et d'ajustement;
- s'il y a communication d'information crédible;
- s'il y a des mécanismes raisonnables d'examen et d'ajustement.

Étendue et méthode

Notre vérification visait principalement Transports Canada et Ressources naturelles Canada, deux ministères clés chargés de mettre en œuvre des programmes et des initiatives qui ont des répercussions sur le transport routier en milieu urbain. La vérification comprenait également un examen de l'intervention d'Environnement Canada et de Santé Canada relativement à notre étude de cas portant sur la modification des habitudes de transport des gens pour en réduire les effets sur l'environnement.

Nous avons examiné le programme Sur la route du transport durable (SRTD) de Transports Canada, y compris le volet SRTD de la stratégie de développement durable du Ministère. Nous avons aussi étudié le volet du déploiement et de l'intégration de l'initiative des Systèmes de transport intelligents (STI) de Transports Canada. De plus, nous avons examiné le programme de l'Alliance canadienne sur les piles à combustible dans les transports de Ressources naturelles Canada.

Nous avons réalisé deux études de cas axées sur les défis que posent la mise au point de la technologie des piles à hydrogène au Canada et la modification des habitudes de transport des gens. Pour cette dernière étude de cas, nous avons examiné trois initiatives : le programme Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école; le programme Off Ramp qui portait sur la réduction des déplacements des élèves du secondaire en voiture; et le projet pilote Turn it Off qui visait à réduire la marche au ralenti des moteurs de véhicule.

Pendant notre vérification, nous avons mené des entrevues avec des représentants des ministères et d'autres intervenants clés. Nous avons examiné des dossiers, des rapports de projet et d'autres documents pertinents, dont des décrets, le mandat rattaché aux programmes et les accords de contribution. Nous avons également analysé des données. De plus, nous nous sommes rendus dans la région de Toronto pour visiter des projets de déploiement de STI et dans la région de Vancouver principalement pour préparer notre étude de cas sur les piles à hydrogène. Nous n'avons pas effectué de vérification des subventions et des contributions relatives aux programmes examinés ici. Par exemple, nous n'avons pas examiné si les programmes respectent la *Loi sur la gestion des finances publiques* et la politique du Conseil du Trésor sur les paiements de transfert, et nous ne nous sommes pas penchés sur le suivi des projets.

Certains renseignements quantitatifs présentés dans le présent chapitre sont fondés sur des données tirées de diverses sources fédérales et autres mentionnées dans le texte. Nous sommes satisfaits de la vraisemblance des données, compte tenu de leur utilisation dans notre chapitre. Toutefois, les données n'ont pas fait l'objet d'une vérification, sauf indication contraire dans le chapitre. Environnement Canada prépare l'inventaire national officiel des gaz à effet de serre du Canada. Les données qu'il produit sur les émissions de gaz à effet de serre ne sont que des estimations, mais elles ont été préparées en fonction de lignes directrices internationales.

Limitation de l'étendue de la vérification. Cette vérification ne comprenait pas d'examen des moyens de transport aérien, maritime et ferroviaire, ni du transport en commun interurbain ou de la circulation des marchandises. Nous avons aussi exclu les initiatives propres aux activités du gouvernement fédéral, comme celles ayant trait à la gestion du parc automobile fédéral.

Critères de vérification

Étant donné que les objectifs de notre vérification étaient axés sur la reddition de comptes, nos critères de vérification ont été tirés du Rapport de décembre 2002 du Bureau du vérificateur général, chapitre 9 — La modernisation de la reddition de comptes dans le secteur public.

Équipe de vérification

Directeur principal : John Affleck

Directeur : Robert Pelland

Rebecca Bell

Kevin Jacobs

Kimberly Leach

Maxine Leduc

Isabelle Marsolais

Craig Millar

Peter Morrison

Heather Nicholson

James Reinhart

Pour obtenir de l'information, veuillez joindre le service des Communications, en composant le (613) 995-3708 ou le 1 888 761-5953 (sans frais).

Annexe A Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur le changement climatique et Plan du Canada sur les changements climatiques — Mesures prises dans le secteur des transports

Mesure en cours ou proposée	Ministère(s) directeur(s)	Fonds (millions de dollars)	Réductions escomptées des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2010 (mégatonnes)	Moyens par lesquels le gouvernement fédéral compte réaliser cette mesure
Plan d'action 2000 sur le changement climatique				
<ul style="list-style-type: none"> Mise au point et démonstration dans le cadre du programme de l'Alliance canadienne sur les piles à combustible dans les transports des technologies et des infrastructures de ravitaillement pour la commercialisation des véhicules à pile à combustible 	Ressources naturelles Canada	23 \$	0,09	Grâce à des mesures prises par le gouvernement et l'industrie
<ul style="list-style-type: none"> Négociations portant sur une amélioration de 25 p. 100 de l'économie en carburant des véhicules neufs d'ici 2010 	Ressources naturelles Canada et Transports Canada	16 \$	5,2	Négociation avec les constructeurs d'automobiles
<ul style="list-style-type: none"> Production accrue d'éthanol pour appuyer l'introduction d'un mélange éthanol-essence dans 25 p. 100 de l'approvisionnement en essence (c'est-à-dire l'Initiative sur les carburants de l'avenir) 	Ressources naturelles Canada et Agriculture et Agroalimentaire Canada	3 \$	0,8	Mise en valeur des exemptions fédérales et provinciales actuelles de la taxe d'accise sur la part de l'essence qui se compose d'éthanol, et du financement fédéral de la recherche-développement (R-D) et de l'utilisation d'éthanol dans le parc automobile fédéral
<ul style="list-style-type: none"> Démonstration de stratégies, de technologies et de plans intégrés pour réduire les émissions des transports en milieu urbain dans le cadre du Programme de démonstration en transport urbain 	Transports Canada	40 \$	0,8	Par le truchement de tous les ordres de gouvernement et au moyen d'initiatives du secteur privé et d'organisations non gouvernementales
<ul style="list-style-type: none"> Négociation d'accords volontaires avec les secteurs de l'aviation, des chemins de fer, du camionnage et du transport maritime pour améliorer l'économie en carburant dans le transport des marchandises 	Transports Canada et Ressources naturelles Canada	14 \$	2,0	Négociation d'accords volontaires de rendement par le gouvernement fédéral en collaboration avec les provinces, les territoires et l'industrie
Total du Plan d'action 2000		96 \$	8,9	

Mesure en cours ou proposée	Ministère(s) directeur(s)	Fonds (millions de dollars)	Réductions escomptées des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2010 (mégatonnes)	Moyens par lesquels le gouvernement fédéral compte réaliser cette mesure
Plan du Canada sur les changements climatiques				
<ul style="list-style-type: none"> Intervention des consommateurs pour améliorer l'efficacité des véhicules, y compris les véhicules tous terrains 	Non précisé dans le Plan sur les changements climatiques; on suppose que c'est Ressources naturelles Canada.		0,8	Le gouvernement fédéral améliorera les programmes d'information publique.
<ul style="list-style-type: none"> Augmenter l'objectif des mélanges éthanol-essence à 35 p. 100 de l'approvisionnement en essence, et fixer comme cible l'utilisation de 500 millions de litres de biodiesel d'ici 2010 	Non précisé dans le Plan sur les changements climatiques; on suppose que c'est Ressources naturelles Canada et Agriculture et Agroalimentaire Canada.		2,0	Le gouvernement fédéral doit travailler avec les provinces, les territoires et divers intervenants en utilisant un éventail d'outils tels que des incitatifs, des normes et la R-D.
<ul style="list-style-type: none"> Recours accru au transport en commun, aux autres modes de transport des passagers et à la planification urbaine durable 	Non précisé dans le Plan sur les changements climatiques; on suppose que c'est Transports Canada.		7,0	Le gouvernement fédéral, conjointement avec un certain nombre de municipalités, de provinces et de territoires
<ul style="list-style-type: none"> Transport plus efficace des marchandises, y compris le transport intermodal 	Non précisé dans le Plan sur les changements climatiques; on suppose que c'est Transports Canada.		2,3	Collaboration entre les secteurs public et privé, y compris des négociations avec des associations et l'industrie
Total du Plan sur les changements climatiques		?	12,1	
Total du secteur des transports		plus de 96 \$	21,0	

Annexe B Aperçu de certaines initiatives visant à modifier les habitudes de transport des gens

	Programme Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école	Off Ramp	Turn it Off
Dates de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> Programme national lancé en septembre 1998 Programme en cours 	<ul style="list-style-type: none"> Programme pilote : de mars 1999 à mars 2001 Renouvellement : de novembre 2001 à mars 2002 	<ul style="list-style-type: none"> Du 1^{er} octobre 1999 au 31 août 2000
Promoteur	<ul style="list-style-type: none"> Vert l'action 	<ul style="list-style-type: none"> Better Environmentally Sound Transportation 	<ul style="list-style-type: none"> Lura Consulting
Groupe cible	<ul style="list-style-type: none"> Élèves du primaire Parents et gardiens Enseignants, administrateurs scolaires, conseils scolaires et conseils de parents Divers groupes communautaires Agents de planification municipale et représentants élus 	<ul style="list-style-type: none"> Principal : élèves du secondaire Secondaire : enseignants, parents et ensemble de la collectivité 	<ul style="list-style-type: none"> Les automobilistes qui attendent des passagers, notamment aux écoles et dans les terrains de stationnement des stations de transport en commun.
Territoire desservi	<ul style="list-style-type: none"> Tout le Canada 	<ul style="list-style-type: none"> Région métropolitaine de Vancouver et Victoria 	<ul style="list-style-type: none"> Toronto
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Encourager la marche, le vélo et d'autres modes de transport non motorisés en remplacement de l'utilisation d'un véhicule et améliorer par le fait même la qualité de l'air local Promouvoir le transport actif dans le cadre des initiatives axées sur le transport durable et comme élément essentiel d'un mode de vie sain Augmenter le niveau d'activité physique chez les enfants et les jeunes Faire en sorte que des parcours plus sécuritaires et plus accessibles soient mis à la portée des enfants pour qu'ils se rendent à l'école à pied ou à vélo. Accroître l'attachement des enfants à leur collectivité 	<ul style="list-style-type: none"> Mettre sur pied des activités attirantes offrant aux adolescents des incitatifs à essayer la marche, le vélo, le transport en commun et le covoiturage et des occasions de le faire Favoriser une modification des habitudes en faveur du transport durable grâce à l'amélioration des infrastructures dans les écoles secondaires Réduire d'au moins 20 p. 100 le nombre de déplacements en voiture aux écoles participantes Sensibiliser le groupe cible aux problèmes associés au transport, au changement climatique et à la pollution atmosphérique 	<ul style="list-style-type: none"> Réduire la fréquence de la marche au ralenti des moteurs de véhicule, ainsi que sa durée
Avantages environnementaux visés	<ul style="list-style-type: none"> Meilleure qualité de l'air et environnement plus propre Réduction de l'encombrement des voies de circulation aux environs des écoles 	<ul style="list-style-type: none"> Sensibilisation accrue aux répercussions des véhicules automobiles sur la qualité de l'air, la santé, l'environnement, l'utilisation du sol, le stress et la qualité de vie, en vue de réduire l'encombrement des voies de circulation, la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre 	<ul style="list-style-type: none"> Réduction des émissions de gaz à effet de serre Diminution des effets du changement climatique Réduction des émissions génératrices de smog Meilleure qualité de l'air

	Programme Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école	Off Ramp	Turn it Off
Autres avantages complémentaires visés	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation du niveau d'activité physique chez les enfants et les jeunes • Mode de vie plus sain pour toute la famille • Rues et voisinages plus sécuritaires et calmes 	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration et maintien de la santé personnelle grâce au conditionnement physique, à la sécurité routière et à vélo, et à la meilleure qualité de l'air • Meilleure santé sociale grâce à la réduction des coûts rattachés à la possession d'une voiture, de l'étalement urbain et de la perte de terrains transformés en parcs de stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> • Protection de la santé humaine • Économie d'énergie • Réduction des coûts
Montant du financement fédéral	<ul style="list-style-type: none"> • De décembre 1998 à mars 2001 FACC¹ : 330 000 \$ Santé Canada : 280 000 \$ 	<ul style="list-style-type: none"> • De mars 1999 à mars 2001 Programme pilote (FACC) : 98 200 \$ • De novembre 2001 à mars 2002 Renouvellement (SRTD²) : 35 000 \$ 	<ul style="list-style-type: none"> • D'octobre 1999 à août 2000 FACC : 53 500 \$
Autre financement, y compris les contributions en nature	<ul style="list-style-type: none"> • De décembre 1998 à mars 2001 4 122 100 \$ 	<ul style="list-style-type: none"> • De mars 1999 à mars 2001 Programme pilote : 79 000 \$ • De novembre 2001 à mars 2002 Renouvellement : 44 400 \$ 	<ul style="list-style-type: none"> • D'octobre 1999 à août 2000 32 000 \$
Participation communautaire	<ul style="list-style-type: none"> • En avril 2000, plus de 1 500 écoles étaient officiellement inscrites à un des volets du programme ARASPÉ. 	<p>Programme pilote :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les coordonnateurs du programme ont effectué 134 visites sur place à 13 écoles pilotes. • Les coordonnateurs du programme ont eu de nombreux contacts avec plus de 50 meneurs chez les élèves et 15 enseignants responsables. <p>Renouvellement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création de partenariats avec trois municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> • Les partenaires comprenaient la ville de Toronto (Service des travaux publics et d'urgence, Service de santé publique), le Conseil scolaire du district de Toronto, le Conseil des écoles catholiques de Toronto et la Commission des transports en commun de Toronto.

	Programme Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école	Off Ramp	Turn it Off
Exemples de résultats obtenus	<ul style="list-style-type: none"> • 1998 : Vert l'action a lancé le programme national ARASPÉ et la première journée nationale « Accompagnez un enfant à l'école », à laquelle quelque 16 000 élèves du primaire ont participé. • 1998 : Vert l'action a mis une trousse d'intervention à la disposition de toutes les écoles que cela intéressait. Cette trousse comprend une bande vidéo, des histoires de réussite, des feuilles d'information, des listes de vérification de la marche à suivre, ainsi qu'un outil de soutien en classe appelé « Trouver son chemin dans la jungle urbaine ». Cet outil aide les élèves de la 3^e à la 6^e année à mieux se familiariser avec leur quartier et à trouver des parcours sécuritaires vers leur école. 	<p>Résultats du programme pilote :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manuel du programme (cahier de travail Off Ramp qui fournit des données sur la réduction des déplacements en voiture vers les écoles secondaires) • Modèles et trousse de démarrage d'idées et d'activités de programme • Réduction de 9 p. 100 des déplacements en voiture aux écoles participantes <p>Renouvellement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création de cinq clubs Off Ramp • Production d'un guide à l'intention des coordonnateurs du programme • Production de quatre types de documents de promotion 	<ul style="list-style-type: none"> • Aux écoles, l'affichage de panneaux contre la marche au ralenti et l'apposition par les automobilistes d'autocollants de voiture « Arrêtez votre moteur » ont permis de réduire de 51 p. 100 le nombre de véhicules dont le moteur tourne au ralenti et de 72 p. 100 la durée de la marche au ralenti (par rapport aux emplacements témoins). • Aux stations de transport en commun, l'affichage de panneaux et l'engagement des gens ont permis de réduire de 27 p. 100 le nombre de véhicules dont le moteur tourne au ralenti et de 78 p. 100 la durée de la marche au ralenti (par rapport aux emplacements témoins).

1. Fonds d'action pour le changement climatique

2. Sur la route du transport durable

Rapport de la commissaire à l'environnement et au développement durable à la Chambre des communes — 2003

Table des matières principale

Point de vue de la commissaire — 2003

- Chapitre 1** La gestion des pesticides : sécurité et accès sur le marché
- Chapitre 2** Le transport routier en milieu urbain : responsabilité à l'égard de la réduction des gaz à effet de serre
- Chapitre 3** Les stratégies de développement durable : études de cas
- Chapitre 4** Les pétitions en matière d'environnement

