

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	2
MODULE 1 : MISE EN CONTEXTE	5
1. INTRODUCTION	5
1.1 CONTEXTE DU MANDAT	5
1.2 OBJECTIFS ET PORTÉE DU MANDAT	6
1.3 DESCRIPTION DE L'ORGANISATION	7
1.4 MÉTHODOLOGIE	7
1.5 RÈGLEMENTATION	8
2. ACCRÉDITATIONS ET MESURE SPÉCIFIQUE	10
2.1 CHARTE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS PUBLICS	10
2.2 SPECIAL MERIT AWARD FOR COMMITMENT TO THE ENVIRONMENT	11
2.3 ISO 14000	12
2.4 ISO 14002	14
2.5 ISO 14004	14
2.6 ISO 26000	14
3. PROGRAMME MIS EN ŒUVRE DANS LES SOCIÉTÉS DE TRANSPORTS	16
3.1. SOCIÉTÉS DU TRANSPORT DU QUÉBEC	16
3.1.1. La Société de transport de Montréal	16
3.1.2 Réseaux de transport de Longueuil (RTL)	18
3.1.3 Société de Transport de L'Outaouais	20
3.1.4 Réseau de transport de la Capitale (RTC)	21
3.2. SOCIÉTÉS DU TRANSPORT CANADIEN	22
3.2.1 TransLink de Vancouver	22
3.2.2 Calgary Transit	23
3.2.3 The Toronto Transit Commission (TTC) et GO Transit	25
4. SOCIÉTÉ DU TRANSPORT DE LAVAL	27
MODULE 2 : SUIVI D'ÉVALUATION	32
5. IMPORTANCE DE L'ÉVALUATION	32
6. VOCABULAIRE RÉSERVÉ À L'ÉVALUATION DE PROGRAMMES	32

7. CLIENTÉELE ET PROBLÉMATIQUE	32
8. ORIENTATIONS DU PROGRAMME.....	33
9. MÉTHODE DE CADRE LOGIQUE (MCL)	33
10. QUESTIONS D'ÉVALUATIONS ET INDICATEURS.....	36
11. MÉTHODE D'ÉVALUATION	38
12. CONSTATS, OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS	39
13. CONCLUSION.....	40
14. ANNEXE.....	41
15. BIBLIOGRAPHIE.....	42

MODULE 1 : MISE EN CONTEXTE

1. INTRODUCTION

Depuis plusieurs années, le réchauffement climatique est devenu un enjeu important pour la planète et devant ses nombreuses conséquences funestes, nous avons tous la responsabilité d'agir. Le Canada, comme plusieurs d'autres pays, s'est engagé à lutter contre les changements climatiques afin d'assurer la survie de nos futures générations. Responsable en partie du réchauffement climatique et une majeure partie de l'émission des gaz à effet de serre (40%), les sociétés du transport de Canada voient la nécessité de développer des programmes qui envisagent à diminuer considérablement l'émission des gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

1.1 CONTEXTE DU MANDAT

Consciente de l'importance d'agir au niveau du développement durable, la Société du transport de Laval qui assure un service de transport collectif de qualité pour la région de Laval, elle propose diverses solutions pour un transport plus durable et pour diminuer l'émission des gaz à effet de serre. Afin de pouvoir juger de l'efficacité et de l'impact des solutions retenues, il serait important d'établir un cadre d'évaluation clair et précis qui dictera les directives et qui permettra aux gestionnaires de faire une éventuelle évaluation de l'impact des mesures entreprises pour diminuer l'émission des gaz à effet de serre. Afin de pouvoir juger de l'efficacité et de l'impact des solutions retenues, il serait important d'établir un cadre d'évaluation claire et précis. Ce dernier dictera les directives et qui permettra aux gestionnaires de faire une éventuelle évaluation de l'impact des mesures entreprises pour diminuer l'émission du gaz à effet de serre et d'amener des corrections ou améliorations aux programmes et projets au besoin afin de les améliorer. Bien que ce guide soit destiné aux personnels concernés du département de planification et développement de la STL, toutefois une version informatique sera disponible pour la

consultation publique. Ce guide a comme but d'offrir des directives pratiques sur la méthode à suivre pour la planification, le suivi et l'évaluation des résultats des programmes mis en œuvre dans le but de diminuer l'émission de gaz à effet de serre et de permettre aux gestionnaires de cerner et documenter les forces et les faiblesses associées au fondement, à la mise en application et à l'efficacité des programmes et des mesures mises en œuvre au niveau de l'amélioration de développement durable au sein de la Société du transport de Laval.

1.2 OBJECTIFS ET PORTÉE DU MANDAT

Le mandat offert au stagiaire s'inscrit dans un objectif de reddition de compte et d'évaluation des projets mis en œuvre qui ont comme but de diminuer l'émission des gaz à effet de serre. L'évaluation est un exercice intéressant et un bon outil permettant de porter un jugement sur des résultats des programmes publics. Dans ce même ordre d'idée, le mandat offert au stagiaire consiste à :

- 1) Offrir une compréhension des projets entrepris, des lois à suivre, des accréditations à obtenir et des processus de planification et d'évaluation qui ont été mis en place au sein de la Société du transport de Laval ;
- 2) Fournir des pistes de suggestions pour une évaluation future : étapes de l'évaluation : indicateurs, questions d'évaluations, ...etc.

1.3 DESCRIPTION DE L'ORGANISATION

Le stage a été effectué à la Direction de la planification et de développement de la Société du Transport de Laval.

La société de Transport de Laval a comme mission principale de développer des services de transport collectif de qualité et performant qui évoluent en fonction des besoins de la communauté, de promouvoir le développement durable de la Ville de Laval et d'y contribuer et d'assurer que l'ensemble des modes de transport collectifs soient bien intégrées sur le territoire.

Quant à la direction de planification, elle planifie l'ensemble des activités de la Société du Transport de Laval. La société de Transport de Laval ne possède pas une direction d'évaluation. Cependant, l'évaluation des politiques, des lois et des programmes est effectuée au sein de la direction de la Planification et de développement.

1.4 MÉTHODOLOGIE

Le Mandat a été réalisé dans le cadre d'un stage de fin d'études de maîtrise en administration publique (évaluation de programmes).

Afin de pouvoir élaborer ce cadre, le responsable a élaboré une liste de l'ensemble des réglementations présentes relatives au sujet et a classé toutes les accréditations dont la société peut obtenir. Par la suite, l'ensemble des activités qui ont été mis en place dans diverses sociétés de transport offrant des transports collectifs, ont été élaborés de façon détaillée. Ces documents vont être utilisés comme une base de comparaison permettant de se positionner sur l'efficacité et l'impact des programmes mis en œuvre dans le but de diminuer l'émission de gaz à effet de serre. Ensuite, un modèle logique qui décrit les activités et les résultats réels et souhaités du programme a été élaboré. Ce cadre logique va permettre de formuler les questions d'évaluations, les indicateurs de mesures, et la méthodologie que l'on peut utiliser pour répondre aux questions d'évaluations.

1.5 RÈGLEMENTATION

Afin de s'assurer de la légalité de nos mesures et avant de proposer un cadre d'évaluation, il s'avère primordial de dresser une liste de tous les lois et règlements présents en lien avec le développement durable et les émissions de gaz à effet de serre. Pour ce faire, nous avons consulté le site de CANLI, une base de données spécifiquement conçue pour tous les lois et règlements fédéraux et provinciaux en vigueur au Canada. Il est à noter que les textes originaux de chacun de ces règlements et politiques ont été imprimés et classés dans un cartable et remis à la société à titre de document de consultation.

Loi de mise en œuvre du protocole de KYOTO : qui est une loi fédérale visant à assurer le respect des promesses et des engagements du Canada en matière du changement climatique et en vertu du Protocole de Kyoto (Loi de mise en œuvre du protocole de KYOTO,p.13).¹ Les parties spécifiquement portées sur les gaz à effet de serre sont l'article 5 (a (III.1), b (II), c, d), et le règlement 6 (a, a.1, b, c, d, e) ;

Loi sur le développement durable : une loi provinciale qui instaure un nouveau cadre de gestion du développement durable. Cette loi demande à tous les ministères et organisations de prendre en compte dans leurs projets et réalisations l'ensemble des 16 principes suivants : a) Santé et qualité de vie, b) Équité et solidarité sociale, c) Protection de l'environnement, d) Efficacité économique, e) Participation et engagement, f) Accès au savoir, g) Subsidiarité, h) Partenariat et coopération intergouvernementale, j) