



Printemps 2016

Rapports de la commissaire à l'environnement et au développement durable

RAPPORT 1

Le soutien fédéral à l'appui de l'infrastructure municipale durable



**Bureau du vérificateur général du Canada
Office of the Auditor General of Canada**

BVG

Rapport d'audit de performance

Le présent rapport fait état des résultats d'un audit de performance réalisé par le Bureau du vérificateur général du Canada en vertu de la *Loi sur le vérificateur général*.

Un audit de performance est une évaluation indépendante, objective et systématique de la façon dont le gouvernement gère ses activités et ses ressources et assume ses responsabilités. Les sujets des audits sont choisis en fonction de leur importance. Dans le cadre d'un audit de performance, le Bureau peut faire des observations sur le mode de mise en œuvre d'une politique, mais pas sur les mérites de celle-ci.

Les audits de performance sont planifiés, réalisés et présentés conformément aux normes professionnelles d'audit et aux politiques du Bureau. Ils sont effectués par des auditeurs compétents qui :

- établissent les objectifs de l'audit et les critères d'évaluation de la performance;
- recueillent les éléments probants nécessaires pour évaluer la performance en fonction des critères;
- communiquent les constatations positives et négatives;
- tirent une conclusion en regard des objectifs de l'audit;
- formulent des recommandations en vue d'apporter des améliorations s'il y a des écarts importants entre les critères et la performance évaluée.

Les audits de performance favorisent une fonction publique soucieuse de l'éthique et efficace, et un gouvernement responsable qui rend des comptes au Parlement et à la population canadienne.

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 l'adresse www.oag-bvg.gc.ca.

This document is also available in English.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par le vérificateur général du Canada, 2016.

N° de catalogue FA1-2/2016-1-2F-PDF

ISBN 978-0-660-05189-5

ISSN 1495-0790

Table des matières

Introduction	1
Information générale	1
Objet de l'audit	3
Constatations, recommandations et réponses	3
Fonds fédéral de la taxe sur l'essence	3
Infrastructure Canada ne pouvait pas démontrer que le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence avait permis d'obtenir les avantages escomptés sur le plan environnemental	5
Infrastructure Canada n'avait pas géré de façon cohérente les exigences clés du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence en matière de reddition de comptes et d'établissement de rapports	9
Fonds municipal vert	11
La Fédération canadienne des municipalités faisait état des avantages environnementaux des projets qu'elle finançait, mais elle n'avait pas clairement établi la façon dont ses investissements auraient un effet de levier sur d'autres projets municipaux	13
La viabilité financière à long terme du Fonds était menacée	16
Coordination des programmes de financement fédéraux	18
Infrastructure Canada n'avait pas défini ou géré adéquatement les risques environnementaux associés aux projets qu'il finance	22
Infrastructure Canada n'avait pas tous les renseignements et outils essentiels à une coordination stratégique	25
Conclusion	33
À propos de l'audit	34
Tableau des recommandations	38

Introduction

Information générale

Les contributions fédérales à la durabilité des municipalités

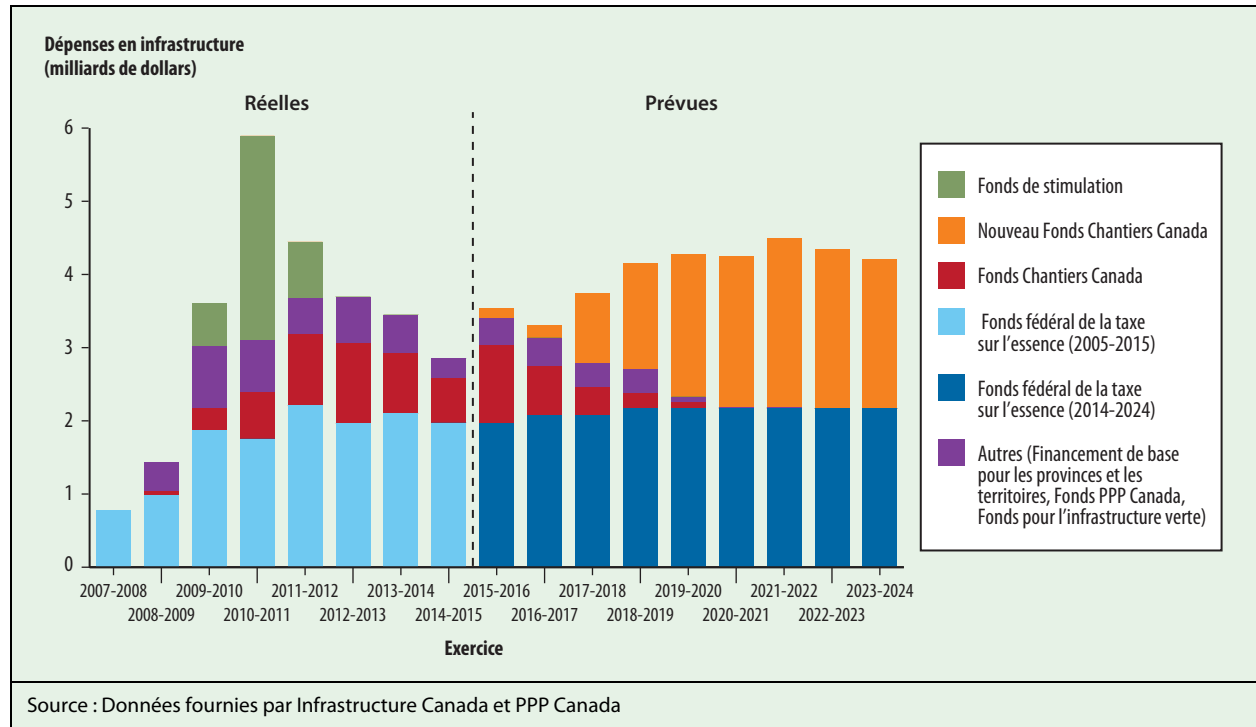
1.1 Depuis un siècle, de plus en plus de Canadiens font le choix de vivre et de travailler en milieu urbain. Selon une estimation de Statistique Canada, les six principales zones urbaines canadiennes génèrent environ la moitié de l'activité économique du pays. Or, les zones urbaines grossissent et évoluent, ce qui les oblige à relever des défis de taille : que ce soit l'offre de logements, les déplacements efficaces des personnes et des biens ou l'adaptation au changement climatique. Par conséquent, la durabilité des collectivités canadiennes sur les plans économique, social et environnemental a une incidence majeure sur la capacité du pays à répondre aux besoins des générations futures.

1.2 En vertu de la Constitution, la responsabilité légale des municipalités incombe aux provinces. Le gouvernement fédéral a néanmoins une influence sur la durabilité des municipalités de toutes les régions par la voie de ses politiques, de ses programmes de dépenses, de ses règlements (par exemple les exigences en matière d'efficacité énergétique), de la gestion des biens immobiliers fédéraux (par exemple les sites contaminés) et de la recherche dans des domaines comme l'architecture domiciliaire. Les fonds fédéraux accordés aux infrastructures municipales sont l'une des principales façons dont se manifeste cette incidence.

Entités

1.3 **Infrastructure Canada** — Créé en 2002 et menant actuellement ses activités en vertu d'un décret, Infrastructure Canada est le principal ministère responsable des efforts déployés par le gouvernement fédéral pour améliorer l'infrastructure du Canada. Ces efforts se sont traduits par des dépenses prévues de plus de 3,6 milliards de dollars pour l'exercice 2015-2016 (voir la pièce 1.1). Il s'agit du ministère fédéral chargé des programmes offerts dans le cadre du plan Chantiers Canada et du Nouveau Plan Chantiers Canada, dont il assure l'exécution avec la collaboration des provinces, des territoires, des municipalités, du secteur privé et des organismes sans but lucratif. Le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence, premier programme en importance géré par le Ministère, dispose d'une enveloppe d'environ 2 milliards de dollars par année.

Pièce 1.1 La gamme des programmes fédéraux d'infrastructure offerts a évolué au cours des dix dernières années et devrait continuer de changer au cours des prochaines années



1.4 La Fédération canadienne des municipalités — Créée en 1901, la Fédération est un organisme non gouvernemental comptant parmi ses membres les grandes villes et les petites collectivités urbaines et rurales du Canada, ainsi que 20 associations de municipalités à l'échelle provinciale et territoriale. Au début des années 2000, le gouvernement fédéral a accordé à la Fédération un fonds de dotation totalisant 500 millions de dollars, connu aujourd'hui sous le nom de Fonds municipal vert. La Fédération s'est également vu confier une somme de 50 millions de dollars devant servir à soutenir la réalisation de plans, d'études et d'essais. La Fédération est chargée de gérer le Fonds municipal vert conformément à l'entente de financement conclue avec le gouvernement fédéral. Environnement et Changement climatique Canada ainsi que Ressources naturelles Canada participent à la surveillance du Fonds au nom du gouvernement fédéral.

Objet de l'audit

1.5 Le présent audit a porté sur des programmes d'infrastructure fédéraux visant à améliorer la durabilité des collectivités sur le plan environnemental. Nous avons examiné si les objectifs du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence et du Fonds municipal vert avaient été atteints. Nous avons également examiné si Infrastructure Canada, en collaboration avec des partenaires, avait coordonné adéquatement les principaux programmes fédéraux dont le Ministère a la charge. Nous avons retenu les programmes qui finançaient l'infrastructure municipale et qui visaient entre autres à améliorer la performance et la durabilité des collectivités canadiennes sur le plan environnemental.

1.6 Cet audit est important parce que les programmes examinés sont le principal moyen par lequel le gouvernement fédéral agit directement sur la durabilité environnementale des collectivités canadiennes, et parce qu'ils représentent des investissements importants. Or, comme ces programmes devraient être maintenus ou élargis et que d'autres pourraient voir le jour, l'audit est une occasion de tirer des leçons pour l'avenir.

1.7 Nous n'avons pas examiné la gestion des terrains et des actifs fédéraux, ni l'infrastructure dans les collectivités des Premières Nations. Nous n'avons pas audité les provinces, les territoires et les municipalités.

1.8 Nos travaux d'audit visant la Fédération canadienne des municipalités se sont limités aux activités, aux processus et aux fonctions liés à l'administration du Fonds municipal vert. Nous n'avons pas audité la gestion de la Fédération dans son ensemble, ni ses composantes ou fonctions n'ayant pas de lien avec l'administration du Fonds.

1.9 La section intitulée **À propos de l'audit**, à la fin du présent rapport (voir les pages 34 à 37), donne des précisions sur l'objectif, l'étendue, la méthode et les critères de l'audit.

Constatations, recommandations et réponses

Fonds fédéral de la taxe sur l'essence

Constatation générale →

1.10 Dans l'ensemble, nous avons constaté que, même si le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence s'était avéré une source de financement prévisible pour les municipalités, Infrastructure Canada n'avait pas été en mesure de démontrer de manière satisfaisante que le Fonds avait contribué à l'assainissement de l'air et de l'eau et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Infrastructure Canada n'a pas mis en œuvre la stratégie de mesure du rendement qui aurait pu lui permettre de déterminer si

le Fonds atteignait ses objectifs, et de rendre compte des résultats au Parlement et à la population canadienne. Nous avons également constaté que le Ministère ne faisait pas une gestion cohérente des exigences clés en matière de reddition de comptes et d'établissement de rapports. Il lui est donc difficile de faire savoir au Parlement dans quelle mesure les fonds ont été gérés de façon appropriée et utilisés aux fins prévues.

1.11 Cette constatation est importante parce que depuis 2005, Infrastructure Canada a versé 13 milliards de dollars en vertu des ententes initiales du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence, Fonds dans lequel le Ministère injecte actuellement environ 2 milliards de dollars par année. Le Ministère n'est toutefois pas en mesure de présenter au Parlement une description claire des résultats obtenus après une décennie de financement. Les Canadiens ne savent pas quels résultats les sommes investies ont permis d'obtenir et, le financement se poursuivant, on ne sait pas exactement à quels résultats ils peuvent s'attendre à l'avenir.

Contexte

1.12 Le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence a été créé en 2005. Deux grandes séries d'ententes de financement ont eu lieu depuis; la première portait sur la période comprise entre 2005 et 2015. L'objectif des ententes initiales était d'offrir un financement stable et prévisible à l'appui d'infrastructures municipales durables sur le plan environnemental, qui contribuent à l'assainissement de l'air et de l'eau, et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les ententes subséquentes, qui ont été devancées d'un an, établissaient les modalités du Fonds pour la période de 2014 à 2024. Ces ententes ont pour objectifs d'assainir l'environnement, d'accroître la productivité, de stimuler la croissance économique et de contribuer au développement de villes et de collectivités fortes.

1.13 Parmi les signataires des ententes figurent les provinces, les territoires, des associations représentant les municipalités de l'Ontario et de la Colombie-Britannique, et la Ville de Toronto. Les fonds étaient accordés aux provinces et aux territoires en fonction de leur population, sous réserve d'une somme minimale devant être versée à l'Île-du-Prince-Édouard et à chacun des trois territoires. Les signataires reçoivent les fonds fédéraux deux fois par an, avant que les dépenses soient engagées, puis ils les versent à leur tour aux municipalités pour répondre aux besoins prioritaires de leur infrastructure locale.

1.14 Le budget fédéral de 2007 a prolongé jusqu'en 2014 le financement accordé dans le cadre des ententes initiales, portant ainsi l'investissement total à 13 milliards de dollars. Dans les budgets de 2011 et de 2013, le financement accordé dans le cadre du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence a été porté à 2 milliards de dollars par année, indexé au taux de 2 % par année, payable par tranche de 100 millions de dollars à compter de l'exercice 2016–2017.

1.15 Selon les modalités du Fonds, il revient aux municipalités de prendre les décisions à l'égard des investissements dans l'infrastructure, en tenant compte des catégories d'investissement admissibles, telles qu'elles sont définies par le gouvernement fédéral. Les provinces et les territoires sont chargés de l'administration du programme, et doivent rendre compte des résultats obtenus sur leur territoire. À l'échelon fédéral, Infrastructure Canada doit s'assurer que les modalités du programme sont remplies, que la reddition de comptes et la production de rapports ont lieu de manière efficace, et que le programme est mis en œuvre de manière à produire les résultats attendus.

1.16 Infrastructure Canada exige des signataires qu'ils rendent compte de l'utilisation des fonds au moyen de rapports annuels audités des dépenses, des résultats au moyen de rapports sur les résultats, et de la gestion des fonds au moyen d'évaluations. (La province de Québec n'était pas tenue de soumettre à Infrastructure Canada des rapports sur les résultats en vertu de la première entente.) Presque tous les signataires (12 sur 15) doivent présenter leur rapport des dépenses le 30 septembre de chaque année pour faire état des sommes dépensées au cours de l'exercice précédent. Les autres signataires doivent présenter leur rapport le 30 novembre ou le 31 décembre. Ce rapport des dépenses constitue une exigence clé en matière de reddition de comptes et d'établissement de rapports, car il permet de s'assurer que les signataires sont toujours admissibles au financement et que les fonds sont utilisés de manière appropriée.

1.17 Les projets financés par le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence comprennent un large éventail d'initiatives. Selon Infrastructure Canada, les projets de routes et de ponts ont été les plus largement subventionnés, représentant environ le tiers des projets soutenus et de la valeur totale du financement accordé. Parmi les autres projets, mentionnons l'amélioration du réseau d'alimentation en eau potable à Lévis, au Québec; la construction d'une installation de traitement des déchets organiques à Guelph, en Ontario; l'achat d'autobus moins énergivores à Halifax, en Nouvelle-Écosse. Cinq des plus grandes villes du Canada, soit Vancouver, Calgary, Edmonton, Toronto et Ottawa, ont consacré la majeure partie ou la totalité du financement obtenu à leur réseau de transport en commun.

Infrastructure Canada ne pouvait pas démontrer que le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence avait permis d'obtenir les avantages escomptés sur le plan environnemental

Ce que nous avons constaté

1.18 Nous avons constaté qu'Infrastructure Canada n'avait pas établi un ensemble définitif d'indicateurs de rendement, de cibles ou d'attentes particulières en matière de rendement, ni un calendrier d'évaluation lui permettant de déterminer dans quelle mesure le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence atteignait ses objectifs. Nous avons constaté

qu'Infrastructure Canada ne rendait pas compte adéquatement des résultats du Fonds au Parlement et à la population canadienne. Le Ministère faisait état des sommes dépensées à l'égard du Fonds, mais n'était pas en mesure de rendre compte des résultats obtenus.

1.19 Notre analyse à l'appui de cette constatation rend compte de ce que nous avons examiné et porte sur :

- l'établissement des objectifs;
- la mesure du rendement;
- l'établissement de rapports sur les résultats;
- la promotion des plans de durabilité des collectivités.

Importance de cette constatation

1.20 Cette constatation est importante, car à défaut d'avoir l'information pertinente liée au rendement, Infrastructure Canada n'était pas en mesure de déterminer si ses objectifs environnementaux avaient été atteints, ni de connaître les résultats obtenus par rapport aux sommes investies.

Recommandation

1.21 Notre recommandation relativement au secteur examiné est présentée au paragraphe 1.29.

Analyse pour appuyer la constatation

1.22 **Ce que nous avons examiné** — Nous avons examiné les éléments du cadre de mesure du rendement et d'établissement de rapports sur le rendement mis en place par Infrastructure Canada, les ententes relatives au Fonds fédéral de la taxe sur l'essence conclues entre le gouvernement fédéral et les signataires, ainsi que les rapports présentés par les signataires.

1.23 **L'établissement des objectifs** — Les ententes initiales du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence visaient l'atteinte de trois objectifs environnementaux : assainir l'air, assainir l'eau et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les ententes subséquentes avaient des objectifs plus larges. Nous avons constaté que les objectifs liés tant aux ententes initiales qu'aux ententes subséquentes n'étaient pas des objectifs SMART, c'est-à-dire spécifiques, mesurables, atteignables, axés sur les résultats et limités dans le temps.

1.24 **La mesure du rendement** — Dans le cas des ententes initiales du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence, les effets du financement devaient être mesurés au moyen d'indicateurs reposant sur les objectifs et les catégories de financement du Fonds. Le programme prévoyait que chaque signataire mette sur pied un comité de surveillance comptant parmi ses membres un représentant d'Infrastructure Canada, et que ce comité soit

responsable des indicateurs de rendement. Ces comités ont été mis sur pied. Nous avons cependant constaté que pour les deux séries d'ententes de financement, Infrastructure Canada, dans le cadre de sa collaboration avec les signataires, ne s'appuyait pas sur un ensemble d'indicateurs pouvant être utilisés de manière uniforme pour permettre de regrouper l'information sur les résultats à l'échelle nationale.

1.25 Pour ce qui est des ententes initiales du Fonds, Infrastructure Canada n'est pas parvenu à mesurer le rendement par rapport à ses trois objectifs environnementaux. Il sera encore plus difficile de le faire pour les ententes subséquentes, étant donné que leurs objectifs sont plus larges, que les résultats précis attendus ne sont pas clairement définis et que la liste des catégories d'investissement admissibles est plus longue. Dans certains cas, Infrastructure Canada n'a pas établi le lien de cause à effet entre la catégorie de financement (p. ex. installations de loisir) et les objectifs globaux du programme. Il suffit que le projet appartienne à une catégorie admissible pour que les fonds puissent servir à des travaux d'infrastructure, peu importe l'effet net, intentionnel ou non, sur la performance environnementale.

1.26 Dans le cas des ententes initiales, Infrastructure Canada a proposé des indicateurs propres aux projets afin de pouvoir regrouper l'information sur les résultats obtenus à l'échelle nationale. Nous avons constaté que les bénéficiaires des fonds pourraient utiliser les indicateurs proposés, au minimum, pour faire rapport sur les sommes dépensées et le nombre de projets par catégorie. Les bénéficiaires des fonds pourraient utiliser d'autres indicateurs pour mesurer des résultats, comme la longueur des routes construites ou le volume d'eau pouvant être traité aux fins du respect des normes de salubrité. Dans le cas des ententes subséquentes, la liste préliminaire des indicateurs était plus longue, et le nombre de catégories admissibles était plus grand. En novembre 2015, cette liste était toujours au stade préliminaire, si bien que l'information n'était pas recueillie ni présentée en fonction de définitions uniformes. Nous avons constaté qu'à défaut de cibles et de bases de référence, Infrastructure Canada ne pouvait mesurer le chemin parcouru, ni le chemin qu'il restait à parcourir, en vue d'atteindre les objectifs du Fonds.

1.27 **L'établissement de rapports sur les résultats** — Il incombe à Infrastructure Canada de rendre compte au Parlement et à la population canadienne des résultats du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence. En 2008, Infrastructure Canada a produit à l'intention du public un rapport intitulé *Fonds de la taxe sur l'essence : Des résultats pour les Canadiens*, qui n'a toutefois jamais été publié. En 2015, des représentants d'Infrastructure Canada ont dit travailler à un rapport consolidé sur les résultats, qu'ils n'ont pu terminer parce que certains

signataires n'avaient toujours pas remis leur propre rapport sur les résultats. Dans son **rapport ministériel sur le rendement** de 2013-2014, Infrastructure Canada n'a fait état que des sommes dépensées ainsi que du pourcentage de rapports annuels des dépenses et de rapports sur les résultats reçus au cours de l'exercice. Le rapport ne contient aucun renseignement sur l'effet qu'ont pu avoir les fonds sur la qualité de l'environnement.

1.28 La promotion des plans de durabilité des collectivités — Conformément à 11 des 13 ententes initiales du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence, les signataires devaient veiller à l'élaboration de plans intégrés de durabilité des collectivités. Ces plans à long terme, élaborés en consultation avec des membres de la collectivité, donnent une orientation à la collectivité pour l'aider à atteindre ses objectifs de durabilité sur les plans environnemental, culturel, social et économique. Les administrations ont adopté des approches différentes pour remplir cette exigence. Par exemple, dans les ententes de financement conclues avec 54 municipalités, la Nouvelle-Écosse a inclus l'obligation de produire de tels plans. Nous avons constaté qu'Infrastructure Canada n'avait pas systématiquement fait de suivi ou produit de rapports concernant la réalisation et l'utilisation des plans intégrés de durabilité des collectivités, ni pris d'autres mesures pour en faire la promotion.

1.29 Recommandation — Infrastructure Canada devrait travailler de concert avec les signataires des ententes en vue d'élaborer une stratégie efficace de mesure de rendement, afin d'obtenir l'information dont le Ministère a besoin pour déterminer si les objectifs du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence ont été atteints et de prendre les mesures correctives qui s'imposent, le cas échéant. Infrastructure Canada devrait utiliser cette information pour rendre compte au Parlement et à la population canadienne des résultats du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence.

Réponse du Ministère — *Recommandation acceptée. Le Fonds de la taxe sur l'essence offre aux municipalités une source de financement stable, souple et prévisible pour les aider à bâtir et à revitaliser leur infrastructure. Même si les projets financés dans le cadre du Fonds apportent une contribution à l'atteinte des objectifs nationaux en matière de productivité, de croissance économique, d'environnement sain ainsi que de cités et de collectivités robustes, entre autres, il ne s'agit pas de l'objectif principal du programme. En outre, les difficultés relatives aux différentes administrations compliquent l'harmonisation (de manière cohérente) des rapports sur les résultats et le rendement à l'échelle nationale.*

Rapport ministériel sur le rendement — Compte rendu des résultats obtenus par un ministère ou un organisme donné par rapport aux attentes de rendement énoncées. Le rapport, qui porte sur le dernier exercice terminé, est habituellement déposé au Parlement à l'automne.

Infrastructure Canada travaillera avec les signataires pour élaborer une stratégie appropriée et efficace de mesure du rendement afin de mesurer les résultats.

Infrastructure Canada mettra en œuvre une stratégie plus pragmatique de reddition de comptes sur le rendement pour le Fonds et ira de l'avant avec les trois résultats spécifiques et mesurables indiqués ci-dessous :

- *offrir aux municipalités un accès à une source de financement prévisible;*
- *investir dans les infrastructures communautaires;*
- *soutenir et encourager une planification à long terme et la gestion des infrastructures.*

Infrastructure Canada travaillera avec les signataires pour colliger les résultats indiqués dans leurs prochains rapports sur les résultats qui seront publiés en 2018 afin de démontrer les résultats du programme. Infrastructure Canada utilisera les renseignements sur le rendement soumis par les provinces pour rendre des comptes au Parlement et aux Canadiens sur les résultats dans le cadre de son rapport ministériel sur le rendement.

Infrastructure Canada n'avait pas géré de façon cohérente les exigences clés du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence en matière de reddition de comptes et d'établissement de rapports

Ce que nous avons constaté

1.30 Nous avons relevé des déficiences dans les procédures d'Infrastructure Canada visant à assurer de façon efficace la reddition de comptes et l'établissement de rapports relatifs au Fonds fédéral de la taxe sur l'essence. Nous avons également constaté que dans certains cas, le Ministère avait retardé le versement des fonds lorsque les signataires présentaient leur rapport annuel des dépenses en retard.

1.31 Notre analyse à l'appui de cette constatation rend compte de ce que nous avons examiné et porte sur :

- la gestion des exigences relatives aux rapports annuels;
- la gestion des exigences relatives aux rapports sur les résultats.

Importance de cette constatation

1.32 Cette constatation est importante parce que dans le cadre du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence, les signataires obtiennent les fonds avant de procéder aux dépenses, et parce que les fonds n'ont pas à être utilisés pendant l'exercice au cours duquel ils sont versés. Si Infrastructure Canada ne s'est pas doté et n'utilise pas de mécanismes de vérification lui permettant de s'assurer que les fonds sont gérés de façon appropriée, le Parlement ne peut avoir la certitude que les fonds servent aux fins prévues.

Recommandation

1.33 Nous n'avons pas présenté de recommandation relativement au secteur examiné.

Analyse pour appuyer la constatation

1.34 **Ce que nous avons examiné** — Nous avons examiné la façon dont Infrastructure Canada avait géré les exigences en matière de reddition de comptes dans le cas de 35 des 57 seconds paiements possibles versés aux signataires des ententes, entre octobre 2012 et novembre 2015. Dans le cadre des ententes initiales, ces versements ne devaient être effectués qu'après réception, par Infrastructure Canada, des rapports annuels des dépenses des signataires. Dans le cadre des ententes de financement subséquentes, le Ministère a envoyé des lettres précisant les montants des versements ainsi que les dates auxquelles ils seraient acheminés aux signataires respectant leur entente. Nous avons examiné la façon dont le Ministère avait surveillé et traité les retards de production des rapports exigés. Nous avons également examiné la façon dont le Ministère avait géré les exigences en matière de reddition de comptes dans le cas des rapports sur les résultats.

1.35 **La gestion des exigences relatives aux rapports annuels** — Nous avons constaté qu'Infrastructure Canada devait composer depuis au moins deux ans avec des signataires remettant leurs rapports en retard. Par exemple, les dossiers du Ministère ont révélé qu'au 30 novembre 2015, 5 des 13 signataires avaient respecté le délai fixé pour la présentation de leurs rapports annuels. Deux autres rapports ne devaient être présentés que le 31 décembre 2015.

1.36 Pour 25 des 35 versements examinés, nous avons constaté des déficiences et des incohérences dans la manière dont Infrastructure Canada faisait le suivi des rapports présentés par les signataires et exigeait de ces derniers qu'ils rendent compte de leur utilisation du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence. Dans trois de ces cas, le Ministère a procédé aux versements avant d'avoir reçu le rapport annuel des dépenses. Dans d'autres situations similaires touchant des ententes initiales ou subséquentes, le Ministère a pris des mesures lorsque des rapports se faisaient attendre, soit en retenant les fonds, soit en retardant l'émission de la lettre de financement de l'exercice suivant, ce qui a eu une incidence sur les versements subséquents.

1.37 Dans les 22 autres cas, nous avons constaté des lacunes dans la manière dont Infrastructure Canada examinait les rapports et approuvait les versements. Nous avons recensé 7 cas où les fonctionnaires n'avaient pas terminé leur analyse des rapports sur les dépenses avant de recommander le versement des fonds aux signataires, ainsi que 15 cas où les approbations n'avaient pas été clairement documentées avant la recommandation des versements. Nous avons noté que dans certains cas, les représentants du Ministère avaient prévu terminer leur examen après coup. Au cours de l'audit, nous avons par ailleurs observé

des améliorations dans la manière dont le Ministère surveillait et approuvait les rapports sur les dépenses, et nous nous attendons à ce que ces améliorations se poursuivent.

1.38 La gestion des exigences relatives aux rapports sur les résultats — Conformément aux ententes de financement, la plupart des signataires devaient également produire et rendre public des sommaires périodiques faisant état des résultats obtenus sur leur territoire grâce au Fonds fédéral de la taxe sur l'essence. Dans le cas des ententes initiales, les rapports sur les résultats devaient être présentés pour la première fois en 2009, et à intervalles réguliers par la suite. Ces rapports devaient documenter les résultats obtenus par rapport aux objectifs d'assainissement de l'air, d'assainissement de l'eau et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. En novembre 2015, deux signataires n'avaient toujours pas soumis leur rapport sur les résultats, rapport qu'ils devaient pourtant présenter en 2012. Enfin, nous avons remarqué qu'Infrastructure Canada n'avait aucun moyen d'obliger les signataires à respecter cette exigence.

Fonds municipal vert

Constatation générale →

1.39 Dans l'ensemble, nous avons constaté que la Fédération canadienne des municipalités gérait le Fonds municipal vert de façon à soutenir les projets municipaux novateurs dans l'ensemble du Canada. La Fédération avait également adopté de bonnes pratiques pour faire le suivi et rendre compte des résultats environnementaux des projets qu'elle finançait. La Fédération n'avait toutefois pas établi de description claire des résultats qu'elle souhaitait obtenir pour ce qui est de l'incidence de ses investissements sur d'autres projets municipaux. De plus, principalement en raison de la conjoncture économique, la dotation du Fonds risquait de passer sous le seuil minimum prescrit, ce qui compromettrait l'atteinte de ses objectifs.

1.40 Cette constatation est importante parce que le Fonds municipal vert cible les projets novateurs visant à améliorer la performance environnementale des collectivités canadiennes; il est par conséquent complémentaire à d'autres programmes de financement fédéraux. Pour que son efficacité soit optimale, le Fonds doit être assorti d'objectifs clairs et d'attentes précises en matière de performance environnementale, et ce, pour l'ensemble de ses activités. De plus, les risques à long terme qui planent sur sa viabilité financière doivent être atténués.

Contexte

1.41 En 2000, la Fédération canadienne des municipalités a reçu des sommes de la part d'Environnement Canada (renommé Environnement et Changement climatique Canada en novembre 2015) et de Ressources naturelles Canada, afin de créer le Fonds d'habilitation municipal vert et le Fonds d'investissement municipal vert. En 2005, ces fonds ont été

fusionnés pour former le Fonds municipal vert, dont la dotation totale serait de 500 millions de dollars et qui serait géré conformément aux modalités d'une entente de financement. La Fédération a en outre reçu 50 millions de dollars sous la forme de subventions à verser conformément à l'entente de financement, en vue de soutenir des activités comme la réalisation de plans, d'études et d'essais.

1.42 En vertu de l'entente de financement, le Fonds a pour but « d'aider les administrations municipales canadiennes à multiplier les investissements dans les projets environnementaux municipaux, d'accorder des subventions pour la réalisation d'études de faisabilité, d'évaluations, de plans de durabilité des collectivités et d'essais sur le terrain, et d'accorder des prêts et des garanties de prêts aux requérants admissibles en vue de la réalisation de projets. » L'entente souligne aussi que le gouvernement du Canada et la Fédération souhaitent contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des Canadiens en rehaussant la qualité de l'air, de l'eau et du sol, et en luttant contre le changement climatique. Depuis la création du Fonds, la Fédération a revu périodiquement sa stratégie en vue d'atteindre cet objectif.

1.43 Le Fonds appuie des projets dans cinq grands secteurs : **sites contaminés**, énergie, transports, matières résiduelles, et eau. La sélection des projets repose sur différents critères, dont le recours à des approches novatrices. Selon le rapport annuel de 2014-2015, quelque 56 millions de dollars ont été octroyés au cours de cet exercice et, depuis la mise en œuvre de l'initiative, des investissements totalisant 756 millions de dollars ont été approuvés et 891 projets ont été menés à terme. Entre autres exemples, le Fonds a octroyé un prêt d'environ 1,5 million de dollars et une subvention d'environ 300 000 \$ en vue de soutenir un centre communautaire de l'Île-des-Chênes, au Manitoba, doté d'un système de chauffage géothermique collectif visant à réduire la consommation d'énergie.

1.44 Le Conseil du Fonds municipal vert guide la Fédération pour ce qui est de la gestion du Fonds. Il est formé de représentants du gouvernement fédéral (Environnement et Changement climatique Canada, Ressources naturelles Canada et Infrastructure Canada), de représentants des municipalités et de membres externes représentant les secteurs public et privé ainsi que les milieux universitaires et de l'environnement.

Site contaminé — Friche commerciale ou industrielle vacante et abandonnée ou sous-utilisée où se sont déroulées des activités ayant entraîné une contamination réelle ou perçue, et présentant de réelles possibilités de réaménagement.

La Fédération canadienne des municipalités faisait état des avantages environnementaux des projets qu'elle finançait, mais elle n'avait pas clairement établi la façon dont ses investissements auraient un effet de levier sur d'autres projets municipaux

Ce que nous avons constaté

1.45 Nous avons constaté que la Fédération canadienne des municipalités finançait des projets conformément aux attentes concernant les types de projets financés et les lieux où ils seraient réalisés, telles qu'elles étaient établies dans l'entente de financement du Fonds municipal vert. Nous avons également constaté que la Fédération mesurait les avantages environnementaux des projets qu'elle appuyait, et qu'elle en faisait rapport. Nous avons cependant constaté que la Fédération n'avait pas établi de façon précise les objectifs qu'elle poursuivait pour ce qui est de l'effet de levier de ces projets sur l'innovation des municipalités.

1.46 Notre analyse à l'appui de cette constatation rend compte de ce que nous avons examiné et porte sur :

- l'établissement d'objectifs et la mesure des progrès réalisés;
- la mesure des avantages environnementaux et l'établissement de rapports connexes.

Importance de cette constatation

1.47 Cette constatation est importante parce que la Fédération, ses partenaires et la population canadienne doivent connaître précisément quels sont les objectifs et les attentes en matière de rendement du Fonds municipal vert afin de déterminer l'incidence de celui-ci au-delà des projets qu'il finance directement. L'obligation des bénéficiaires de faire le suivi des avantages environnementaux réels de leurs projets est une caractéristique novatrice du Fonds. Il s'agit d'une bonne pratique, qui pourrait être reprise dans le cadre d'autres programmes de financement de l'infrastructure et qui permettrait de quantifier les résultats des projets et de favoriser l'apprentissage systématique.

Recommandation

1.48 Notre recommandation relativement au secteur examiné est présentée au paragraphe 1.52.

Analyse pour appuyer la constatation

1.49 **Ce que nous avons examiné** — Nous avons examiné les documents de planification et les éléments du système de gestion du rendement et d'établissement de rapports sur le rendement du Fonds municipal vert. Nous avons également examiné les procédures utilisées par la Fédération pour obtenir des estimations des avantages environnementaux des projets d'immobilisations qu'elle finance, y compris les systèmes de gestion de l'information et les contrôles de la qualité.

1.50 L'établissement d'objectifs et la mesure des progrès réalisés — Conformément à l'entente de financement, le Fonds a en partie pour but d'octroyer des subventions et des prêts en vue de la réalisation de projets environnementaux municipaux. Nous avons constaté que la Fédération avait fixé des attentes en matière de rendement et qu'elle respectait les exigences énoncées dans l'entente de financement pour ce qui est des types de projets financés et de l'atteinte d'un équilibre régional et d'un équilibre rural-urbain (voir la pièce 1.2). Par exemple, environ 20 % du financement accordé visait des projets devant être réalisés dans des collectivités de petite taille ou dans des collectivités rurales ou isolées, ce qui est sensiblement proportionnel à la distribution de la population canadienne.

Pièce 1.2 Le Fonds municipal vert a financé des initiatives dans diverses catégories

Catégorie d'initiatives	Nombre de demandes reçues ¹	Nombre d'initiatives approuvées ²	Valeur totale des subventions et prêts approuvés ³ (en millions de dollars)
Projets d'immobilisations	577	188	680,3 \$
Friches industrielles (sites contaminés)	46	13	39,8 \$
Énergie	255	91	320,3 \$
Transports	42	8	34,5 \$
Déchets	92	21	71,6 \$
Eau	133	49	175,0 \$
Multisectoriel	9	6	39,1 \$
Plans, études de faisabilité et essais sur le terrain	1 476	900	75,3 \$
Total	2 053	1 088	755,7 \$
Milieu urbain	1 452	782	596,0 \$
Milieu rural	601	306	159,7 \$

Les données ont été recueillies depuis l'entrée en vigueur du Fonds en 2000 jusqu'à l'exercice 2014-2015, inclusivement.

¹ Nombre de demandes présentées à la Fédération canadienne des municipalités pour obtenir un financement du Fonds municipal vert. La date de la demande correspond à la date de réception de la demande par la Fédération.

² Nombre de demandes approuvées par le Conseil d'administration de la Fédération canadienne des municipalités, en fonction de la date d'approbation du Conseil. Les demandes approuvées au cours d'un exercice donné peuvent avoir été présentées au cours d'un exercice antérieur. Les données comprennent les demandes qui ont été retirées ou fermées après avoir été approuvées.

³ Les données comprennent les sommes approuvées initialement par le Conseil plus tout autre financement approuvé moins les sommes des demandes qui ont été retirées, fermées ou annulées. Comme il s'agit de nombres arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

Source : Fédération canadienne des municipalités

1.51 Le Fonds a aussi pour but de stimuler les investissements dans des projets municipaux. Nous avons constaté que la Fédération n'avait toujours pas décrit clairement ses objectifs pour ce qui est de l'incidence de ses investissements et de ses autres produits et services sur d'autres projets municipaux et d'autres types d'innovation. Cela concerne aussi la façon dont elle ciblait et offrait des services de transfert des connaissances, par exemple en organisant des webinaires ou des conférences pour renseigner les municipalités au sujet des projets novateurs. La Fédération disposait de certains renseignements concernant la fréquence à laquelle les projets pilotes ou études soutenus par le Fonds étaient « convertis » en projets d'immobilisations complets, mais il ne s'agissait là que d'une des façons dont ses projets influaient sur l'adoption de pratiques novatrices par les municipalités.

1.52 **Recommandation** — La Fédération canadienne des municipalités, en consultation avec le Conseil du Fonds municipal vert (qui compte des représentants de Ressources naturelles Canada et d'Environnement et Changement climatique Canada parmi ses membres), devrait établir des objectifs, des cibles de rendement et des indicateurs précis concernant l'effet de levier de ses investissements sur les projets environnementaux municipaux.

Réponse de la Fédération canadienne des municipalités — *Recommandation acceptée. La Fédération canadienne des municipalités établira les objectifs, les cibles de rendement et les indicateurs voulus pour mieux rendre compte des différents mécanismes d'accroissement de l'effet de levier mis de l'avant par le Fonds municipal vert. La Fédération étant actuellement rendue à la dernière année de mise en œuvre du plan triennal du Fonds municipal vert, elle profitera de cette conjoncture pour engager le Conseil du Fonds municipal vert dans l'établissement de ces objectifs et de ces cibles. Les résultats de ce travail avec le Conseil feront partie du prochain plan triennal du Fonds municipal vert.*

1.53 **La mesure des avantages environnementaux et l'établissement de rapports connexes** — Les contrats liés aux projets d'immobilisations comportaient une clause de retenue de garantie obligeant les bénéficiaires à faire rapport des avantages environnementaux après au moins 12 mois consécutifs de fonctionnement – généralement un an après l'achèvement du projet. Cette clause a permis à la Fédération de recueillir et d'analyser des données sur le rendement réel des projets, et de comparer ces observations aux effets prévus. Cette exigence diffère de celles imposées aux projets financés par Infrastructure Canada dans le cadre d'autres programmes.

1.54 Nous avons constaté que la Fédération surveillait ces avantages environnementaux et qu'elle en faisait rapport. Par exemple, dans ses rapports annuels, la Fédération a fait état du nombre de projets financés dans le secteur de l'énergie, ainsi que des réductions attendues et réelles des gaz à effet de serre.

La viabilité financière à long terme du Fonds était menacée

Ce que nous avons constaté

1.55 Nous avons constaté que la viabilité financière à long terme du Fonds municipal vert était menacée, surtout en raison de la conjoncture économique actuelle et des modalités de l'entente de financement conclue avec Environnement et Changement climatique Canada et Ressources naturelles Canada. Le solde du Fonds risquait de passer sous le seuil prescrit de 500 millions de dollars, ce qui compromettrait aussi l'atteinte de ses objectifs. Nous avons constaté que la Fédération avait pris des mesures pour corriger le tir, mais que selon elle, cela ne suffirait sans doute pas à contrer la baisse prévue du solde du Fonds.

1.56 Notre analyse à l'appui de cette constatation rend compte de ce que nous avons examiné et porte sur :

- l'évaluation de la viabilité du Fonds;
- la prise de mesures pour améliorer la viabilité du Fonds.

Importance de cette constatation

1.57 Cette constatation est importante parce que la baisse du solde du Fonds signifierait aussi la baisse de la valeur totale des projets pouvant être financés chaque année. De plus, en raison des mêmes facteurs, il y aurait moins de ressources pouvant servir à l'exploitation du Fonds et au renforcement des capacités des municipalités. Or, s'il y a moins de municipalités pouvant bénéficier du Fonds pour élaborer et réaliser des projets novateurs, alors le Fonds ne sera peut-être pas en mesure d'atteindre son objectif global.

Recommandation

1.58 Notre recommandation relativement au secteur examiné est présentée au paragraphe 1.62.

Analyse pour appuyer la constatation

1.59 **Ce que nous avons examiné** — Nous avons examiné l'analyse financière réalisée par la Fédération quant à l'avenir du Fonds municipal vert, les mesures prises par la Fédération, et son analyse des effets de ces mesures sur la viabilité prévue du Fonds. La viabilité du Fonds a été établie selon les modalités de l'entente de financement, qui exigeaient que le Fonds octroie un certain montant de prêts et de subventions annuellement, et qu'il contribue chaque année à une réserve pour prêts non productifs, tout en maintenant le solde du Fonds à au moins 500 millions de dollars. Il fallait en outre que les revenus d'intérêts (placements et prêts) soient suffisants pour maintenir les exigences minimales en matière de financement et couvrir les dépenses d'exploitation du Fonds.

1.60 L'évaluation de la viabilité du Fonds — Nous avons constaté qu'en 2012, la Fédération prévoyait que le solde du Fonds diminuerait au cours des 10 années suivantes, pour passer sous le seuil prescrit. Les restrictions liées aux types d'investissements pouvant être réalisés par les gestionnaires du Fonds ainsi que d'autres modalités de l'entente de financement de 2005 ont contribué à cette situation. Par exemple, 150 millions de dollars avaient été mis en réserve pour les projets de réhabilitation et de remise en état des sites contaminés au sein des collectivités, alors que la Fédération avait reçu relativement peu de demandes dans ce secteur. Parmi les autres facteurs figuraient la fluctuation des taux de rendement des placements du Fonds et l'effet de l'inflation. Par exemple, l'inflation avait réduit la valeur relative du Fonds depuis sa création.

1.61 La prise de mesures pour améliorer la viabilité du Fonds — Nous avons constaté que la Fédération avait pris des mesures en réponse à certains facteurs sur lesquels elle pouvait agir. Par exemple, la Fédération a augmenté les taux dont sont assortis les prêts consentis à des emprunteurs autres que les municipalités. La Fédération était d'avis que ces mesures retarderaient le déclin du solde, mais qu'elles ne suffiraient vraisemblablement pas à le contrer.

1.62 Recommandation — Ressources naturelles Canada, Environnement et Changement climatique Canada et la Fédération canadienne des municipalités devraient revoir les modalités de l'entente de financement du Fonds municipal vert et les modifier au besoin afin de résoudre la question de la viabilité financière du Fonds. Ces parties devraient envisager l'ajout d'une exigence imposant un examen périodique de l'entente, afin de veiller à ce que celle-ci continue de cadrer avec les objectifs du Fonds.

***Réponse des Ministères** — Recommandation acceptée. Dans le cadre de l'examen des engagements du budget de 2016 et du processus de mise en œuvre des nouvelles mesures de financement, Ressources naturelles Canada et Environnement et Changement climatique Canada collaboreront avec la Fédération canadienne des municipalités pour trouver des façons de favoriser la viabilité à long terme du Fonds, par exemple la modification des lignes directrices en matière d'investissement du Fonds et l'examen régulier de ses modalités.*

***Réponse de la Fédération canadienne des municipalités** — Recommandation acceptée. Au cours des dernières années, la Fédération canadienne des municipalités a consacré beaucoup d'énergie à l'analyse des défis associés à la viabilité du Fonds municipal vert et à la mise en œuvre des mesures de gestion voulues; elle s'est également activement employée à faire connaître et comprendre au Conseil du Fonds municipal vert les préoccupations relatives à la viabilité du Fonds. Cette analyse pourrait servir de base aux premières discussions avec Environnement et Changement climatique Canada et Ressources*

naturelles Canada. La Fédération travaillera en collaboration avec ces deux ministères fédéraux en vue de pouvoir apporter le plus rapidement possible à l'entente de financement les modifications nécessaires pour garantir la viabilité du Fonds. Il faudra d'autres consultations avec ces ministères au sujet de la marche à suivre et du calendrier de mise en œuvre de cette recommandation.

Coordination des programmes de financement fédéraux

Constatation générale →

1.63 Dans l'ensemble, nous avons constaté qu'Infrastructure Canada collaborait avec des partenaires, mais qu'il lui manquait certains éléments nécessaires à la coordination des programmes clés placés sous sa responsabilité, qui visaient à améliorer la performance et la durabilité des municipalités canadiennes sur le plan environnemental. Le Ministère ne tenait pas adéquatement compte des risques environnementaux, comme ceux liés au changement climatique, pour prendre ses décisions de financement, et les programmes existants n'encourageaient pas activement le recours à des méthodes novatrices pour atténuer ces risques. Le Ministère ne disposait pas de renseignements suffisants concernant l'état de l'infrastructure, les besoins de financement et les obstacles à la durabilité, pour étayer la prise de décisions stratégiques et coordonnées en matière de financement. Infrastructure Canada s'était doté d'un plan de financement à long terme de l'infrastructure. Cependant, le Nouveau Plan Chantiers Canada qui en a résulté ne faisait état que de certains rôles et de certaines responsabilités du gouvernement fédéral, sans préciser quelles étaient ses priorités en matière d'infrastructure et sans énoncer d'objectifs ou de moyens clairs pour mesurer les résultats et faire rapport sur ceux-ci.

1.64 Cette constatation est importante parce qu'une prise en compte inadéquate des risques environnementaux signifie que les projets ne sont peut-être pas conçus de façon à réduire au maximum l'impact environnemental ou, par exemple, à résister aux éventuels épisodes de temps violent [voir les *Rapports de la commissaire à l'environnement et au développement durable* (printemps 2016), rapport 2, « L'atténuation des effets du temps violent »]. Le manque de prévisibilité et de clarté des programmes fédéraux peut influencer sur la capacité des collectivités de déterminer quels fonds conviennent le mieux à leurs besoins et d'obtenir les ressources en temps opportun. Les lacunes en matière d'information limitent la capacité du gouvernement fédéral de s'assurer que ses programmes répondent aux besoins des collectivités. Cela pourrait réduire l'efficacité avec laquelle les fonds fédéraux améliorent la performance et la durabilité des municipalités sur le plan environnemental.

Contexte

1.65 Le gouvernement fédéral a réalisé des investissements substantiels dans l'infrastructure municipale durable sur le plan environnemental depuis 2000, par la voie de différents programmes, dont le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence, le Fonds municipal vert et un fonds ciblant les projets d'infrastructure verte. Bon nombre de ces programmes ont procuré du financement aux mêmes types de projets d'infrastructure (voir la pièce 1.3). En coordonnant efficacement l'élaboration et l'exécution de ces programmes, il est possible de veiller à ce que les fonds fédéraux créent de la valeur pour les Canadiens, qu'ils ne soient pas contradictoires et qu'ils remplissent leurs engagements en faveur de l'amélioration de la qualité de l'environnement.

1.66 Infrastructure Canada est le ministère fédéral principal chargé de l'élaboration des politiques en matière d'infrastructure et de l'exécution des programmes connexes. Pour exécuter les programmes dont il a la charge, le Ministère s'appuie sur des partenariats avec différentes parties prenantes : les provinces, les territoires, les municipalités, des entreprises du secteur privé, des organismes sans but lucratif, et d'autres ministères et organismes fédéraux. L'exécution de ses programmes de financement à l'échelle nationale présente des difficultés de taille, notamment pour :

- créer et maintenir des relations de travail efficaces avec chacune des administrations participantes;
- adapter l'exécution des programmes en fonction de la conjoncture économique, des priorités et des capacités diverses des autres ordres de gouvernement;
- agir de concert avec les autres organismes fédéraux prenant part à l'exécution des programmes d'infrastructure.

1.67 Le Ministère doit se doter de mécanismes efficaces de planification stratégique, de communication et de coopération afin de veiller à ce que ses programmes puissent donner les résultats attendus. En outre, comme les responsabilités relatives à la performance environnementale incombent à plusieurs ordres de gouvernement, les rôles et responsabilités doivent être clairement établis afin que les risques environnementaux puissent être définis et gérés adéquatement.

Pièce 1.3 Les programmes fédéraux ont procuré du financement à divers types d'infrastructures municipales

Type d'infrastructure	Fonds fédéral de la taxe sur l'essence (2005)	Fonds fédéral de la taxe sur l'essence (2014)	Fonds Chantiers Canada	Nouveau Fonds Chantiers Canada (volet infrastructure nationale)	Nouveau Fonds Chantiers Canada (volet infrastructure provinciale-territoriale)	Fonds pour l'infrastructure verte	Fonds de stimulation de l'infrastructure	Fonds PPP Canada ¹	Fonds municipal vert ²
Réhabilitation des sites contaminés/ réaménagement des friches industrielles	✓	✓	✓		✓			✓	✓
Transport et stockage du carbone						✓			
Renforcement des capacités	✓	✓							✓
Projets de collaboration			✓						
Connectivité et large bande		✓	✓		✓			✓	
Services communautaires							✓		
Culture		✓	✓				✓	✓	
Eau potable	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓
Atténuation des catastrophes		✓	✓	✓				✓	
Énergie	✓	✓							
Énergie verte			✓		✓	✓		✓	✓
Autoroutes et routes principales		✓	✓	✓				✓	
Innovation					✓				
Systèmes de transport intelligents				✓					

¹ Géré par PPP Canada

² Géré par la Fédération canadienne des municipalités

Pièce 1.3 Les programmes fédéraux ont procuré du financement à divers types d'infrastructures municipales (suite)

Type d'infrastructure	Fonds fédéral de la taxe sur l'essence (2005)	Fonds fédéral de la taxe sur l'essence (2014)	Fonds Chantiers Canada	Nouveau Fonds Chantiers Canada (volet infrastructure nationale)	Nouveau Fonds Chantiers Canada (volet infrastructure provinciale-territoriale)	Fonds pour l'infrastructure verte	Fonds de stimulation de l'infrastructure	Fonds PPP Canada ¹	Fonds municipal vert ²
Aéroports locaux et régionaux		✓	✓	✓	✓			✓	
Routes et ponts locaux	✓	✓	✓				✓	✓	
Nord (territoires seulement)					✓				
Parcs et sentiers							✓		
Ports				✓					
Transport en commun	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
Transport ferroviaire				✓					
Loisirs		✓	✓						
Transport ferroviaire sur courtes distances		✓	✓		✓			✓	
Transport maritime sur courtes distances		✓	✓		✓			✓	
Gestion des déchets solides	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓
Sports		✓	✓						
Tourisme		✓	✓					✓	
Eaux usées	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓

¹ Géré par PPP Canada

² Géré par la Fédération canadienne des municipalités

Infrastructure Canada n'avait pas défini ou géré adéquatement les risques environnementaux associés aux projets qu'il finance

Ce que nous avons constaté

1.68 Nous avons constaté qu'Infrastructure Canada n'avait pas défini ou géré adéquatement les risques environnementaux associés aux projets qu'il finance. Le Ministère s'attendait à ce que les parties prenantes des principaux projets lui fournissent des renseignements sur les risques environnementaux connexes, notamment ceux liés au changement climatique, mais il ne tenait pas compte de ces renseignements dans ses analyses des risques associés aux projets. Nous avons également constaté qu'Infrastructure Canada avait terminé la première étape de l'évaluation environnementale stratégique de quatre des programmes que nous avons examinés, mais que le Ministère n'avait pas procédé à une évaluation détaillée des effets environnementaux. Par ailleurs, le Ministère a mentionné qu'il n'avait pas le mandat d'encourager le recours à de nouvelles méthodes qui permettraient de réduire les effets environnementaux.

1.69 Notre analyse à l'appui de cette constatation rend compte de ce que nous avons examiné et porte sur :

- la prise en compte des risques liés au changement climatique;
- l'évaluation des effets environnementaux;
- la promotion de l'innovation comme moyen d'atténuer les risques environnementaux.

Importance de cette constatation

1.70 Cette constatation est importante parce que le changement climatique présente un risque grandissant pour l'infrastructure municipale. Si ce risque n'est pas pris en compte à l'étape de la conception du projet, les parties prenantes pourraient par la suite s'exposer à des coûts élevés et imprévus. L'évaluation environnementale est un outil essentiel qui permet de veiller à la prise en compte des effets environnementaux des projets, et ce, à un stade précoce de la conception, de façon à atténuer les effets négatifs. L'innovation jouera un rôle de premier plan pour répondre aux besoins futurs des municipalités canadiennes, particulièrement en raison des pressions exercées sur les ressources financières disponibles et de l'apparition de risques nouveaux, comme ceux liés au changement climatique.

Recommandation

1.71 Notre recommandation relativement au secteur examiné est présentée au paragraphe 1.100.

Analyse pour appuyer la constatation

1.72 **Ce que nous avons examiné** — Nous avons examiné les procédures utilisées par Infrastructure Canada pour prendre en compte les risques

environnementaux, comme ceux liés au changement climatique, dans le cadre de l'évaluation des projets. Nous avons également examiné comment le Ministère utilisait les évaluations environnementales stratégiques et celles propres aux projets pour atténuer les effets négatifs possibles sur l'environnement. Nous avons examiné les évaluations stratégiques réalisées dans le cadre du plan Chantiers Canada, du Nouveau Plan Chantiers Canada, du Fonds pour l'infrastructure verte et des deux séries d'ententes du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence. Nous avons également examiné le rôle joué par le Ministère pour faire la promotion de l'innovation comme moyen d'atténuer les risques environnementaux.

1.73 La prise en compte des risques liés au changement climatique — Selon le Cadre stratégique fédéral sur l'adaptation de 2011, Infrastructure Canada est censé prendre des mesures pour veiller à l'intégration efficace des éléments liés au changement climatique dans ses propres programmes, politiques et activités et pour encourager la prise de mesures par des tiers.

1.74 Nous avons constaté que dans le cadre du Nouveau Fonds Chantiers Canada, un ensemble de programmes de financement géré par Infrastructure Canada, le Ministère s'attendait à ce que les parties prenantes des principaux projets lui fournissent des renseignements sur les risques environnementaux connexes, notamment ceux liés au changement climatique. Nous avons toutefois constaté que le Ministère n'exigeait pas que ses fonctionnaires analysent systématiquement les risques liés au changement climatique. Plutôt, les analyses ministérielles des risques portaient sur les risques qui pouvaient empêcher ou retarder l'achèvement fructueux des projets, comme la nécessité ou non d'une évaluation environnementale fédérale, l'obtention ou non du financement, ou la complexité du projet. Le Ministère nous a informés qu'il n'avait pas été investi du pouvoir d'examiner les risques liés au changement climatique.

1.75 L'évaluation des effets environnementaux — À l'échelon fédéral, les effets environnementaux sont évalués de deux façons. Les évaluations environnementales stratégiques sont utilisées pour déterminer les effets possibles des politiques, des plans ou des programmes proposés. Dans le cas de propositions de projets particulières, des évaluations environnementales de projets sont utilisées pour analyser plus en détail les effets négatifs potentiels ainsi que les mesures d'atténuation.

1.76 En ce qui a trait aux évaluations environnementales stratégiques, nous avons constaté qu'Infrastructure Canada avait, comme il se devait, réalisé la première étape de l'évaluation (analyse préliminaire) pour quatre des cinq programmes que nous avons examinés. Le Ministère n'était pas en mesure de présenter une analyse environnementale stratégique pour le cinquième programme, concernant la création du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence en 2005. Nous avons constaté que ces quatre analyses préliminaires comprenaient des renseignements et des analyses suffisants

pour déterminer si les programmes risquaient d'avoir des effets environnementaux importants, et donc s'il y avait lieu de procéder à une évaluation détaillée des effets. Nous avons toutefois constaté que les décisions de ne pas procéder à une évaluation détaillée n'étaient pas documentées ou, selon nous, n'étaient pas conformes aux directives relatives à la prise de telles décisions. (Nous avons fait état de constatations connexes dans les *Rapports de la commissaire à l'environnement et au développement durable* (automne 2015), rapport 3, « Progrès réalisés par les ministères et organismes dans la mise en œuvre des stratégies de développement durable ».)

1.77 Une évaluation environnementale stratégique détaillée pourrait permettre de décrire les mesures permettant de réduire ou d'éliminer les effets indésirables. Par ailleurs, une évaluation environnementale stratégique pourrait permettre de déterminer les risques qu'un projet visant l'atteinte d'un objectif de programme particulier nuise à d'autres objectifs du même programme ou aux objectifs d'un autre programme. Ainsi, le financement accordé en vue de l'expansion du réseau routier risque d'entraîner une hausse de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre. Nous avons constaté qu'Infrastructure Canada n'avait pas réalisé d'évaluation détaillée de ce type de risques, ni de leurs répercussions sur les objectifs de ses programmes environnementaux.

1.78 En ce qui a trait aux évaluations environnementales de projets, Infrastructure Canada a déclaré que depuis l'entrée en vigueur de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (2012), aucun des projets qu'il avait financés n'avait dû faire l'objet d'une évaluation environnementale fédérale résultant de l'octroi du financement. Autrement dit, s'il y a eu une évaluation environnementale des projets financés, elle a été réalisée par un autre organisme fédéral ou par une autre administration publique, de sorte qu'un même projet réalisé dans deux provinces différentes a pu être soumis à des normes différentes.

1.79 **La promotion de l'innovation comme moyen d'atténuer les risques environnementaux** — Infrastructure Canada nous a informés que le Ministère n'avait pas reçu le mandat de choisir les projets de façon à encourager les projets d'infrastructure novateurs. Cette lacune soulève le risque que des technologies vieillissantes ne soient pas remplacées par le recours à une infrastructure « verte » ou à d'autres méthodes qui présenteraient des avantages nets supérieurs sur le plan environnemental. Les projets novateurs soutenus par le Fonds municipal vert pourraient être complémentaires à ceux financés par Infrastructure Canada. Selon nous, les responsabilités fédérales en matière d'innovation dans ce domaine doivent être précisées.

1.80 Compte tenu de son mandat, du contexte réglementaire actuel et du rôle que joue le Ministère dans le financement de projets proposés, conçus et gérés par d'autres, Infrastructure Canada n'est pas tenu

d'encourager les gestionnaires de projet à faire une analyse complète des solutions de rechange, à tenir compte des risques environnementaux à un stade précoce de la conception, ou à encourager les solutions novatrices. Le Ministère devrait collaborer avec d'autres intervenants pour veiller à ce que les risques environnementaux, y compris les risques liés au changement climatique, soient pris en compte et gérés adéquatement.

Infrastructure Canada n'avait pas tous les renseignements et outils essentiels à une coordination stratégique

Ce que nous avons constaté

1.81 Nous avons constaté qu'Infrastructure Canada, dans le cadre de sa collaboration avec des partenaires, n'avait pas tous les renseignements et outils nécessaires à la coordination stratégique d'une réponse aux défis à long terme que doivent affronter les municipalités à l'égard de l'infrastructure. Le Ministère n'avait pas suffisamment de renseignements à sa disposition concernant l'état de l'infrastructure, les besoins de financement et les obstacles à la durabilité pour étayer la prise de décisions stratégiques et coordonnées en matière de financement. Infrastructure Canada contribuait à améliorer les pratiques de gestion des actifs des municipalités, mais il n'avait pas clairement défini son rôle. Nous avons constaté qu'Infrastructure Canada avait suivi un processus de consultation approprié afin d'élaborer un plan d'infrastructure à long terme. Cependant, le Nouveau Plan Chantiers Canada qui en a résulté n'énonçait que certains des rôles et responsabilités du gouvernement fédéral. Le Ministère avait certaines bonnes pratiques de communication avec d'autres intervenants, mais il n'avait pas les outils nécessaires pour rendre compte des résultats liés à l'ensemble de ses programmes.

1.82 Notre analyse à l'appui de cette constatation rend compte de ce que nous avons examiné et porte sur :

- l'évaluation des besoins de financement de l'infrastructure municipale;
- la promotion de la gestion des actifs;
- la communication avec les partenaires et les bénéficiaires du financement,
- l'élaboration d'un plan d'infrastructure à long terme;
- la mesure des résultats et l'établissement de rapports connexes.

Importance de cette constatation

1.83 Cette constatation est importante parce que la majeure partie de l'infrastructure des collectivités canadiennes appartient aux administrations provinciales, territoriales ou municipales, qui sont également chargées de sa gestion à long terme. Ainsi, tous les ordres de gouvernement doivent disposer de renseignements adéquats sur l'état de l'infrastructure et sur

les programmes, les objectifs et les rôles du gouvernement fédéral. Le manque de renseignements à cet égard pourrait avoir comme conséquence une affectation sous-optimale des fonds fédéraux, des retards dans l'acheminement des fonds aux bénéficiaires ou une réponse inefficace à leurs besoins de financement. Cela pourrait aussi se traduire par l'absence de données fiables pouvant être communiquées au Parlement et à la population canadienne concernant les effets nets des programmes de financement.

Recommandations

1.84 Nos recommandations relativement au secteur examiné sont présentées aux paragraphes 1.91 et 1.100.

Analyse pour appuyer la constatation

1.85 **Ce que nous avons examiné** — Nous avons examiné la disponibilité de l'information sur les besoins de financement de l'infrastructure municipale et sur le rôle que joue Infrastructure Canada dans l'obtention de ces renseignements. Nous avons examiné des documents et réalisé des entrevues au sujet de la coordination des programmes d'infrastructure fédéraux, en particulier ceux faisant partie de l'enveloppe du Nouveau Fonds Chantiers Canada, en mettant l'accent sur la façon dont Infrastructure Canada communiquait et coordonnait ses actions avec d'autres parties prenantes. Nous avons également examiné les rôles joués par le gouvernement fédéral pour soutenir la gestion de l'infrastructure municipale, ainsi que la documentation du processus de consultation mené en vue de l'adoption d'un plan d'infrastructure à long terme. Nous nous sommes également penchés sur la coordination, entre les programmes, de la mesure des résultats et de l'établissement de rapports connexes.

1.86 **L'évaluation des besoins de financement de l'infrastructure municipale** — Nous avons constaté qu'Infrastructure Canada ne disposait pas de renseignements suffisants concernant l'état de l'infrastructure, les besoins de financement et les obstacles à la durabilité pour étayer la prise de décisions stratégiques et coordonnées en matière de financement. Ces décisions peuvent porter, par exemple, sur les sommes à accorder aux programmes de transport en commun des grandes villes plutôt qu'à d'autres besoins en matière d'infrastructure. En outre, il n'existait pas d'analyse consolidée des risques et des besoins futurs qui aurait pu appuyer la prise de décisions liées aux besoins de financement futurs.

1.87 À titre d'exemple, nous nous sommes penchés sur la gestion des eaux usées afin de faire ressortir l'importance de la concordance des besoins de financement et des sources de financement existantes. Les municipalités ont pour responsabilité de remplir les exigences du *Règlement sur les effluents des systèmes d'assainissement des eaux usées* de 2012. Pour ce faire, elles s'appuient bien souvent sur le financement reçu de leur province ou territoire respectif ainsi que du gouvernement fédéral (voir la pièce 1.4).

Pièce 1.4 Le nouveau règlement fédéral sur les eaux usées accentuera la pression sur les fonds disponibles pour les infrastructures

Un défi pour les municipalités

Il faudra améliorer environ 850 systèmes d'assainissement des eaux usées dans l'ensemble du Canada d'ici à 2040 pour se conformer au *Règlement sur les effluents des systèmes d'assainissement des eaux usées* de 2012. Selon Environnement Canada (renommé Environnement et Changement climatique Canada en novembre 2015), les infrastructures nécessaires coûteraient 6 milliards de dollars. D'autres estiment que les coûts seront encore plus élevés. La Fédération canadienne des municipalités a conclu que les programmes fédéraux de financement en vigueur, comme le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence et le Nouveau Fonds Chantiers Canada (qui finance les projets liés au traitement des eaux usées), ne suffiront pas pour aider les municipalités à couvrir les coûts de la mise en œuvre du *Règlement*.



Usine de traitement des eaux usées de la ville de St. John's

Photo : Ville de St. John's

L'exemple de Terre-Neuve-et-Labrador

En 2012, Environnement Canada a déterminé que la province comptait 45 usines de traitement des eaux usées à haut risque qui devaient être rénovées au plus tard en 2020, et une autre usine à risque modéré qui devait être rénovée d'ici 2030, pour qu'elles soient conformes au *Règlement*. On s'attend à ce que le nombre définitif ne soit pas aussi élevé. Par exemple, la nouvelle usine de traitement des eaux usées de la ville de St. John's, qui est entrée en service en 2009, devra être rénovée pour pouvoir procéder à un traitement secondaire des eaux usées d'ici 2020. Or la ville a indiqué qu'elle ne pourrait pas respecter cette échéance, car elle n'a pas encore obtenu les fonds nécessaires pour procéder aux rénovations nécessaires (qui se chiffrent à 200 millions de dollars, selon les estimations). Par ailleurs, certaines petites localités de la province ont des priorités qui s'opposent en matière d'infrastructure. Par exemple, environ 200 avis recommandant de faire bouillir l'eau sont en vigueur dans la province. Les localités touchées n'auront peut-être pas les fonds pour aménager une usine de traitement secondaire des eaux usées, ni les moyens de l'exploiter ou de l'entretenir.

1.88 Plusieurs études ont cherché à documenter l'état de l'infrastructure publique de base du Canada (qui comprend les routes, les ponts, les installations d'eau potable, les égouts et l'infrastructure de transport en commun) et les besoins de financement correspondants des municipalités. Ces études ont permis de relever d'importantes lacunes en matière d'information. Par exemple, seulement 123 municipalités avaient pu fournir des données fiables devant servir à la préparation du *Bulletin de rendement des infrastructures canadiennes* de 2012, et plus de la moitié de ces municipalités avaient déclaré ne pas avoir de données sur l'état de leur infrastructure souterraine, notamment de leurs conduites de distribution d'eau. De telles données sur l'état des actifs et sur les risques de défaillance sont utiles pour prendre des décisions, comme celle prise récemment par la Ville de Montréal de procéder au déversement d'eaux usées non traitées dans le fleuve Saint-Laurent. (Après avoir obtenu les autorisations nécessaires, la Ville a procédé au déversement sur quatre jours, afin de réparer l'une de ses conduites maîtresses acheminant les eaux usées et d'en faire l'entretien préventif.)

1.89 Nous avons constaté qu'Infrastructure Canada n'avait pas mené ses propres recherches concernant les besoins de financement des infrastructures municipales. Le Ministère s'est fondé sur des données de Statistique Canada pour faire une estimation de l'âge de l'infrastructure du Canada, mais les estimations ne portaient pas sur l'état actuel de l'infrastructure, sur le rendement de l'infrastructure ou les besoins futurs en la matière.

1.90 En 2009, le Ministère a signé un protocole d'entente avec Statistique Canada en vue de la collecte de données sur l'état de l'infrastructure. Les travaux ont été réalisés jusqu'à l'étape de l'ébauche d'une enquête sur l'infrastructure publique de base. Infrastructure Canada n'a toutefois pas donné l'approbation finale requise pour réaliser l'enquête.

1.91 **Recommandation** — Afin d'appuyer la prise de décisions stratégiques et coordonnées en matière de financement, Infrastructure Canada devrait travailler de concert avec Statistique Canada et d'autres parties, au besoin, afin de créer une source de données normalisées, fiables et régulièrement mises à jour concernant l'inventaire des infrastructures publiques de base du Canada et l'état de ces infrastructures.

***Réponse du Ministère** — Recommandation acceptée. En harmonie avec le budget de 2016, Infrastructure Canada est déterminé à travailler avec Statistique Canada ainsi qu'avec d'autres intervenants pour améliorer les données sur les infrastructures. Cette collaboration permettra d'obtenir de meilleurs renseignements sur l'état et le rendement des infrastructures publiques de base pour tous les ordres de gouvernement.*

En 2016, le Ministère collaborera avec Statistique Canada pour élaborer un plan d'action afin d'être à la hauteur des engagements pris dans le budget de 2016, et dont la mise en œuvre suivra en 2017.

1.92 **La promotion de la gestion des actifs** — Environ 95 % des actifs publics du Canada appartiennent aux administrations provinciales, territoriales ou municipales, qui sont chargées de leur gestion. La gestion des actifs a été définie comme étant une approche de gestion intégrée tenant compte du cycle de vie des éléments d'infrastructure et visant à maximiser les avantages, gérer le risque et offrir un niveau de services satisfaisant à la population, et ce, dans un souci de durabilité et de respect de l'environnement. Les normes internationales de gestion des actifs, comme la norme ISO 55000, servent de fondement à l'adoption de pratiques uniformes et peuvent permettre d'améliorer la qualité et la cohérence des données disponibles sur l'infrastructure municipale. Par exemple, la Ville de Hamilton a répertorié l'ensemble des actifs publics qu'elle possède, leur a attribué une valeur et a fait une estimation des risques de défaillance de l'infrastructure, comme les bris de conduites d'eau principales. Ainsi, elle a l'information nécessaire pour aborder avec ses citoyens des questions comme l'ampleur des travaux d'entretien routier qui seront réalisés, l'endroit où ils seront réalisés, et les coûts afférents.

1.93 Conformément aux exigences de la deuxième série d'ententes du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence, la plupart des provinces et des territoires doivent promouvoir une meilleure planification et soutenir leurs municipalités afin qu'elles adoptent des plans de gestion de leurs actifs, mais les exigences et les délais diffèrent d'une entente à l'autre. Nous avons constaté qu'Infrastructure Canada avait facilité les discussions au sujet de la mise en œuvre de tels plans, mais que le Ministère n'avait pas donné de directives particulières ni joué de rôle prépondérant. Par exemple, Infrastructure Canada aurait pu encourager l'examen systématique des risques environnementaux dans les plans de gestion des actifs. Des représentants des municipalités et des provinces nous ont indiqué qu'ils aimeraient que le rôle du gouvernement fédéral à l'égard de la planification des actifs soit précisé.

1.94 La communication avec les partenaires et les bénéficiaires du financement — Une politique du Conseil du Trésor exige qu'il y ait une coordination adéquate des programmes fédéraux visant des objectifs similaires ou s'adressant aux mêmes bénéficiaires. En examinant les objectifs du programme et les catégories de financement, nous avons remarqué que les différents programmes visaient chacun des bénéficiaires et des catégories de projets divers; il y aurait ainsi lieu de veiller à une coordination et à une communication efficaces (voir la pièce 1.3). Nous avons toutefois constaté que certains demandeurs avaient dû composer avec de longs délais et des difficultés importantes lorsqu'ils avaient présenté une demande de financement dans le cadre du Nouveau Fonds Chantiers Canada — en raison notamment du manque de clarté des échéances et de l'obligation d'explorer les possibilités de financement public-privé.

1.95 Au cours de la mise en œuvre des programmes, Infrastructure Canada négocie des ententes de financement énonçant les rôles et responsabilités de chacun avec ses partenaires des provinces, des territoires et des municipalités. Nous avons constaté qu'Infrastructure Canada assurait une coordination avec les autres administrations par la voie de communications informelles avec des personnes ressources désignées et par la voie de comités responsables de la surveillance des ententes de financement. Les représentants des provinces et des municipalités nous ont indiqué qu'une fois les demandes et les examens de projets terminés et les ententes de financement conclues, la coordination de leurs activités avec celles d'Infrastructure Canada était généralement satisfaisante.

1.96 L'élaboration d'un plan d'infrastructure à long terme — Sur le plan stratégique, le budget de 2011 soulignait que le gouvernement fédéral collaborerait avec les provinces, les territoires, la Fédération canadienne des municipalités et d'autres parties prenantes en vue d'élaborer un plan à long terme en matière d'infrastructure publique, et que cette initiative se poursuivrait une fois que le plan Chantiers Canada aurait pris fin, à l'exercice 2013-2014. Infrastructure Canada a dirigé

la consultation pour le compte du gouvernement fédéral. Nous avons constaté que le processus de consultation était bien documenté, y compris en ce qui a trait aux commentaires reçus et aux leçons apprises.

1.97 Le Nouveau Plan Chantiers Canada est le résultat de cette consultation. Nous avons constaté que le Plan mettait l'accent sur les rôles et responsabilités de certaines entités fédérales seulement, et qu'il ne faisait pas état des rôles d'autres entités fédérales qui avaient pris part à l'exécution des programmes d'infrastructure, comme Transports Canada, Sécurité publique Canada et les organismes de développement régional. Par ailleurs, il n'énonce pas de priorités à long terme du gouvernement fédéral en matière d'infrastructure, en lien avec des objectifs clairement énoncés et un cadre de gestion du rendement. Par exemple, dans le cadre du Plan, les projets sont proposés, examinés et financés au cas par cas seulement, sans qu'il y ait de lien clair avec une vision fédérale stratégique. De plus, le Plan ne décrit pas les rôles et responsabilités auxquels ont consenti les parties prenantes de l'ensemble du pays, notamment les provinces, les territoires, les municipalités et les associations municipales.

1.98 Nous avons également constaté que le gouvernement fédéral n'inscrivait pas ses programmes d'infrastructure dans la Stratégie fédérale de développement durable, une initiative interministérielle de développement durable. Le gouvernement ratait ainsi une occasion de déployer des efforts concertés en matière d'assainissement de l'air et de l'eau, et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

1.99 **La mesure des résultats et l'établissement de rapports connexes** — Nous avons constaté qu'Infrastructure Canada travaillait à la définition d'indicateurs de rendement relatifs aux projets réalisés dans le cadre des programmes du Nouveau Fonds Chantiers Canada, et que le Ministère tentait de les rendre uniformes d'un programme à l'autre. Nous avons toutefois constaté que le regroupement de ces données sur le rendement et l'établissement de rapports sur les résultats ne se faisaient pas de façon coordonnée pour un même programme fédéral ou d'un programme fédéral à l'autre – par exemple pour décrire les résultats globaux du Nouveau Plan Chantiers Canada. Ainsi, le Ministère n'était pas en mesure d'évaluer l'effet combiné des projets et programmes au fil du temps ni d'en rendre compte au Parlement et à la population canadienne.

1.100 **Recommandation** — Infrastructure Canada, en collaboration avec ses partenaires fédéraux, provinciaux, territoriaux et municipaux, devrait :

- préciser les rôles et responsabilités du gouvernement fédéral par rapport à ceux des autres parties prenantes qui participent aux décisions de financement de l'infrastructure municipale, notamment en ce qui a trait à la définition et à la gestion des risques environnementaux, comme ceux liés au changement climatique;

- répondre à leurs besoins de renseignements de meilleure qualité concernant les besoins de financement des municipalités, notamment en répertoriant les actifs de manière uniforme à l'échelle nationale;
- fournir un soutien aux municipalités travaillant à l'adoption de bonnes pratiques de gestion des actifs;
- préciser les rôles du gouvernement fédéral pour ce qui est d'encourager le recours à des approches novatrices qui, dans le cadre des projets d'infrastructure municipaux, contribuent à la durabilité environnementale et à la viabilité financière;
- proposer une vision à long terme établissant les priorités du gouvernement fédéral relatives à l'infrastructure, et l'assortir d'objectifs, de mesures du rendement et d'une obligation de rendre compte clairement définis.

Réponse du Ministère — *Recommandation acceptée. Infrastructure Canada continuera de travailler étroitement avec les provinces, les territoires et les municipalités, tout en mettant en œuvre ses projets en matière d'infrastructure. Le Ministère ne joue pas un rôle réglementaire, et les promoteurs des projets demeurent responsables de la planification, de l'établissement des priorités, de la conception, du financement et du fonctionnement de leurs biens en matière d'infrastructure. Infrastructure Canada continuera de jouer un rôle de rassembleur pour ce qui est des questions d'infrastructure.*

En ce qui concerne les risques environnementaux, l'identification et l'évaluation de ceux-ci continuent de relever de la responsabilité des gestionnaires des biens. Dans le contexte des programmes actuels, le rôle du gouvernement fédéral est de veiller à ce que les risques dont il faut tenir compte, y compris les risques environnementaux, aient été évalués par les propriétaires des biens et qu'ils aient pris les mesures nécessaires pour faire face à ces risques. Ces considérations trouveront un écho plus direct dans le contexte de l'élaboration de l'information applicable au programme et destinée aux gestionnaires de biens et aux promoteurs de projets dans le cadre du nouveau programme ou de la révision du programme actuel, au cours de l'exercice 2016-2017.

Compte tenu de la nécessité d'améliorer les données pour appuyer la prise de décisions fondées sur les données probantes, conformément au budget de 2016, Infrastructure Canada s'est engagé à travailler avec Statistique Canada, ainsi qu'avec d'autres intervenants, pour améliorer les données liées à l'infrastructure. Cette collaboration permettra d'obtenir de meilleurs renseignements sur l'état et le rendement des infrastructures publiques de base pour tous les ordres de gouvernement. Infrastructure Canada collaborera avec Statistique Canada à l'élaboration d'un plan visant à répondre à l'engagement pris dans le budget de 2016; la mise en œuvre devrait commencer en 2017.

