

2014

Les transports et l'environnement

Rapport du Groupe de travail

Le 1er octobre 2014



RÉSUMÉ

Afin de faire progresser la Vision des transports au Canada, le Groupe de travail sur les transports et l'environnement a identifié les initiatives devant être mises en place pour réduire les émissions de GES produites par le secteur des transports, ainsi que les initiatives qui permettront au secteur des transports de s'adapter aux changements climatiques.

Les résultats révèlent que plusieurs ministères ont mis en place des initiatives de réductions des émissions de GES produites par les transports, mais que les ministères responsables des transports et de la sécurité routière sont principalement les organismes responsables du plus grand nombre d'initiatives d'adaptation. Il a été constaté que les ministères responsables des transports et de la sécurité routière sont responsables de 51 % des initiatives de réduction et 93 % des initiatives en adaptation.

Il a également été constaté que les initiatives de réduction des émissions mises en œuvre par les ministères responsables des transports et de la sécurité routière comprennent :

- *des programmes pour les navetteurs* (26 % des initiatives en matière de réduction des émissions de GES), y compris des activités telles que l'amélioration du transport en commun, des programmes de covoiturage et l'amélioration d'infrastructures comme les voies pour véhicules multioccupants (VMO), les carrefours giratoires et les infrastructures cyclables;
- *en efficacité énergétique* (16 %), notamment pour les trains routiers (TR), la régulation de la marche au ralenti des véhicules, les techniques de pavage et les stratégies et plans pour les différents modes de transport;
- *des initiatives de sensibilisation* (13 %), y compris des guides sur l'aménagement des infrastructures, des stratégies de réduction des émissions de gaz à effet de serre, des programmes de signalisation et des programmes de formation et d'information à l'intention des conducteurs;
- *des incitatifs financiers* (7 %), notamment pour le transfert modal, ainsi que des rabais et des programmes de mise à niveau des véhicules;
- *carburants de remplacement* (6 %), dont des programmes d'électrification et d'utilisation du gaz naturel liquéfié;
- *des programmes d'inspection et d'entretien* (6 %), notamment pour la vérification des émissions produites par les véhicules.

Les initiatives d'adaptation mises en place par les ministères responsables des transports et de la sécurité routière comprennent :

- *des programmes de recherche et d'évaluation* (54 % des initiatives d'adaptation), y compris des évaluations des risques, des évaluations de la vulnérabilité, des projets pilotes, de l'identification des meilleures pratiques, des projections climatiques, des projets de recherche et des ateliers de travail;
- *des programmes de planification et de conception* (25 %), y compris des plans d'adaptation, des stratégies d'atténuation des risques, cartographie des risques, des outils d'aide à la décision, des plans d'urgence et des critères de conception d'infrastructures;
- *des programmes de construction et d'entretien des infrastructures* (13 %), y compris la protection des corridors de transport contre les inondations, la protection des berges, l'agrandissement des ponceaux et l'élévation des ponts;
- *des activités de sensibilisation et d'information* (8 %), y compris des examens stratégiques et la production d'information sur les pratiques liées à la météo et aux infrastructures.

Une plus grande collaboration entre les différentes administrations F-P-T et au sein de ces administrations à propos des initiatives d'adaptation qu'à propos des initiatives de réduction a été observée. Un taux de collaboration de 80 % a été observé en ce qui concerne les initiatives en adaptation, comparativement à 40 % pour les initiatives de réduction. Les administrations F-P-T ont indiqué que diverses tribunes de partage d'information sur les initiatives de réduction existent, notamment le Groupe de travail sur les sources mobiles du Conseil canadien des ministres de l'environnement. Les administrations affirment aussi collaborer dans le cadre d'initiatives d'adaptation menées par les comités de l'Association des transports du Canada (ATC), au sein desquels des experts partagent leurs pratiques et leurs connaissances.

Afin que les prochaines étapes de la Vision des transports puissent être réalisées, le Groupe de travail devra poursuivre ses efforts de collaboration et partager l'information contenue dans le présent rapport avec des intervenants clés du secteur des politiques et de la planification à l'intérieur et à l'extérieur des ministères des transports, y compris avec des chercheurs et des experts à l'extérieur du secteur gouvernemental.

TABLE DES MATIÈRES

Résumé	ii
1. Introduction	1
1.1 Objectifs	1
2. Méthodologie	1
3. Observations	2
3.1 Ministère responsable.....	2
3.2 Initiatives en réduction	4
3.3 Initiatives en adaptation	6
3.4 Collaboration	8
4. Conclusions et prochaines étapes	10

1. INTRODUCTION

Le secteur des transports représente l'une des plus grandes sources de pollution atmosphérique et d'émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada. En 2012, ce secteur a produit 24 % des émissions totales de GES du Canada. Le secteur des transports est également associé aux émissions de polluants atmosphériques tels que le monoxyde de carbone, les oxydes d'azote, les oxydes de soufre, les composés organiques volatils et la matière particulaire. Même si les émissions de polluants ont beaucoup diminué au cours des dernières années, des efforts supplémentaires sont nécessaires pour que cette tendance se maintienne dans le secteur des transports. La réduction des émissions dans ce secteur a un effet positif sur la qualité de l'air, le smog et les changements climatiques, ce qui améliore la santé publique, l'économie et l'environnement. Bien que la réduction des émissions de GES soit un objectif important pour les gouvernements, permettre aux intervenants du secteur des transports de s'adapter aux changements climatiques constitue une priorité émergente.

