

Chapitre 17

L'environnement et le développement durable

Dans le mandat qui lui a été confié, le Comité a été invité à déterminer dans quelle mesure le cadre législatif et réglementaire actuel donnait au gouvernement les pouvoirs nécessaires pour soutenir les objectifs du développement durable. Selon de nombreux exposés présentés au Comité, la viabilité des transports, particulièrement au chapitre de l'utilisation des ressources et de ses effets sur l'environnement, devient de plus en plus préoccupante. Plusieurs participants aux consultations du Comité, y compris des organismes non gouvernementaux, ont fait remarquer qu'il était nécessaire d'évaluer la politique des transports sous l'angle des effets sur l'environnement et de la consommation d'énergie, compte tenu en particulier des engagements pris par le Canada aux termes de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (1992), y compris le protocole de Kyoto (1997).

Même si l'avenir du protocole est incertain, le Comité estime que la diminution des émissions de gaz à effet de serre continuera d'être l'un des principaux enjeux des transports et du développement durable au Canada et dans le monde. Certains intervenants ont demandé une action gouvernementale, notamment l'instauration de péages routiers appropriés, afin d'amener des changements de comportement qui auraient pour effet de réduire les effets du transport sur l'environnement. D'autres ont proposé de modifier la *Loi sur les transports au Canada* et notamment la déclaration sur la politique nationale des transports énoncée à l'article 5, afin d'y incorporer le développement durable.

Définition du développement durable

Selon les principes du développement durable, il est difficile, en l'absence d'une économie en pleine croissance, de prôner une consommation prudente de l'énergie et une gestion saine de l'environnement. Parallèlement, sans un environnement propre et des ressources productives, l'économie ne peut pas rester vigoureuse longtemps. Selon la Commission mondiale sur l'environnement et le développement (Commission Brundtland), ce concept

est « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la possibilité pour les générations futures de satisfaire les leurs¹. » C'est ainsi que l'exploitation des ressources, les décisions prises en matière d'investissement, l'impulsion donnée aux progrès technologiques et les changements institutionnels devront être conformes aux besoins actuels et futurs. Le gouvernement du Canada a adopté la définition de développement durable de la Commission Brundtland et les ministères fédéraux l'ont intégrée dans les stratégies de développement durable.

Le développement durable est l'une des principales priorités des ministères du gouvernement fédéral. Dans le discours du Trône de janvier 2001, l'importance accordée à l'environnement et au développement durable n'est pas passée inaperçue :

Un environnement sain est essentiel pour assurer une économie durable et garantir notre qualité de vie... Au nombre de ses efforts de promotion du développement durable à l'échelle de la planète, le gouvernement veillera à ce que le Canada fasse sa part pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Avec ses partenaires provinciaux et territoriaux, il mettra en œuvre le premier plan d'action national sur le changement climatique, annoncé dernièrement.

Les transports et le développement durable

La population canadienne compte sur un système de transport sûr et efficace, mais veut également que l'environnement naturel soit protégé. Bien que les transports présentent de nombreux avantages économiques et sociaux, le transport des voyageurs et des marchandises a d'importantes conséquences sur l'environnement. Ces effets entraînent des coûts sociaux et économiques, comme une hausse des dépenses de santé et des coûts de nettoyage. Les gaz d'échappement, par exemple, contribuent non seulement à la pollution de l'air dans les villes, mais aussi aux pluies acides et vraisemblablement aux changements climatiques. Les transports ont également des conséquences sur la sécurité et l'état de santé général de la population canadienne. Chaque année, les accidents automobiles représentent près de la moitié des décès accidentels au Canada alors que le smog a de nombreux effets sur la santé. Le tableau 17.1 résume les principales pressions environnementales associées au transport.

Pression	Conséquence
Gaz d'échappement	
Oxyde d'azote, composés organiques volatils, bioxyde de carbone, autres produits toxiques	Pollution atmosphérique en milieu urbain et smog, changement climatique, pluies acides, effets sur la santé
Déversements et fuites	
Carburant, pétrole et autres fuites, déversement et produits résiduels solides et dangereux	Contamination des terres, de l'eau superficielle et souterraine, production de chlorofluorocarbone et appauvrissement de la couche d'ozone
Consommation énergétique	
Consommation de quantités considérables de combustibles fossiles	Réduction des ressources naturelles non renouvelables
Utilisation des terres	
Exigences excessives concernant les terres (surtout pour le transport routier), emprises situées dans des secteurs fragiles	Transformation de terres agricoles, bouleversement des habitats, congestion et perturbation des collectivités
Autres	
Accidents, bruit et congestion	Stress humain, blessures et morts

Source: Transports Canada, *Stratégie de développement durable 2001–2003*, p. 15 (tiré d'Environnement Canada, *Série nationale d'indicateurs environnementaux*, 1998).

Principales tendances

Consommation d'énergie

Le secteur des transports demeure le plus gros consommateur d'énergie au Canada, représentant 35 p. 100 de la consommation totale en énergie en 1999, soit une augmentation de 2,5 p. 100 par rapport à 1998. Entre 1990 et 1999, la consommation totale d'énergie au Canada a augmenté de 12 p. 100, la demande en énergie dans le secteur des transports étant celle qui augmente le plus (26 p. 100).

Dans le secteur des transports, les véhicules routiers représentent 72 p. 100 de la consommation totale d'énergie, suivis par les pipelines (11 p. 100), le transport aérien (9 p. 100), le transport maritime (5 p. 100) et le transport

ferroviaire (3 p. 100). Le transport routier représente 81 p. 100 du pétrole consommé.

Dans les transports, la consommation d'énergie devrait augmenter de plus de 50 p. 100 entre 1990 et 2020, la demande la plus forte étant enregistrée dans le secteur de l'essence, du carburant diesel et du carburéacteur.

Émissions de gaz à effet de serre

Le réchauffement de la planète est devenu le problème international le plus pressant et le plus contentieux en ce qui a trait à la durabilité du rythme actuel de développement. Bien que nous disposions actuellement de peu de moyens pour quantifier l'influence humaine sur les changements climatiques dans le monde, tout permet de croire que cette influence est discernable. Les émissions de gaz à effet de serre provenant de la production et de la consommation de combustibles fossiles (surtout le charbon, le pétrole et le gaz naturel) sont les facteurs qui contribuent le plus au réchauffement de la planète. Le secteur des transports est la plus grande source d'émissions de gaz à effet de serre (GES), représentant environ 25 p. 100 des émissions totales du Canada en 1997. Ce secteur est aussi responsable du plus gros pourcentage d'augmentation de ces émissions entre 1990 et 1997.

Les transports ont considérablement profité des économies d'énergie réalisées dans les années 1980. Entre 1980 et 1990, le rendement énergétique des nouvelles voitures et des nouveaux camions légers s'est amélioré de 20 p. 100 et l'ensemble des GES provenant du secteur des transports a connu une croissance nulle. Entre 1990 et 1997, cependant, cette tendance s'est inversée à mesure que la productivité diminuait, qu'elle était absorbée par l'achat de véhicules plus gros et plus puissants et qu'elle était rattrapée par l'utilisation croissante de voitures de tourisme.

Comme le montre le tableau 17.2, le secteur des transports a émis 147,5 mégatonnes-équivalent de CO₂ de gaz à effet de serre en 1990 et 172 mégatonnes en 1997, soit environ 16 p. 100 de plus qu'en 1990. Le transport routier est responsable des deux tiers du total du secteur des transports. En l'absence de nouvelles politiques ou de modifications apportées à la tarification, les émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports devraient atteindre 197,4 mégatonnes en 2010 et 227,7 mégatonnes en 2020, contre 147,5 mégatonnes en 1990.

Les automobiles et le transport aérien absorberont l'essentiel de cette augmentation; ils produisent plus d'émissions par kilomètre-passager que la

Émissions de gaz à effet de serre — évolution et prévisions, 1990–2020 Tableau 17.2
en mégatonnes-équivalent de CO₂

	1990	1997	2010	2020
Transport routier	123,7	146,4	165,7	191,8
Transport ferroviaire	7,1	6,4	7,1	7,4
Transport aérien (transporteurs canadiens)	10,6	13,0	17,6	21,1
Transport maritime	6,1	6,2	7,0	7,4
Total du secteur des transports	147,5	172,0	197,4	227,7
Total pour le Canada	601,0	682,0	764,0	845,0

Source: *Processus national sur le changement climatique, Groupe de l'analyse et de la modélisation, Perspectives des émissions au Canada : une mise à jour, décembre 1999.*

plupart des autres modes de transport. Par exemple, en 1997, la conduite automobile en milieu urbain a produit 215 grammes environ d'émissions de GES par kilomètre-passager et le transport aérien intérieur 150 grammes contre 77 grammes pour les transports en commun urbains et 26 grammes pour les autocars².

Politique et législation en vigueur

Stratégie sur le changement climatique

Le Canada a ratifié la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques en 1992, s'engageant par là à réduire les émissions de gaz à effet de serre. En décembre 1997, le Canada et d'autres pays industrialisés ont négocié le Protocole de Kyoto rattaché à cette Convention. S'il est ratifié, ce protocole obligerait le Canada à réduire, entre 2008 et 2012, ses émissions de gaz à effet de serre de 6 p. 100 par rapport aux niveaux enregistrés en 1990. Si les tendances actuelles se maintiennent cependant, les émissions de GES issues du transport devrait *dépasser* les niveaux de 1990 de 32 p. 100 d'ici 2010 et de 53 p. 100 d'ici 2020.

En réponse au Protocole et dans le cadre d'un processus national visant à trouver des mesures pour atténuer les effets des changements climatiques, le Canada a créé 16 « Tables de concertation » auxquelles siègent 450 experts provenant de divers secteurs industriels, du milieu universitaire, des organismes non gouvernementaux, des municipalités et des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. La Table du transport a présenté, en novembre

1999, son rapport sur les options, qui évaluait plus d'une centaine de mesures possibles pour réduire les émissions provenant du secteur des transports.

Cette étude biennale sur les changements climatiques a abouti à la Stratégie nationale de mise en œuvre des changements climatiques, publiée en octobre 2000. En vertu de cette stratégie, les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux sont convenus d'élaborer une série de plans nationaux d'activités décrivant les étapes concrètes qui seront prises, individuellement, collectivement et en partenariat, dans tous les secteurs de l'économie pour atténuer les changements climatiques. Ces plans d'activités sont établis sur trois ans et actualisés tous les ans. Les ministres de l'Énergie et de l'Environnement ont publié le premier plan national en septembre 2000.

Les membres de la Table du transport ont analysé et classé les mesures pouvant être prises pour réduire les émissions. Ils ont établi la liste des mesures les « plus prometteuses », d'après leur rentabilité (exprimée en dollars par tonne d'émissions de GES réduites) et l'acceptabilité du public. Il y ont intégré les limitations de vitesse, la formation des conducteurs, le télétravail et le covoiturage, ainsi que des améliorations pouvant être apportées aux aéronefs et à la navigation aérienne. Amalgamées, ces mesures devraient réduire les émissions de GES dues au transport d'environ 5 p. 100 d'ici 2010. D'autres mesures « prometteuses » devraient permettre d'obtenir une réduction supplémentaire d'au moins 10 p. 100 et ce, en imposant des économies d'énergie pour les nouveaux véhicules de tourisme et camions légers, en apportant des améliorations aux transports en commun urbains, en octroyant des subventions de tarification, en installant des régulateurs de vitesse automatiques sur les camions et en apportant toute une série d'autres innovations au chapitre des carburants, des véhicules et de l'infrastructure³.

Transports Canada entend adopter les mesures les plus prometteuses, en se servant des crédits attribués pour d'autres évaluations et démonstrations comme contribution du gouvernement fédéral aux plans d'activités. Le 18 octobre 2000, le ministre des Finances a annoncé qu'au cours des cinq prochaines années, 500 millions de dollars seraient consacrés à la mise en œuvre du *Plan d'action 2000 sur le changement climatique*; cette somme vient renforcer les 625 millions de dollars annoncés dans le budget fédéral de 2000. Ce plan comprend cinq mesures touchant particulièrement les transports : rendement énergétique des véhicules neufs, projets pilotes de transport en commun, efficacité et technologies relatives au transport de marchandises, hausse de la consommation d'éthanol et création de partenariats pour piles à combustible.

Le plan annoncé ne tenait pas compte des mesures de tarification. La Table du transport a analysé des mesures de tarification visant à décourager l'utilisation de véhicules routiers, en rehaussant notamment les taxes sur les carburants, et en a montré l'efficacité potentielle. Même si la Table a reconnu les arguments conceptuels favorables à l'acquiescement des coûts externes par les usagers du réseau routier eux-mêmes, elle n'a pas réussi à établir un consensus en faveur de mesures de tarification directes parmi ses membres qui comprenaient des représentants des principaux groupes d'usagers de la route. L'analyse intersectorielle nationale n'a pas voulu non plus envisager des mesures de tarification imposées par le gouvernement, en écartant notamment une « taxe sur le carbone » sur toutes les émissions. Cependant, la création d'un système efficace de permis échangeables, axé sur les forces du marché, demeure à l'étude⁴. Bien que le Comité ne désire pas faire d'observations sur les options qu'offrirait une stratégie intersectorielle sur le changement climatique, il estime qu'aucune stratégie dans le secteur des transports ne peut être efficace à moins que les incitatifs visant à diminuer les émissions ne soit accompagnés de mesures freinant la consommation de combustibles fossiles et les émissions.

Stratégies de développement durable

La *Loi sur le vérificateur général* donne également au gouvernement fédéral un pouvoir législatif sur le développement durable et sur ses propres ministères, loi qui a été modifiée en 1995 pour créer le poste de Commissaire à l'environnement et au développement durable au sein même du Bureau du vérificateur général. Les ministères sont maintenant tenus de préparer des stratégies de développement durable et de les actualiser tous les trois ans. Vingt-huit ministères, dont Transports Canada, ont présenté leurs stratégies initiales de développement durable en 1997 et les ont actualisées en décembre 2000.

Transports Canada a formulé sept défis stratégiques qui permettront d'assurer le développement durable :

- améliorer l'éducation et la sensibilisation au transport durable;
- élaborer des outils pour une meilleure prise de décisions;
- promouvoir l'adoption de la technologie du transport durable;
- améliorer la gestion de l'environnement en ce qui concerne les activités et les terres de Transports Canada;

- réduire les émissions atmosphériques;
- réduire la pollution de l'eau;
- promouvoir un réseau de transport efficient.

Le ministère a fixé des objectifs et des plans et formulé des objectifs de rendement pour chaque défi⁵.

Selon le Commissaire à l'environnement et au développement durable, les ministères fédéraux n'ont réussi qu'à atteindre 11 p. 100 de leurs objectifs en matière de développement durable en 1998 et 20 p. 100 en 1999. Les ministères n'ont pas non plus réussi à établir de cibles mesurables claires qui leur permettraient de savoir si leurs objectifs de développement durable ont été réalisés. Les stratégies énoncées portaient davantage sur les réalisations du passé que sur les orientations futures. Transports Canada est cité comme étant l'un des trois ministères à n'avoir progressé que lentement vers la mesure de la performance.