Infrastructure Canada soutiendra la capacité des municipalités à adopter des pratiques améliorées de gestion des actifs dans le cadre des programmes existants ainsi que des programmes dont la mise en place est presque achevée. Dans le budget de 2016, on a annoncé qu'un montant de 50 millions de dollars sera versé pour la création d'un nouveau fonds de gestion des actifs. Ce fonds est destiné à soutenir l'élaboration et la mise en œuvre des pratiques exemplaires en matière de gestion des actifs liés à l'infrastructure municipale, de même que la collecte de données sur les infrastructures afin de soutenir une prise de décisions fondées sur les données probantes plus judicieuse, dans le cas des investissements stratégiques pour tous les ordres de gouvernement. Le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun et le Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées, récemment annoncés, témoignent également du soutien accordé à la gestion des infrastructures. La mise en œuvre de ces fonds commencera en 2016-2017, et se poursuivra au cours des cinq années suivantes.

En outre, dans le cadre du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence, du financement est déjà offert aux municipalités pour les aider à améliorer leur planification de la gestion des infrastructures. Tous les signataires se sont engagés à réaliser des progrès quant à la planification de la gestion des infrastructures par les municipalités; ils rendront compte de ces progrès en 2018.

Infrastructure Canada reconnaît et soutient l'importance de l'innovation, en particulier pour ce qui est de veiller à la durabilité environnementale et financière des infrastructures. Comme on l'a indiqué dans le budget de 2016, selon la phase 2 du plan d'infrastructure fédéral, le gouvernement du Canada collaborera avec ses partenaires, au cours de la prochaine année, pour examiner de nouveaux mécanismes de financement novateurs qui permettraient d'accroître l'accessibilité à long terme et la durabilité de l'infrastructure au Canada. Dans ce contexte, Infrastructure Canada continuera d'examiner ses propres programmes pour trouver des façons d'optimiser des mécanismes novateurs pour la prestation des programmes et le financement du projet. Cela vise aussi à mieux soutenir l'utilisation des technologies d'infrastructure de pointe en vue d'améliorer l'efficacité et l'efficacités des actifs existants. Cet examen aura lieu dans le cadre du processus d'engagements de la phase 2 du plan d'investissement dans l'infrastructure à long terme annoncé dans le budget de 2016, et qui se déroulera en 2016-2017. Les résultats de cet examen feront partie de la phase 2, que le gouvernement annoncera au cours de la prochaine année.

Toujours dans le cadre de l'engagement de la phase 2, à compter du printemps 2016, le gouvernement du Canada travaillera avec ses partenaires provinciaux, territoriaux, municipaux et autochtones, ainsi qu'avec d'autres intervenants, à l'établissement des priorités à plus long terme liées à l'infrastructure. Tout en continuant à miser sur son rôle en tant que partenaire financier et de rassembleur pour ce qui est des

questions d'infrastructure, dans son plan à long terme, le gouvernement fédéral définira clairement son rôle et ses responsabilités, ainsi que les objectifs et les résultats élaborés de concert avec ses partenaires. La phase 2 du plan à long terme sera déployée en 2017.

Conclusion

1.101 Nous avons conclu qu'Infrastructure Canada ne gérait pas adéquatement le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence en vue d'atteindre les objectifs environnementaux du Fonds, et que le Ministère ne coordonnait pas adéquatement les principaux programmes d'infrastructure fédéraux dont il a la charge et qui visent à améliorer la performance et la durabilité des collectivités canadiennes sur le plan environnemental. Nous avons également conclu que la Fédération canadienne des municipalités gérait le Fonds municipal vert conformément au but du Fonds, mais que la façon dont ses investissements devaient avoir un effet de levier sur des projets environnementaux municipaux restait à préciser.

1.102 Dans l'ensemble, nous avons constaté qu'en dépit de l'affectation de milliards de dollars à des programmes ayant pour objectif d'améliorer la durabilité sur le plan environnemental, les Canadiens n'ont pas de portrait global indiquant dans quelle mesure ces objectifs ont été atteints à l'échelle nationale. Nous avons également constaté qu'Infrastructure Canada n'avait pas adéquatement pris en compte les risques environnementaux, comme ceux liés au changement climatique, pour prendre des décisions relatives à ses programmes et à ses projets.

1.103 Sans une vision à long terme du gouvernement fédéral reposant sur des données fiables concernant l'état de l'infrastructure canadienne, et sans objectifs, priorités et mesures du rendement clairement définis, les Canadiens ne sauront pas quels résultats attendre des milliards de dollars consacrés à l'infrastructure par la voie des programmes fédéraux, ni dans quelle mesure ces programmes contribuent à la durabilité des collectivités au profit des générations futures.

À propos de l'audit

Le Bureau du vérificateur général a été chargé d'effectuer un examen indépendant du soutien fédéral à l'appui de l'infrastructure municipale visant à améliorer la performance environnementale, afin de donner de l'information, une assurance et des avis objectifs au Parlement en vue de l'aider à examiner soigneusement la gestion que fait le gouvernement des ressources et des programmes.

Tous les travaux d'audit dont traite le présent rapport ont été menés conformément aux normes pour les missions de certification de Comptables professionnels agréés (CPA) Canada qui sont présentées dans le Manuel de CPA Canada – Certification. Même si le Bureau a adopté ces normes comme exigences minimales pour ses audits, il s'appuie également sur les normes et pratiques d'autres disciplines.

Dans le cadre de notre processus normal d'audit, nous avons obtenu la confirmation de la direction que les constatations figurant dans le présent rapport sont fondées sur des faits.

Objectif

L'objectif général de l'audit était de déterminer si Infrastructure Canada et la Fédération canadienne des municipalités avaient géré les deux grands programmes visant à favoriser des collectivités durables de manière à atteindre les objectifs fixés, et si Infrastructure Canada avait coordonné adéquatement l'ensemble des programmes.

Étendue et méthode

Nos travaux d'audit ont porté principalement sur la manière dont Infrastructure Canada avait géré le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence et coordonné certains programmes fédéraux clés qui ont servi à financer des projets d'infrastructure municipale. Nous avons aussi évalué la gestion du Fonds municipal vert par la Fédération canadienne des municipalités. Nous nous sommes aussi entretenus avec les fonctionnaires d'Environnement et Changement climatique Canada et de Ressources naturelles Canada afin de déterminer leurs rôles dans la surveillance du Fonds municipal vert.

Nous nous sommes appuyés sur les entrevues menées avec les représentants des organismes audités et des parties prenantes, notamment les bénéficiaires des fonds fédéraux. Nous avons examiné certains dossiers de projet et des bases de données qui ont servi à recueillir l'information sur le rendement. Les représentants des entités nous ont communiqué des renseignements détaillés sur les principaux processus de gestion. Nous nous sommes entretenus avec des fonctionnaires municipaux et provinciaux de diverses administrations du pays et avons mené des entrevues et visité des bureaux à Calgary, Toronto et St. John's. Pour nos travaux sur le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence, nous avons aussi réalisé une enquête en ligne auprès de tous les signataires des ententes de financement afin de recueillir leurs points de vue sur divers aspects de la gestion du Fonds.

Pour évaluer les procédures mises en œuvre par Infrastructure Canada en vue d'examiner les rapports communiqués par les signataires des ententes relatives au Fonds fédéral de la taxe sur l'essence, nous avons sélectionné 35 des seconds paiements versés aux signataires des ententes dans le cadre des deux paiements annuels, entre octobre 2012 et novembre 2015, et examiné les procédures qui ont donné lieu à ces paiements. Puisqu'il y avait 15 signataires et que nos tests couvraient 4 exercices, nous nous

attendions à ce qu'il y ait 57 paiements possibles, compte tenu du fait que nos tests ont été réalisés en novembre 2015, avant la date d'échéance de 3 rapports annuels. La sélection des paiements a été axée sur les éléments à risque élevé (en raison, par exemple, de l'importance des sommes en jeu) et pour inclure des exemples de paiements à toutes les administrations.

Critères

Critères	Sources
Pour déterminer si Infrastructure Canada avait géré le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence de manière à atteindre les objectifs fixés pour celui-ci, nous avons utilisé les critères suivants :	
Infrastructure Canada, en collaboration avec des partenaires, gère le programme de paiements de transfert du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence conformément aux principales politiques fédérales et aux ententes pertinentes.	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Loi sur la gestion des finances publiques</i> • Conseil du Trésor, <i>Politique sur les paiements de transfert</i> • Conseil du Trésor, <i>Politique sur l'évaluation</i> • Conseil du Trésor, <i>Politique sur la structure de la gestion, des ressources et des résultats</i> • Ententes de financement relatives au Fonds fédéral de la taxe sur l'essence
Infrastructure Canada peut prouver que le programme de paiements de transfert du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence atteint les objectifs du Fonds.	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Loi sur la gestion des finances publiques</i> • Conseil du Trésor, <i>Politique sur les paiements de transfert</i> • Conseil du Trésor, <i>Politique sur l'évaluation</i> • Conseil du Trésor, <i>Politique sur la structure de la gestion, des ressources et des résultats</i> • Ententes de financement relatives au Fonds fédéral de la taxe sur l'essence
Pour déterminer si la Fédération canadienne des municipalités, avec la collaboration d'Environnement et Changement climatique Canada et de Ressources naturelles Canada, pouvait démontrer que le Fonds municipal vert avait atteint les objectifs fixés pour celui-ci, nous avons utilisé le critère suivant :	
La Fédération canadienne des municipalités, avec la collaboration d'Environnement et Changement climatique Canada et de Ressources naturelles Canada, peut démontrer que le Fonds municipal vert atteint les objectifs fixés pour celui-ci.	<ul style="list-style-type: none"> • Entente de financement entre la Fédération canadienne des municipalités et le gouvernement du Canada • <i>Loi sur le vérificateur général</i> • Conseil du Fonds municipal vert, Manuel de gouvernance

Critères	Sources
<p>Pour déterminer si Infrastructure Canada, en collaboration avec des partenaires, avait coordonné adéquatement les principaux programmes fédéraux dont il avait la charge et qui visaient à améliorer la performance et la durabilité des collectivités canadiennes sur le plan environnemental grâce au financement d'infrastructures municipales, nous avons utilisé les critères suivants :</p>	
<p>Infrastructure Canada dispose de renseignements adéquats pour prendre des décisions sur les besoins en matière d'infrastructure et de financement des collectivités canadiennes et les défis qu'elles doivent relever pour assurer un développement durable.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Loi sur la gestion des finances publiques</i> • Conseil du Trésor, <i>Politique sur les paiements de transfert</i> • Conseil du Trésor, <i>Politique sur l'évaluation</i> • Conseil du Trésor, <i>Politique sur la structure de la gestion, des ressources et des résultats</i> • <i>Loi fédérale sur le développement durable</i> • Environnement Canada, Bureau du développement durable, <i>Planifier un avenir durable – Stratégie fédérale de développement durable pour le Canada 2013-2016</i>, 2013 • <i>Loi sur le vérificateur général</i> • Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, <i>Cadre stratégique de gestion du risque</i> • Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, <i>Guide de gestion intégrée du risque</i> • Conseil du Trésor, <i>Politique sur la gestion des biens immobiliers</i> • Conseil du Trésor, <i>Politique de planification des investissements – Actifs et services acquis</i>, 2009
<p>Infrastructure Canada, en collaboration avec des partenaires, s'assure que les fonds fédéraux à l'appui des infrastructures municipales sont coordonnés de manière adéquate en vue d'améliorer la performance et la durabilité des collectivités canadiennes sur le plan environnemental.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Loi sur la gestion des finances publiques</i> • Conseil du Trésor, <i>Politique sur les paiements de transfert</i> • Conseil du Trésor, <i>Politique sur l'évaluation</i> • Conseil du Trésor, <i>Politique sur la structure de la gestion, des ressources et des résultats</i> • Mémoires au Cabinet et présentations au Conseil du Trésor sur le plan Chantiers Canada et le Nouveau Plan Chantiers Canada • Ministère des Finances Canada, <i>Plan budgétaire</i>, 2013 • Conseil du Trésor, <i>Politique de communication du gouvernement du Canada</i>, 2012 • Programmes d'ententes de financement

Critères	Sources
<p>Pour déterminer si Infrastructure Canada, en collaboration avec des partenaires, avait coordonné adéquatement les principaux programmes fédéraux dont il avait la charge et qui visaient à améliorer la performance et la durabilité des collectivités canadiennes sur le plan environnemental grâce au financement d'infrastructures municipales, nous avons utilisé les critères suivants : (suite)</p>	
<p>Infrastructure Canada, en collaboration avec des partenaires, gère les principaux programmes fédéraux dont il a la charge et qui appuient le financement des infrastructures municipales de manière à atténuer les risques pour la viabilité écologique et financière des collectivités.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Loi fédérale sur le développement durable</i> • Environnement Canada, Bureau du développement durable, <i>Planifier un avenir durable – Stratégie fédérale de développement durable pour le Canada 2013-2016</i>, 2013 • <i>Loi sur le vérificateur général</i> • Bureau du Conseil privé et Agence canadienne d'évaluation environnementale, <i>Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes</i> • Gouvernement du Canada, <i>Cadre stratégique fédéral sur l'adaptation</i>, 2011 • Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, <i>Cadre stratégique de gestion du risque</i> • Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, <i>Guide de gestion intégrée du risque</i> • Conseil du Trésor, <i>Politique sur la gestion des biens immobiliers</i> • Conseil du Trésor, <i>Politique de planification des investissements – Actifs et services acquis</i>, 2009

La direction a examiné les critères de l'audit et elle en a reconnu la validité.

Période visée par l'audit

L'audit a porté essentiellement sur la période allant d'avril 2010 à octobre 2015. Pour répondre à certaines questions, les auditeurs ont dû examiner des événements et des renseignements se rapportant à la conception et à la mise en œuvre des programmes au cours d'une période antérieure, notamment pour les ententes conclues dans le cadre du Fonds municipal vert et pour la première série d'ententes relatives au Fonds fédéral de la taxe sur l'essence, signées en 2005. Afin de présenter des renseignements les plus à jour possible, nous avons aussi intégré de l'information recueillie après octobre 2015. Les travaux d'audit menés aux fins du présent rapport ont été terminés le 11 mars 2016.

Équipe d'audit

Directrice principale : Kimberley Leach

Directeur : Peter Morrison

Arethea Curtis

Caron Mervitz

Melissa Miller

Tableau des recommandations

Le tableau qui suit regroupe les recommandations formulées dans le présent rapport. Le numéro qui précède chaque recommandation correspond au numéro du paragraphe de la recommandation dans le rapport. Les chiffres entre parenthèses correspondent au numéro des paragraphes où le sujet de la recommandation est abordé.

Recommandation	Réponse
<p>Fonds fédéral de la taxe sur l'essence</p> <p>1.29 Infrastructure Canada devrait travailler de concert avec les signataires des ententes en vue d'élaborer une stratégie efficace de mesure de rendement, afin d'obtenir l'information dont le Ministère a besoin pour déterminer si les objectifs du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence ont été atteints et de prendre les mesures correctives qui s'imposent, le cas échéant. Infrastructure Canada devrait utiliser cette information pour rendre compte au Parlement et à la population canadienne des résultats du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence. (1.18–1.28)</p>	<p>Réponse du Ministère — Recommandation acceptée. Le Fonds de la taxe sur l'essence offre aux municipalités une source de financement stable, souple et prévisible pour les aider à bâtir et à revitaliser leur infrastructure. Même si les projets financés dans le cadre du Fonds apportent une contribution à l'atteinte des objectifs nationaux en matière de productivité, de croissance économique, d'environnement sain ainsi que de cités et de collectivités robustes, entre autres, il ne s'agit pas de l'objectif principal du programme. En outre, les difficultés relatives aux différentes administrations compliquent l'harmonisation (de manière cohérente) des rapports sur les résultats et le rendement à l'échelle nationale.</p> <p>Infrastructure Canada travaillera avec les signataires pour élaborer une stratégie appropriée et efficace de mesure du rendement afin de mesurer les résultats.</p> <p>Infrastructure Canada mettra en œuvre une stratégie plus pragmatique de reddition de comptes sur le rendement pour le Fonds et ira de l'avant avec les trois résultats spécifiques et mesurables indiqués ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> • offrir aux municipalités un accès à une source de financement prévisible; • investir dans les infrastructures communautaires; • soutenir et encourager une planification à long terme et la gestion des infrastructures. <p>Infrastructure Canada travaillera avec les signataires pour colliger les résultats indiqués dans leurs prochains rapports sur les résultats qui seront publiés en 2018 afin de démontrer les résultats du programme. Infrastructure Canada utilisera les renseignements sur le rendement soumis par les provinces pour rendre des comptes au Parlement et aux Canadiens sur les résultats dans le cadre de son rapport ministériel sur le rendement.</p>

Recommandation	Réponse
<p>Fonds municipal vert</p> <p>1.52 La Fédération canadienne des municipalités, en consultation avec le Conseil du Fonds municipal vert (qui compte des représentants de Ressources naturelles Canada et d'Environnement et Changement climatique Canada parmi ses membres), devrait établir des objectifs, des cibles de rendement et des indicateurs précis concernant l'effet de levier de ses investissements sur les projets environnementaux municipaux. (1.45–1.51)</p> <p>1.62 Ressources naturelles Canada, Environnement et Changement climatique Canada et la Fédération canadienne des municipalités devraient revoir les modalités de l'entente de financement du Fonds municipal vert et les modifier au besoin afin de résoudre la question de la viabilité financière du Fonds. Ces parties devraient envisager l'ajout d'une exigence imposant un examen périodique de l'entente, afin de veiller à ce que celle-ci continue de cadrer avec les objectifs du Fonds. (1.55–1.61)</p>	<p>Réponse de la Fédération canadienne des municipalités — Recommandation acceptée. La Fédération canadienne des municipalités établira les objectifs, les cibles de rendement et les indicateurs voulus pour mieux rendre compte des différents mécanismes d'accroissement de l'effet de levier mis de l'avant par le Fonds municipal vert. La Fédération étant actuellement rendue à la dernière année de mise en œuvre du plan triennal du Fonds municipal vert, elle profitera de cette conjoncture pour engager le Conseil du Fonds municipal vert dans l'établissement de ces objectifs et de ces cibles. Les résultats de ce travail avec le Conseil feront partie du prochain plan triennal du Fonds municipal vert.</p> <p>Réponse des Ministères — Recommandation acceptée. Dans le cadre de l'examen des engagements du budget de 2016 et du processus de mise en œuvre des nouvelles mesures de financement, Ressources naturelles Canada et Environnement et Changement climatique Canada collaboreront avec la Fédération canadienne des municipalités pour trouver des façons de favoriser la viabilité à long terme du Fonds, par exemple la modification des lignes directrices en matière d'investissement du Fonds et l'examen régulier de ses modalités.</p> <p>Réponse de la Fédération canadienne des municipalités — Recommandation acceptée. Au cours des dernières années, la Fédération canadienne des municipalités a consacré beaucoup d'énergie à l'analyse des défis associés à la viabilité du Fonds municipal vert et à la mise en œuvre des mesures de gestion voulues; elle s'est également activement employée à faire connaître et comprendre au Conseil du Fonds municipal vert les préoccupations relatives à la viabilité du Fonds. Cette analyse pourrait servir de base aux premières discussions avec Environnement et Changement climatique Canada et Ressources naturelles Canada. La Fédération travaillera en collaboration avec ces deux ministères fédéraux en vue de pouvoir apporter le plus rapidement possible à l'entente de financement les modifications nécessaires pour garantir la viabilité du Fonds. Il faudra d'autres consultations avec ces ministères au sujet de la marche à suivre et du calendrier de mise en œuvre de cette recommandation.</p>

Recommandation	Réponse
Coordination des programmes de financement fédéraux	
<p>1.91 Afin d'appuyer la prise de décisions stratégiques et coordonnées en matière de financement, Infrastructure Canada devrait travailler de concert avec Statistique Canada et d'autres parties, au besoin, afin de créer une source de données normalisées, fiables et régulièrement mises à jour concernant l'inventaire des infrastructures publiques de base du Canada et l'état de ces infrastructures. (1.81–1.90)</p>	<p>Réponse du Ministère — Recommandation acceptée. En harmonie avec le budget de 2016, Infrastructure Canada est déterminé à travailler avec Statistique Canada ainsi qu'avec d'autres intervenants pour améliorer les données sur les infrastructures. Cette collaboration permettra d'obtenir de meilleurs renseignements sur l'état et le rendement des infrastructures publiques de base pour tous les ordres de gouvernement.</p> <p>En 2016, le Ministère collaborera avec Statistique Canada pour élaborer un plan d'action afin d'être à la hauteur des engagements pris dans le budget de 2016, et dont la mise en œuvre suivra en 2017.</p>
<p>1.100 Infrastructure Canada, en collaboration avec ses partenaires fédéraux, provinciaux, territoriaux et municipaux, devrait :</p> <ul style="list-style-type: none"> • préciser les rôles et responsabilités du gouvernement fédéral par rapport à ceux des autres parties prenantes qui participent aux décisions de financement de l'infrastructure municipale, notamment en ce qui a trait à la définition et à la gestion des risques environnementaux, comme ceux liés au changement climatique; • répondre à leurs besoins de renseignements de meilleure qualité concernant les besoins de financement des municipalités, notamment en répertoriant les actifs de manière uniforme à l'échelle nationale; • fournir un soutien aux municipalités travaillant à l'adoption de bonnes pratiques de gestion des actifs; • préciser les rôles du gouvernement fédéral pour ce qui est d'encourager le recours à des approches novatrices qui, dans le cadre des projets d'infrastructure municipaux, contribuent à la durabilité environnementale et à la viabilité financière; • proposer une vision à long terme établissant les priorités du gouvernement fédéral relatives à l'infrastructure, et l'assortir d'objectifs, de mesures du rendement et d'une obligation de rendre compte, clairement définis. (1.68–1.99) 	<p>Réponse du Ministère — Recommandation acceptée. Infrastructure Canada continuera de travailler étroitement avec les provinces, les territoires et les municipalités, tout en mettant en œuvre ses projets en matière d'infrastructure. Le Ministère ne joue pas un rôle réglementaire, et les promoteurs des projets demeurent responsables de la planification, de l'établissement des priorités, de la conception, du financement et du fonctionnement de leurs biens en matière d'infrastructure. Infrastructure Canada continuera de jouer un rôle de rassembleur pour ce qui est des questions d'infrastructure.</p> <p>En ce qui concerne les risques environnementaux, l'identification et l'évaluation de ceux-ci continuent de relever de la responsabilité des gestionnaires des biens. Dans le contexte des programmes actuels, le rôle du gouvernement fédéral est de veiller à ce que les risques dont il faut tenir compte, y compris les risques environnementaux, aient été évalués par les propriétaires des biens et qu'ils aient pris les mesures nécessaires pour faire face à ces risques. Ces considérations trouveront un écho plus direct dans le contexte de l'élaboration de l'information applicable au programme et destinée aux gestionnaires de biens et aux promoteurs de projets dans le cadre du nouveau programme ou de la révision du programme actuel, au cours de l'exercice 2016-2017.</p> <p>Compte tenu de la nécessité d'améliorer les données pour appuyer la prise de décisions fondées sur les données probantes, conformément au budget de 2016, Infrastructure Canada s'est engagé à travailler avec Statistique Canada, ainsi qu'avec d'autres intervenants, pour améliorer les données liées à l'infrastructure. Cette collaboration permettra d'obtenir de meilleurs renseignements sur l'état et le rendement des infrastructures publiques de base pour tous les ordres de gouvernement. Infrastructure Canada collaborera avec Statistique Canada à l'élaboration d'un plan visant à répondre à l'engagement pris dans le budget de 2016; la mise en œuvre devrait commencer en 2017.</p> <p>Infrastructure Canada soutiendra la capacité des municipalités à adopter des pratiques améliorées de gestion des actifs dans le cadre des programmes existants ainsi que des programmes dont la mise en place est presque achevée. Dans le budget de 2016, on a annoncé qu'un montant de 50 millions de dollars sera versé pour la création</p>

Recommandation	Réponse
	<p>d'un nouveau fonds de gestion des actifs. Ce fonds est destiné à soutenir l'élaboration et la mise en œuvre des pratiques exemplaires en matière de gestion des actifs liés à l'infrastructure municipale, de même que la collecte de données sur les infrastructures afin de soutenir une prise de décisions fondées sur les données probantes plus judicieuse, dans le cas des investissements stratégiques pour tous les ordres de gouvernement. Le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun et le Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées, récemment annoncés, témoignent également du soutien accordé à la gestion des infrastructures. La mise en œuvre de ces fonds commencera en 2016-2017, et se poursuivra au cours des cinq années suivantes.</p> <p>En outre, dans le cadre du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence, du financement est déjà offert aux municipalités pour les aider à améliorer leur planification de la gestion des infrastructures. Tous les signataires se sont engagés à réaliser des progrès quant à la planification de la gestion des infrastructures par les municipalités; ils rendront compte de ces progrès en 2018.</p> <p>Infrastructure Canada reconnaît et soutient l'importance de l'innovation, en particulier pour ce qui est de veiller à la durabilité environnementale et financière des infrastructures. Comme on l'a indiqué dans le budget de 2016, selon la phase 2 du plan d'infrastructure fédéral, le gouvernement du Canada collaborera avec ses partenaires, au cours de la prochaine année, pour examiner de nouveaux mécanismes de financement novateurs qui permettraient d'accroître l'accessibilité à long terme et la durabilité de l'infrastructure au Canada. Dans ce contexte, Infrastructure Canada continuera d'examiner ses propres programmes pour trouver des façons d'optimiser des mécanismes novateurs pour la prestation des programmes et le financement du projet. Cela vise aussi à mieux soutenir l'utilisation des technologies d'infrastructure de pointe en vue d'améliorer l'efficacité et l'efficacité des actifs existants. Cet examen aura lieu dans le cadre du processus d'engagements de la phase 2 du plan d'investissement dans l'infrastructure à long terme annoncé dans le budget de 2016, et qui se déroulera en 2016-2017. Les résultats de cet examen feront partie de la phase 2, que le gouvernement annoncera au cours de la prochaine année.</p> <p>Toujours dans le cadre de l'engagement de la phase 2, à compter du printemps 2016, le gouvernement du Canada travaillera avec ses partenaires provinciaux, territoriaux, municipaux et autochtones, ainsi qu'avec d'autres intervenants, à l'établissement des priorités à plus long terme liées à l'infrastructure. Tout en continuant à miser sur son rôle en tant que partenaire financier et de rassembleur pour ce qui est des questions d'infrastructure, dans son plan à long terme, le gouvernement fédéral définira clairement son rôle et ses responsabilités, ainsi que les objectifs et les résultats élaborés de concert avec ses partenaires. La phase 2 du plan à long terme sera déployée en 2017.</p>