Afin d'appuyer ces priorités, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière (CMRTSR) a établi la Vision des transports au Canada comme suit :

Une vision pour la croissance économique et la prospérité des communautés du Canada :

En 2030, le Canada continuera à maintenir, à soutenir et à améliorer des réseaux de transport sûrs, concurrentiels, viables et durables, qui contribuent à la prospérité économique et à la qualité de vie.¹

Dans l'avancement vers la réalisation de la Vision des transports au Canada, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière (CMRTSR) a formé le Groupe de travail sur les transports et l'environnement.

1.1 Objectifs

Le principal objectif du Groupe de travail est d'identifier les initiatives F-P-T (p. ex., les stratégies, les politiques, les programmes, les projets, les activités de recherche, etc.) qui visent à réduire les émissions de GES produites par le secteur des transports ou à permettre au secteur des transports de s'adapter aux changements climatiques. Les autres objectifs du Groupe de travail sont les suivants :

- identifier les occasions de collaboration F-P-T qui peuvent faire progresser la Vision des transports au Canada;
- fournir une tribune F-P-T pour le partage d'information; et
- pendre appui et miser sur les travaux des autres comités et groupes de travail F-P-T qui ont exécuté des tâches semblables en matière de réduction des émissions et d'adaptation aux changements climatiques dans le secteur des transports.

2. MÉTHODOLOGIE

Deux enquêtes parallèles ont aussi été menées afin de fournir de l'information sur les initiatives et priorités des administrations F-P-T : une enquête sur les initiatives de réduction des émissions de GES dans le secteur des transports et une enquête sur les initiatives en adaptation aux changements climatiques dans le secteur des transports. On a demandé aux administrations F-P-T qui ont participé aux deux enquêtes de tenir compte de tous les modes de transport de passagers et de marchandises. Dans le cadre de ces enquêtes, on a demandé aux administrations F-P-T de décrire leurs initiatives en cours, achevées et planifiées (c'est-à-dire une description de l'initiative, les objectifs, les coûts, les

¹ Branchés maintenant sur l'avenir : **Une vision des transports au Canada – septembre 2013.** (<http://www.comt.ca/french/strategic-vision.pdf>), le 2 janvier 2014

avantages, le ministère responsable et l'état d'avancement), d'identifier toute occasion de collaboration et de discuter des leçons apprises, le cas échéant. Chaque administration F-P-T devait apporter sa propre contribution à ce processus.

Avant de concevoir les instruments de l'enquête, le Groupe de travail a analysé diverses sources d'information dans le but de définir les thèmes, de déterminer si des répertoires de base existaient déjà et d'identifier les autres comités et groupes de travail déjà actifs dans le domaine de la réduction des émissions ou de l'adaptation aux changements climatiques dans le secteur des transports au Canada. L'analyse documentaire et les sources d'information indiquent que le Groupe de travail sur les sources mobiles (GTSM) du Conseil des ministres de l'environnement a entrepris la préparation d'un premier répertoire des initiatives de réduction des émissions du secteur des transports en 2012. Ce document est intitulé « Clearing the Air: 2012 Canadian Vehicle Emissions Reduction Program Inventory ». Afin de miser et de prendre appui sur ces travaux du GTSM du Conseil canadien des ministres de l'environnement, l'enquête sur la réduction des émissions de GES demandait aux administrations F-P-T d'examiner le rapport « Clearing the Air » et de le mettre à jour en confirmant l'état d'avancement des initiatives indiquées et d'ajouter au répertoire toute nouvelle initiative.

Aucun autre répertoire semblable pour les initiatives en adaptation n'a pu être trouvé. Ce répertoire des initiatives en adaptation semble être le premier du genre au Canada.

3. OBSERVATIONS

L'information obtenue grâce à l'enquête auprès des administrations F-P-T a servi à créer un répertoire des initiatives en réduction des émissions de GES et d'adaptation aux changements climatiques mises en œuvre au sein des gouvernements F-P-T pour ou les modes de transport de passagers et de marchandises. Une certaine prudence doit être utilisée lorsqu'on interprète les résultats, puisque le répertoire ne repose que sur l'information fournie par les administrations F-P-T aux questions de l'enquête et que la liste des mesures prises par les administrations F-P-T n'est pas nécessairement exhaustive. Au total, ces administrations ont identifié 257 initiatives différentes : 182 initiatives réduction des émissions de GES et 75 initiatives en adaptation aux changements climatiques. De l'information détaillée sur ces initiatives est présentée à l'**annexe A** et à l'**annexe B**.

3.1 Ministère responsable

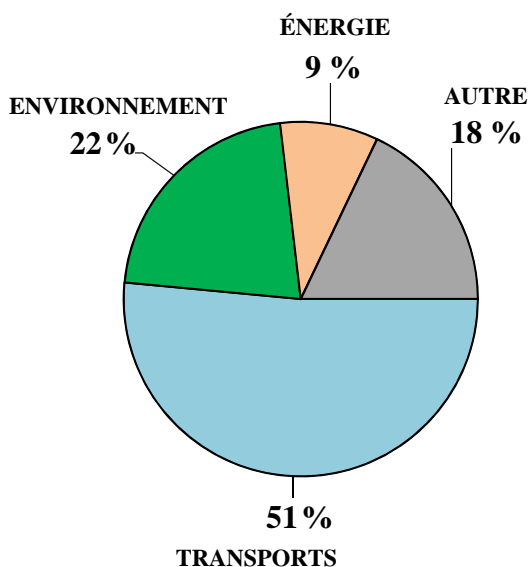
Pour chaque initiative identifiée par les administrations F-P-T, on a demandé aux répondants d'indiquer le ministère responsable de la mise en œuvre de l'initiative. Les résultats, illustrés à la figure 1, suggèrent que la responsabilité de la mise en œuvre des initiatives liées aux changements climatiques dans le secteur des transports varie selon si l'accent est mis sur la réduction des émissions de GES ou l'adaptation aux changements climatiques.

Les administrations F-P-T indiquent que de nombreux ministères participent à la mise en œuvre des initiatives de réduction des émissions produites par le secteur des transports, les ministères responsables des transports et de la sécurité routière n'étant responsables que d'environ la moitié des initiatives (51 %). Les ministères de l'environnement sont responsables de la mise en œuvre de presque un quart (22 %) des initiatives, suivis par les ministères de l'énergie, qui sont responsables de 9 % des initiatives. Près de 20 % des initiatives sont mises en œuvre par divers autres ministères et organismes, lesquels comprennent les organismes d'assurance publique, les ministères de l'économie et de l'emploi, les ministères des affaires intergouvernementales, les ministères des finances. De plus, quelques initiatives sont mises en place par des organismes responsables de l'éducation et de la santé.

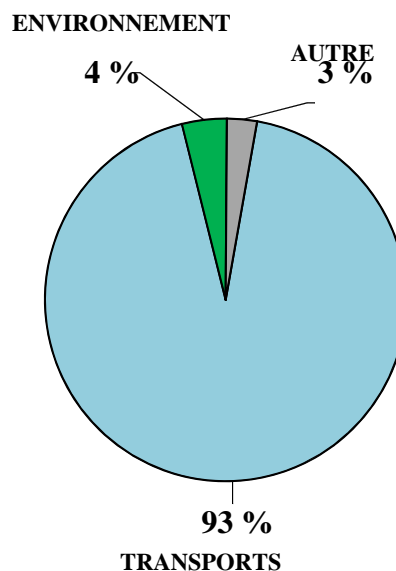
FIGURE 1 MINISTÈRE RESPONSABLE

Q2. Veuillez indiquer le ministère principalement responsable de la mise en œuvre de cette initiative?

Initiatives de réduction



Initiatives en adaptation



La réduction des émissions produites par les transports peut nécessiter la participation de plusieurs ministères puisque les groupes ciblés par les mesures ne forment pas des groupes homogènes (par exemple, les particuliers et les entreprises commerciales), et de nombreux et variés facteurs influent sur le comportement et les décisions prises par ces groupes. Une perspective d'analyse élargie et multidisciplinaire est donc requise lorsqu'on veut mettre en place des initiatives de changement des comportements visant les usagers et les entreprises. Ce facteur revêt une grande importance puisqu'il représente un des nombreux défis des mesures de réduction des émissions produites par les transports dans la mesure où la responsabilité de ces initiatives étant dispersée au sein des gouvernements influe sur la possibilité qu'une initiative soit adaptée à une collaboration entre les administrations F-P-T.

À l'inverse, en ce qui a trait aux initiatives d'adaptation aux changements climatiques, les ministères responsables des transports et de la sécurité routière sont principalement responsables de ces initiatives – 93 % des initiatives d'adaptation étant mises en œuvre par les ministères des transports. Ceci s'explique par le fait que la gestion des infrastructures de transport et l'adaptation de ces actifs aux circonstances changeantes constituent l'une des principales fonctions des ministères responsables des transports et de la sécurité routière. Dans certains cas, les ministères de l'environnement jouent un rôle de soutien dans ce domaine.

Les efforts de collaboration entre les ministères responsables des transports et de la sécurité routière s'avèrent plus efficaces lorsque les enjeux de collaboration mettent l'accent sur des initiatives déjà dirigées par ces ministères. Ces observations suggèrent que les initiatives en adaptation se prêtent bien à la collaboration entre les ministères responsables des transports et de la sécurité routière.

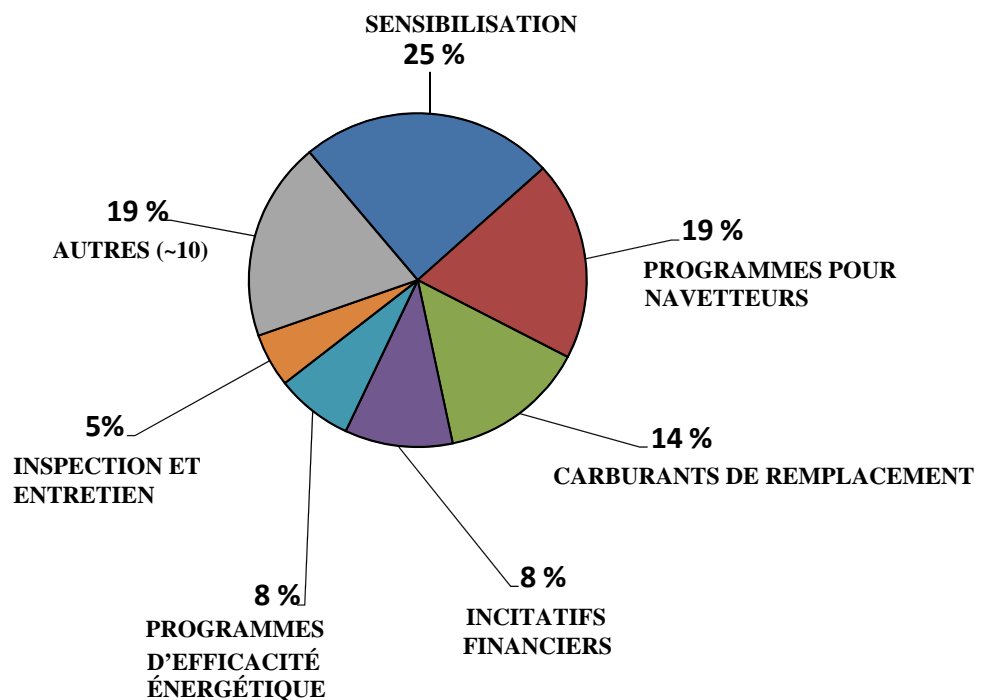
3.2 Initiatives en réduction

On a demandé aux administrations F-P-T d'identifier et de décrire les initiatives de réduction des émissions dont elles sont responsables dans le secteur des transports. La figure 2 ci-dessous indique les types d'initiatives qui sont actuellement mises en œuvre au Canada (à l'exclusion des initiatives qui ont été achevées ou qui sont terminées).

De nombreuses initiatives du répertoire des initiatives de réduction des émissions ont d'abord été identifiées par le GTSM dans son rapport « Clearing the Air » de 2012. Dans ce rapport, un certain nombre de catégories ont été établies afin de classer les différentes initiatives de réduction des émissions. Dans un souci d'uniformité avec les efforts du GTSM, on a décidé d'adopter le système de classification du GTSM a été adopté et appliqué dans le présent rapport du Groupe de travail sur les transports et l'environnement.

FIGURE 2
INITIATIVES DE RÉDUCTION

Q1. Veuillez indiquer et décrire les initiatives de réduction des émissions de GES de votre administration?



Parmi toutes les initiatives en cours au sein des administrations F-P-T, les programmes de sensibilisation représentent la catégorie de programme la plus souvent mise en place (25 % des initiatives en cours). Les programmes de sensibilisation informent la population sur l'utilisation, l'entretien et le fonctionnement des véhicules, ainsi que sur les effets de ces véhicules sur les émissions et l'environnement. Le deuxième type de programmes le plus souvent adopté au sein des administrations F-P-T correspond aux programmes pour les navetteurs (19 %), lesquels encouragent les usagers à modifier leurs habitudes de navettage. Ce type de programme est suivi de près par les programmes de carburant de remplacement (14 %), qui comprennent une vaste gamme de programmes visant à accroître l'accès des usagers et des entreprises aux carburants de remplacement.

La collaboration entre les membres du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière est plus efficace lorsque les efforts mettent l'accent sur des initiatives déjà mises en œuvre par les ministères responsables des transports et de la sécurité routière. Ces ministères ne sont responsables que d'environ la moitié des initiatives de réduction des émissions, lesquelles initiatives sont indiquées au tableau 1.

Les programmes les plus souvent mis en place par les ministères responsables des transports et de la sécurité routière sont les programmes pour les navetteurs (26 % des initiatives d'atténuation des émissions). À l'aide de ce type de programme, les ministères responsables des transports et de la sécurité routière apportent des améliorations aux services de transports en commun, offrent des incitatifs à leur utilisation, offrent des programmes de covoiturage et apportent diverses améliorations aux infrastructures, par exemple, en aménageant des voies pour véhicules multioccupants, des carrefours giratoires et des infrastructures de cyclables.

Les ministères responsables des transports et de la sécurité routière sont aussi nombreux à mettre en place des programmes d'efficacité énergétique (16 %). Dans cette catégorie, les activités liées aux trains routiers (TR) représentent environ la moitié des programmes mentionnés. Selon les administrations F-P-T, un effort de collaboration F-P-T est déjà en place en ce qui concerne les TR au sein du Comité de la politique concernant les poids et dimensions des véhicules (Comité PDV) du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière. Les travaux du Comité PDV sont axés sur l'harmonisation régionale des normes relatives aux TR, ce qui constitue, aux yeux des administrations F-P-T, une façon de réduire les émissions de GES. Les programmes d'efficacité énergétique comprennent également des programmes de réduction de la marche au ralenti des véhicules, des méthodes de pavage plus écologiques et l'élaboration de stratégies et de plans de développement pour divers modes de transport.

TABLEAU 1 : INITIATIVES MISES EN PLACE PAR LES MINISTÈRES DES TRANSPORTS	
Programme pour les navetteurs	26 %
Programme d'efficacité énergétique	16 %
Programme de sensibilisation	13 %
Incitatifs financiers	7 %
Carburants de remplacement	6 %
Inspection/entretien	6 %
Normes relatives aux émissions	4 %
Réduction de la marche au ralenti des véhicules	4 %
Essais et évaluation des technologies pour véhicules	4 %
Outils pour les parcs de véhicules	3 %
Mise à niveau des véhicules lourds	3 %
Législation anti-altération	2 %
Programmes d'éducation des conducteurs	2 %
Normes relatives aux carburants de remplacement	1 %
Système de rapports destinés au public	1 %
TOTAL	100 %

Les initiatives de sensibilisation (13 %) sont presque aussi nombreuses que les programmes d'efficacité énergétique. Elles comprennent l'élaboration de guides d'aménagement des infrastructures, des stratégies de réduction des émissions de GES, des programmes de signalisation et des programmes de formation et d'information à l'intention des conducteurs.

Les incitatifs financiers (7 %) fournissent un soutien fiscal ou un autre type de soutien financier pour encourager le transfert modal, et ils peuvent aussi prévoir le partage des coûts requis pour la mise à niveau des véhicules. Dans le cadre des programmes d'inspection et d'entretien (6 %), on vérifie les émissions produites par les véhicules. Enfin, en ce qui concerne les carburants de remplacement (6 %), les ministères responsables des transports et de la sécurité routière dirigent les efforts menés à l'échelle gouvernementale en matière d'électrification et de l'utilisation du gaz naturel liquéfié.

Les efforts de collaboration entre les ministères responsables des transports et de la sécurité routière s'avèrent plus efficaces lorsque les enjeux de collaboration mettent l'accent sur des initiatives déjà mises en œuvre par les ministères des transports. Ces observations suggèrent que les initiatives axées sur les navetteurs, le rendement énergétique et la sensibilisation sont celles qui se prêtent le mieux à la collaboration dans le secteur de la réduction des émissions de GES. Les initiatives de réduction relatives aux TR seraient particulièrement intéressantes et feraient déjà l'objet d'une collaboration entre les ministères responsables des transports et de la sécurité routière.

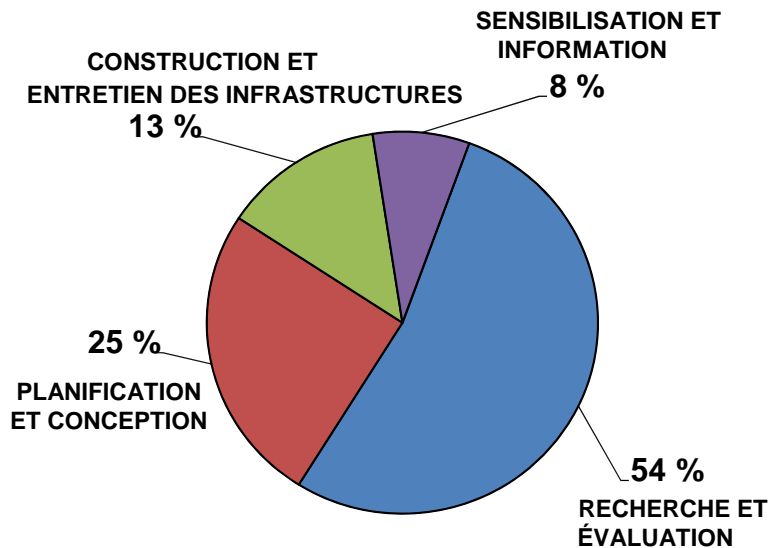
- ✓ *Occasion de collaboration : les administrations F-P-T pourraient offrir un ou des webinaires nationaux afin de présenter et d'étudier les principales initiatives axées sur les navetteurs, la efficacité énergétique et la sensibilisation.*
- ✓ *Occasion de collaboration : on pourrait déterminer le niveau d'intérêt pour la mise en place de webinaires ou tribunes de discussion sur des programmes potentiels d'incitatifs financiers, de carburants de remplacement et d'inspection.*
- ✓ *Occasion de collaboration : encourager le Comité sur la politique concernant les poids et dimensions des véhicules à poursuivre ses efforts d'harmonisation des normes PDV.*

3.3 Initiatives d'adaptation

On a demandé aux administrations F-P-T d'identifier et de décrire les initiatives en adaptation aux changements climatiques dont elles sont responsables dans le secteur des transports. La figure 3 ci-dessous indique les types d'initiatives qui sont actuellement mises en œuvre au Canada.

FIGURE 3 INITIATIVES EN ADAPTATION

Q1. Veuillez indiquer et décrire les initiatives en ADAPTATION aux changements climatiques de votre administration?



Plus de la moitié des initiatives d'adaptation en transport font partie de la catégorie de la recherche et de l'évaluation (54 %). Cette catégorie comprend les évaluations des risques, les évaluations de la vulnérabilité, les projets pilotes, les projets de définition des bonnes pratiques, les projections climatiques, les projets de recherche et les ateliers. Dans cette catégorie, les administrations F-P-T établissent une vision à long terme pour leurs infrastructures en effectuant de la recherche et en améliorant leurs connaissances sur les changements climatiques. Elles effectuent la conception et l'essai de divers outils et de diverses méthodes. La majeure partie des efforts et des activités est axée sur les régions nordiques des provinces et des territoires, où les infrastructures et actifs de transport subissent les effets de dégel du pergélisol et des changements dans les températures. Une grande partie des travaux exécutés dans cette catégorie suggère que nos connaissances sur les changements climatiques sont incomplètes.

Une fois le risque identifié et les recherches terminées, la prochaine étape constitue la mise en œuvre, laquelle débute par la planification et la conception – ce qui indique que les risques climatiques ont été définis et que les décisions en adaptation ont été prises et intégrées aux activités. Bref, à cette étape, des mesures sont mises en œuvre. Les initiatives de planification et de conception représentent un quart (25 %) de toutes les initiatives d'adaptation en transport. Cette catégorie comprend les activités

liées aux plans d'adaptation, les stratégies d'atténuation des risques, l'établissement de cartographie des risques, les outils décisionnels, les plans d'urgence et les critères de conception des infrastructures.

Les activités en cours en matière de construction et d'entretien des infrastructures représentent 13 % des initiatives d'adaptation en transport. Dans de nombreux cas, les activités de cette catégorie visent à intervenir lors d'événements météorologiques extrêmes survenus. Plus souvent, les événements météorologiques extrêmes sont reliés aux inondations (inondations des terres, inondations en zones côtières ou marées suite à des tempêtes), et de nombreuses régions du sud des administrations F-P-T apportent des changements à leurs infrastructures de transport à la suite d'un événement météorologique extrême produisant un excès d'eau. Les activités d'adaptation menées afin d'atténuer les risques d'inondation comprennent la protection des corridors de transport contre les inondations, la protection des berges, l'expansion des ponceaux et l'élévation des ponts. Dans les régions nordiques, les données indiquent que des travaux sont en cours pour stabiliser les emprises des voies ferroviaires et des routes d'hiver qui subissent les effets du dégel du pergélisol et des changements dans les températures.

Les activités de sensibilisation et d'information représentent 8 % des initiatives en adaptation. Cette catégorie comprend les activités telles que l'examen des politiques et le développement d'informations en météorologie et les pratiques liées aux infrastructures.

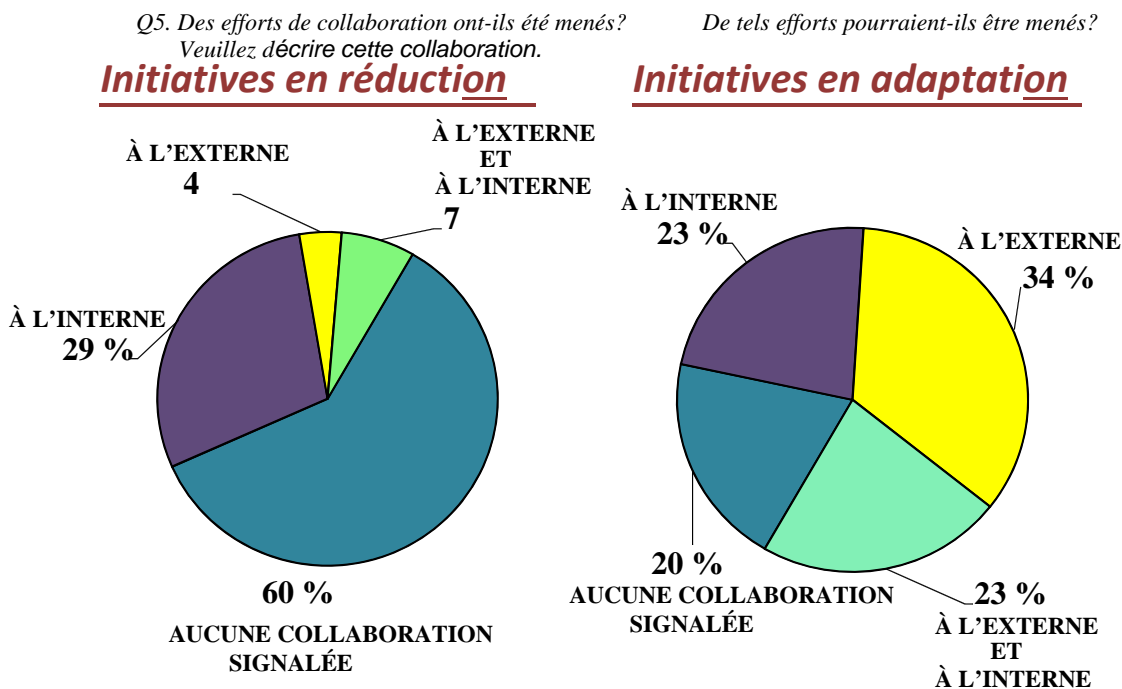
Les efforts de collaboration entre les ministères responsables des transports et de la sécurité routière s'avèrent plus efficaces lorsque les enjeux de collaboration mettent l'accent sur des initiatives faisant déjà partie des priorités et auxquelles des ressources sont déjà affectées. Ces observations suggèrent que les initiatives axées sur la recherche et l'évaluation, ainsi que sur la planification et la conception, une catégorie représentant environ les trois quarts des activités d'adaptation en transport, se prêtent bien à la collaboration entre les administrations F-P-T.

- ✓ **Occasion de collaboration** : une tribune, un webinaire ou un mécanisme de partage d'informations entre pairs au niveau national sur la recherche en matière d'adaptation en transport pourrait améliorer la collaboration et le partage d'informations entre les chercheurs et intervenants œuvrant dans le secteur de l'adaptation au sein de toutes les administrations F-P-T et entre les gouvernements et le milieu universitaire.
- ✓ **Occasion de collaboration** : Transports Canada et Ressources naturelles Canada ont entrepris une évaluation nationale de l'état des connaissances et des pratiques d'adaptation dans le secteur des transports. Le répertoire des initiatives d'adaptation pourrait contribuer à ce processus d'évaluation nationale, lequel pourrait à son tour faire progresser la mise en place de la Vision des transports au Canada.

3.4 Activités de collaboration en cours

On a demandé aux administrations F-P-T d'identifier et de décrire les efforts de collaboration qui ont été ou qui pourraient être menés concernant l'établissement ou la mise en place d'initiatives en matière de réduction des émissions de GES ou en adaptation. Les données obtenues ont été classées dans quatre catégories en fonction du type de collaboration indiqué. Les initiatives faisant l'objet d'efforts de collaboration au sein même des administrations F-P-T ou entre les administrations F-P-T et des intervenants locaux (provinciaux-territoriaux) seulement ont été classées dans la catégorie « collaboration à l'interne ». À l'inverse, les initiatives faisant l'objet d'une collaboration entre les administrations F-P-T et d'autres gouvernements provinciaux-territoriaux ou des experts et intervenants à l'extérieur de l'administration F-P-T ont été classées dans la catégorie « collaboration à l'externe ». Lorsque des efforts de collaboration ont été menés entre les gouvernements et des intervenants tant à l'interne qu'à l'externe de l'administration F-P-T, l'initiative a été classée dans la catégorie « collaboration à l'interne et à l'externe ». Si aucun effort de collaboration n'a été mentionné, l'initiative a été classée dans la catégorie « aucune collaboration signalée ». Cette dernière catégorie ne signifie pas qu'aucun effort de collaboration n'a été mené, mais simplement qu'aucun effort de collaboration n'a été signalé par l'administration F-P-T. Les résultats obtenus sont indiqués à la figure 4.

**FIGURE 4
COLLABORATION**



Les résultats indiquent qu'une collaboration beaucoup plus grande est effectuée pour les initiatives en adaptation que pour les initiatives en réduction des émissions de GES. Dans 60 % des initiatives de réduction, aucune collaboration n'a été signalée, tandis que dans seulement 20 % des initiatives en adaptation, aucune collaboration n'a été signalée. Dans plus de la moitié des initiatives en adaptation, les ministères responsables des transports et de la sécurité routière ont indiqué qu'ils collaborent déjà avec leurs confrères des autres gouvernements au Canada.

Les enjeux communs de collaboration à l'externe signalés à propos des initiatives en réduction par les administrations F-P-T comprennent les trains routiers (TR), les carburants de remplacement, l'élaboration de politiques et le développement de technologies. Les administrations F-P-T ont indiqué que diverses tribunes de partage d'informations sur les initiatives en réduction existent - notamment le GTSM du Conseil canadien des ministres de l'environnement. Certains membres du Groupe de travail sont aussi membres du GTSM et ces deux groupes de travail ont communiqué ensemble à propos de certains enjeux.

Les administrations F-P-T ont indiqué que certains enjeux des initiatives en adaptation avaient nécessité une collaboration à l'externe, notamment les propriétés matérielles, les évaluations de la vulnérabilité, le développement et l'essai d'outils décisionnels, la recherche et autres. Les administrations F-P-T ont aussi indiqué qu'elles collaborent avec de nombreux comités de l'Association des transports du Canada (ATC) lorsque les experts partagent des pratiques et des connaissances locales. Dans le secteur du transport routier, l'ATC est souvent considérée la principale tribune nationale en ce qui concerne l'établissement et l'amélioration des lignes directrices et des normes de conception des infrastructures et des installations, ainsi que pour les innovations dans le secteur de l'ingénierie des transports – la fonction principale de nombreux ministères des transports. Divers comités de l'ATC fonctionnent telle une tribune de partage d'informations sur des sujets comme les changements climatiques, l'environnement et les pratiques d'adaptation en transport en milieu urbain, rural et éloigné. De plus, le Sous-comité des changements climatiques et des infrastructures nordiques du Comité de soutien d'ingénierie et de recherche du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière est aussi reconnu comme une tribune pour l'acquisition des connaissances et des compétences en matière d'adaptation en transport.

Les pratiques d'adaptation sont établies et mises en place par divers intervenants opérationnels tels que des ingénieurs des transports et des planificateurs en gestion des urgences. Il pourrait s'avérer utile de partager le répertoire avec de tels intervenants au sein de nos organisations ou par l'entremise de divers comités de l'ATC.

Les efforts de collaboration entre les ministères responsables des transports et de la sécurité routière s'avèrent plus efficaces lorsque les enjeux de collaboration mettent l'accent sur des initiatives pour lesquelles certains efforts de collaboration sont déjà menés. Le partage de l'information contenue dans le répertoire des initiatives en adaptation avec les intervenants pourrait faire progresser la Vision des transports.

- ✓ *Occasion de collaboration: le répertoire des initiatives d'adaptation pourrait être partagé avec les intervenants des différents ministères responsables des transports et de la sécurité routière et avec les comités appropriés de l'Association des transports du Canada.*

La plupart des initiatives de réduction des émissions de GES semblent être gérées par des unités stratégiques de divers ministères. Étant donné que les activités de réduction sont largement dispersées au sein des gouvernements, il serait utile de partager cette information avec les experts des changements climatiques des administrations F-P-T.

Les tribunes stratégiques nationales qui mettent l'accent sur la réduction des émissions produites par le secteur des transports permettent le partage d'information et la

collaboration de niveau macro. Le GTSM du Conseil des ministres de l'environnement est un organisme national reconnu en matière de discussions stratégiques sur la réduction des émissions produites par le secteur des transports. Le partage de l'information obtenue par le Groupe de travail avec le GTSM permettrait au GTSM de faire progresser et de valider ses travaux.

- ✓ ***Occasion de collaboration :*** le répertoire des initiatives d'atténuation pourrait être partagé avec les directions responsables des changements climatiques des diverses administrations F-P-T et avec le GTSM du Conseil des ministres de l'environnement.

4. CONCLUSIONS ET PROCHAINES ÉTAPES

Les efforts de collaboration entre les ministères des transports s'avèrent plus efficaces lorsque les enjeux de collaboration mettent l'accent sur des initiatives déjà dirigées par les ministères responsables des transports et de la sécurité routière ou qui font l'objet d'efforts de collaboration. Une des principales observations faites dans le cadre du processus d'établissement d'un répertoire indique que les ministères des transports sont des chefs de file dans le secteur de l'adaptation – ils conçoivent et mettent en place de nouvelles façons de fournir des services de transport et de partager leurs expériences avec leurs confrères. L'une des principales fonctions des ministères responsables des transports et de la sécurité routière constitue l'évaluation et l'atténuation des risques liés aux changements climatiques en ce qui concerne les infrastructures dont ils sont responsables. Ces observations suggèrent que les initiatives en adaptation se prêtent bien à la collaboration entre les ministères responsables des transports et de la sécurité routière. Certains efforts de collaboration à propos des initiatives d'adaptation en transport sont déjà menés entre les administrations F-P-T et on doit encourager le maintien de cette collaboration.

En ce qui concerne les mesures de réduction, des tribunes multidisciplinaires et des tribunes stratégiques nationales ont été créées pour assurer le partage d'informations et la collaboration. En contribuant aux efforts des groupes existants, on contribue également à valider leurs travaux, à renforcer les connaissances des intervenants du secteur des changements climatiques en ce qui concerne les besoins du secteur des transports et à faire progresser la Vision des transports.

Le domaine de la réduction des émissions de GES et d'adaptation aux changements climatiques est un domaine complexe qui nécessite une approche multidisciplinaire pour l'établissement des politiques et des pratiques. La collaboration avec les experts au sein des administrations F-P-T et entre ces administrations à propos de ces enjeux permettrait aux priorités locales et nationales d'être mises de l'avant. Du point de vue du Groupe de travail, la prochaine étape du processus d'avancement de la Vision des transports consiste à déterminer les façons les plus appropriées de partager l'information acquise grâce au présent rapport avec les principaux intervenants, chercheurs et experts en matière de politiques et de planification, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du gouvernement.

- ✓ ***Prochaine étape :*** déterminer les façons les plus appropriées de partager l'information du présent rapport et du répertoire des initiatives de réduction des émissions de GES et d'adaptation aux changements climatiques avec les intervenants en matière de politiques et de planification tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des ministères responsables des transports et de la sécurité routière et avec divers experts œuvrant dans différentes régions du Canada.

Pour assurer une bonne gestion de l'impact des transports sur l'environnement, on doit d'abord bien comprendre le rôle et les priorités des ministères responsables des transports et de la sécurité routière en ce qui concerne la réduction des émissions de GES et l'adaptation aux changements climatiques. Dans le cadre du processus d'examen du répertoire, on a observé certaines similitudes et certaines différences entre les priorités et la portée opérationnelle des différents ministères responsables des transports et de la sécurité routière au pays. Les sous-ministres ont ensuite renforcé ces observations et ont demandé au Groupe de travail de poursuivre son examen des pratiques identifiées dans le présent rapport et de documenter les leçons apprises. À cette fin, le Groupe de travail vise à poursuivre ses activités de collaboration et de partage d'informations, lesquelles ont permis la production du présent rapport.

- ✓ ***Prochaine étape*** : les membres du Groupe de travail sur les transports et l'environnement poursuivront leur examen des sujets d'intérêt afin d'identifier et de partager les leçons apprises avec les différentes administrations F-P-T.

ANNEXES

ANNEXE A* : MESURES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS

ANNEXE B * : MESURES D'ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

** Les annexes contenant des inventaires détaillés des mesures de réduction et d'adaptation sont disponibles sous forme de publications distinctes (en anglais seulement) sur notre site Web, à l'adresse www.comt.ca*

ANNEXE C : CADRE DE RÉFÉRENCE

Groupe de travail sur les transports et l'environnement Cadre de référence

Historique

Le secteur des transports représente l'une des plus grandes sources de pollution atmosphérique et d'émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada. La réduction des émissions dans ce secteur a un effet positif sur la qualité de l'air, le smog et les changements climatiques, ce qui améliore la santé publique, l'économie et l'environnement. Bien que la réduction des émissions de GES soit un objectif important pour les gouvernements, permettre aux intervenants du secteur des transports de s'adapter aux changements climatiques constitue une priorité émergente.

Afin de relever ces défis, le plan de collaboration de la Vision des transports propose d'établir un Groupe de travail intergouvernemental sur les transports et l'environnement. Le Groupe de travail identifiera des stratégies devant être mises en place pour réduire les émissions de GES produites par le secteur des transports et des stratégies d'adaptation pour atténuer l'impact des changements climatiques sur le secteur.

Contexte

Ces questions ont été examinées par les groupes de travail fédéraux-provinciaux-territoriaux (F-P-T) et sectoriels passés et actuels. Dans certains cas, des efforts importants ont été consentis à l'élaboration d'inventaires des politiques et des programmes reliés à la réduction des émissions ou à l'adaptation aux changements climatiques. Par exemple, le Groupe de travail sur les sources mobiles organisé par le Conseil des ministres de l'environnement et le Groupe de travail sur les transports et l'efficacité énergétique organisé par les ministres de l'Énergie mettent l'accent sur les mesures d'atténuation. L'Association des transports du Canada, pour sa part, se concentre sur le volet adaptation. L'élément clé de ce Groupe de travail sur les transports et l'environnement est de déterminer comment les ministères des transports pourraient compléter et bénéficier des efforts actuels de différents groupes F-P-T et sectoriels, tout en prenant soin d'éviter le dédoublement des efforts et de maximiser les résultats.

Objectifs

Le principal objectif du Groupe de travail est d'identifier les initiatives F-P-T (p. ex., les stratégies, les politiques, les programmes, les projets, les activités de recherche, etc.) qui visent à réduire les émissions de GES produites par le secteur des transports ou à permettre à ce même secteur de s'adapter aux changements climatiques. Les autres objectifs du Groupe de travail sont les suivants :

- identifier les occasions de collaboration F-P-T;
- identifier les avantages communs qui résultent des initiatives de réduction des émissions de GES ou l'adaptation aux changements climatiques;
- fournir une tribune F-P-T pour le partage d'information;
- prendre appui et miser sur les travaux des autres comités et groupes de travail F-P-T qui ont exécuté des tâches semblables en matière de réduction des émissions et d'adaptation aux changements climatiques dans le secteur des transports.

Résultats escomptés

Dès que nécessaire, le Groupe de travail élaborera, révisera et actualisera les inventaires des initiatives (p. ex., les stratégies, les politiques, les programmes, les projets, les activités de recherche, etc.) de toutes les administrations fédérales, provinciales et territoriales relatives à la réduction des émissions de GES et des stratégies d'adaptation aux changements climatiques du secteur des transports, tant pour les passagers que les marchandises. Le Groupe de travail utilisera l'inventaire afin de déterminer si des synergies entre les administrations sont présentes. Dans la mesure du possible, des études de cas serviront à déterminer les leçons apprises.

Élément livrable

L'élément livrable de cette étude consistera en un rapport qui identifie les initiatives des différentes administrations, les domaines de collaboration intergouvernementale suggérés, les leçons apprises grâce aux études de cas et les différentes options qui éclaireront les décideurs.

Membres

Le Groupe de travail est présidé par le Manitoba. Les membres travailleront avec des experts à l'intérieur et à l'extérieur de leurs domaines de compétence respectifs, dans le but d'effectuer les travaux d'analyse et de préparer un rapport. Les membres peuvent désigner un substitut. Le Manitoba assurera un soutien administratif.

Réunions

Le Groupe de travail se réunira par téléconférence et communiquera par courriel selon les besoins, afin de coordonner les activités avec les autres autorités compétentes et les autres groupes, et pour compléter l'analyse et préparer le rapport.