Pouvoirs et outils permettant d'atteindre les objectifs de développement durable dans le secteur des transports

Pouvoirs législatifs

Le gouvernement fédéral est partiellement responsable du cadre réglementaire régissant la protection de l'environnement. La plupart des responsabilités à ce chapitre relèvent des gouvernements provinciaux ou territoriaux ou des municipalités. La législation fédérale s'applique à l'exploitation des installations fédérales et (en vertu du pouvoir constitutionnel de réglementer les échanges commerciaux et le commerce) aux normes de performance des embarcations ou véhicules neufs, mais pas aux activités des transporteurs routiers ou des usagers de routes privées, activités relevant des provinces. Le gouvernement fédéral peut également réglementer les émissions des véhicules, la composition des carburants et les produits toxiques au titre de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* et a toujours formulé les lignes directrices sur les normes des carburants qui sont ultérieurement adoptées par la plupart des provinces.

Le développement durable a également été intégré à d'autres lois fédérales, dont la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, la *Loi sur les océans*, la *Loi sur le ministère de l'Industrie* et la *Loi sur le ministère des Ressources naturelles*.

Même si la *Loi sur les transports au Canada* ne traite pas de la protection de l'environnement, Transports Canada a tout pouvoir pour réglementer les émissions libérées dans l'atmosphère et les dégâts causés par certains types d'activités et d'appareils. Le ministère, par exemple, réglemente la pollution causée par les avions, les navires et les chemins de fer. Il réglemente également la pollution de l'eau causée par les navires en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*. De plus, Transports Canada administre la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses (1992)*. Le ministère partage certaines de ces responsabilités réglementaires avec d'autres ministères.

Concertation

Le développement durable est une responsabilité partagée. Il est donc essentiel de nouer des partenariats solides et fructueux, en particulier entre les ministères fédéraux et avec les gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux. Le commissaire à l'environnement et au développement durable note que « dans les champs de compétence partagée, comme l'environnement et le développement durable, les ententes des coopérations représentent souvent pour les participants le meilleur moyen d'atteindre leurs objectifs ». Transports Canada convient qu'il est effectivement essentiel de nouer des partenariats solides et fructueux, en particulier avec d'autres ministères fédéraux et gouvernements⁶.

Au titre des ententes de coopération, citons la stratégie nationale sur les changements climatiques qui permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre ainsi que la stratégie nationale de réduction des émissions de NO_x et de COV, formulée par le Conseil des ministres de l'Environnement, en vue de réduire les émissions, y compris celles du secteur des transports.

Un autre exemple de cette concertation est le Protocole d'entente sur les sciences et la technologie pour le développement durable dans le secteur des ressources naturelles, qui a facilité la création de groupes de travail mixtes, les évaluations scientifiques communes et les projets de recherche auprès de cinq ministères fédéraux (Agriculture et Agroalimentaire Canada, Environnement Canada, Pêches et Océans Canada, Santé Canada et Ressources naturelles Canada).

Transports Canada collabore avec d'autres ministères fédéraux, notamment avec Pêches et Océans, afin de prévenir la pollution du milieu marin, de la détecter et d'intervenir en cas d'accident, dans le cadre d'un système national d'intervention d'urgence lorsqu'il y a déversement d'hydrocarbures en mer.

Transports Canada et Ressources naturelles Canada se partagent l'analyse et l'élaboration de politiques sur l'efficacité énergétique dans le secteur des transports. Depuis l'adoption de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, Environnement Canada, et non Transports Canada, est désormais responsable de la réglementation des émissions des véhicules à moteur, ainsi que des moteurs et carburants des véhicules routiers et tout terrain. Plusieurs mémoires reçus par le Comité et par les responsables du Processus d'élaboration de la stratégie sur les changements climatiques préconisaient une plus grande coordination entre portefeuilles ministériels et un éclaircissement des responsabilités comptables et autres pour que le gouvernement fédéral atteigne ses objectifs dans le domaine de l'environnement.

Instruments financiers et fiscaux

Le gouvernement fédéral peut grandement contribuer au développement durable du fait qu'il est le plus gros employeur, propriétaire et acheteur au Canada. Le pouvoir fédéral d'application des ressources permet aussi de financer directement les initiatives en matière de protection de l'environnement. Le Plan vert d'Environnement Canada et les crédits budgétaires affectés actuellement aux mesures relatives aux changements climatiques en sont des exemples notoires. Le Programme national des travaux d'infrastructure porte aussi en partie sur la protection de l'environnement, accordant la priorité au financement des améliorations apportées à la qualité de l'eau municipale et aux véhicules de transports en commun urbains qui utilisent des carburants de remplacement (mais pas pour améliorer l'efficacité des transports en commun ou d'autres modes de transport).

Aux États-Unis, où cette compétence est partagée par trois niveaux de gouvernement, le gouvernement fédéral a décidé d'utiliser son pouvoir de financement, tout en y consacrant des sommes relativement plus importantes, pour inciter les autres paliers administratifs à prendre des mesures en vue de protéger l'environnement. Les crédits offerts au titre de la *Transportation Equity Act for the 21st Century*, qui octroiera plus de 200 milliards de dollars au secteur des transports en six ans, sont liés en partie au respect par les gouvernements récipiendaires de certains critères relatifs à l'environnement⁷. Au Canada, le gouvernement fédéral ne s'est pas servi de ce type de levier.

Un autre instrument pouvant être utilisé est le pouvoir de taxation du gouvernement fédéral, notamment au chapitre de l'impôt sur le revenu des particuliers et des entreprises, et, en particulier, la possibilité d'exonérer ou d'imposer divers paiements ou recettes. Les déductions pour amortissement

du matériel de transport en sont un exemple typique, car d'aucuns prétendent que divers types de véhicules ou d'embarcations bénéficient de déductions favorables, faussant ainsi la concurrence entre modes de transport. Un autre exemple est le traitement des avantages sociaux accordés couramment par les employeurs sous forme d'aide au stationnement; en principe, il s'agit d'un avantage imposable, mais il n'est que rarement imposé et, aux dires de certains, il freine l'utilisation des transports en commun urbains en stimulant l'utilisation excessive de l'automobile.

Le principal instrument fiscal est bien entendu la taxe d'accise fédérale sur les carburants, qui effectivement influe sur la tarification des transports et qui contribue éventuellement au coût des travaux d'infrastructure et offre la possibilité d'imputer les coûts sociaux du transport aux usagers ou alors de provoquer des changements dans la circulation ou dans le choix du mode de transport. Les recommandations présentées aux chapitres 10, 11 et 12 établissent avec clarté la position du Comité sur le recours aux taxes fédérales sur les carburants.

Observations et recommandations

Selon le mandat du Comité, celui-ci était chargé d'étudier dans quelle mesure le cadre actuel donnait au gouvernement les pouvoirs nécessaires au financement des objectifs de développement durable. Selon le Comité, le gouvernement dispose effectivement des pouvoirs législatifs voulus pour prendre les mesures qui s'imposent dans les domaines qui relèvent clairement de sa compétence, telles la planification et l'exploitation des installations fédérales et la formulation des normes s'appliquant aux émissions, à la consommation de carburant et à la sécurité des véhicules et des embarcations.

Toutefois, de sérieuses contraintes d'ordre constitutionnel et politique font en sorte que le gouvernement ne peut agir unilatéralement pour atteindre des objectifs nationaux en matière de transport durable. Il est, par conséquent, essentiel d'obtenir la collaboration des gouvernements — par exemple, pour s'entendre sur des objectifs nationaux fondamentaux comme la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique urbaine. Dans les deux cas, le gouvernement fédéral s'est révélé incapable de respecter les objectifs annoncés, en raison principalement de son incapacité de convaincre les autres niveaux de gouvernement de participer à la coordination et au financement de programmes.

La stratégie intégrée que propose le Comité permettrait de débloquer l'impasse, de manière à ce que le gouvernement puisse donner suite à ses engagements envers une politique nationale sur le transport durable. Deux mesures en particulier permettraient de faire des progrès sans précédent, et le Comité propose :

- de facturer directement l'utilisation du réseau routier, une partie des coûts devant à la longue servir à financer les coûts environnementaux (chapitre 10).
- de permettre aux transports en commun et aux autres modes de transport de rivaliser avec le réseau routier pour obtenir des crédits (chapitres 11 et 12).

L'adoption de ces propositions éliminerait les principaux obstacles freinant le rééquilibrage entre modes de transport en ce qui a trait aux investissements et à l'utilisation de l'infrastructure. En fait, en proposant ces stratégies, le Comité a pour principal objectif de s'attaquer aux dommages environnementaux causés par les transports.

On peut s'attendre à ce que ces mesures aient une incidence directe sur la plupart des conséquences énumérées au Tableau 17.1, car une diminution de l'utilisation des véhicules, associée à l'achat de véhicules plus économes et à un recours accru aux transports en commun, aurait pour effet de réduire la consommation d'énergie, les émissions de polluants atmosphériques, les émissions de gaz à effet de serre, la congestion, le bruit et les accidents. À plus long terme, l'adoption de ces mesures permettrait aussi d'aménager le territoire de façon plus intensive et de réduire les besoins en infrastructures de transport.

Les propositions du Comité reposent principalement sur l'instauration d'une tarification routière adéquate, ce qui ne signifie pas pour autant que d'autres politiques et programmes de développement durable, notamment en matière de gestion de la circulation, de diffusion de renseignements au public et d'aménagement du territoire, soient inutiles. Au contraire, ces mesures et bien d'autres sont essentielles, mais tant que le Canada ne réglera pas le dossier de la tarification routière, ces mesures, à elles seules, ne permettront pas au gouvernement d'atteindre ses objectifs de transport durable.

Ces propositions sont davantage détaillées dans les chapitres 10, 11 et 12 qui traitent des routes, du transport de passagers et des transports urbains. Certaines de ces mesures pourraient nécessiter l'adoption d'une loi. Parallèlement, le

Comité estime qu'il convient de réitérer l'engagement du gouvernement fédéral envers l'objectif national de développement durable en y ajoutant un engagement explicite en faveur du transport durable.

Recommandation 17.1

Le Comité recommande que la déclaration sur la politique nationale des transports qui figure dans la *Loi sur les transports au Canada* tienne compte des objectifs environnementaux de la politique nationale.

Notes

- ¹ Commission mondiale sur l'environnement et le développement, *Notre avenir à tous*, Les Éditions du Fleuve, 1988 et 1989.
- ² Stratégie nationale sur les changements climatiques, Table du transport, *Les transports et les changements climatiques: Options à envisager*, Transports Canada, novembre 1999.
- ³ La Table n'a calculé que les effets unilatéraux des mesures qui se résument à une réduction de 16 p. 100 environ des émissions en 2010, mais plusieurs de ces mesures viseraient la même source des émissions et leurs effets conjugués seraient plus faibles.
- ⁴ Voir Stratégie nationale sur les changements climatiques, Groupe de travail sur les permis échangeables, *Le recours aux permis échangeables comme moyen d'atteindre les objectifs nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre*, Ottawa, avril 2000.
- ⁵ Transports Canada, *Stratégie de développement durable 2001–2003*, Ottawa, 2001.
- ⁶ Transports Canada, *Stratégie de développement durable 2001–2003*, Ottawa, 2001.
- ⁷ La TEA-21 ne finance que de manière très minime les projets et programmes de transport adoptés par les gouvernements des États et par les administrations locales en vue de les aider à respecter les exigences de la Clean Air Act mais, fait plus important, le gouvernement peut refuser d'accorder des crédits au titre de la TEA-21, pour les routes et autres modes de transport, aux administrations qui ne respectent pas les normes de qualité de l'air de la Clean Air Act.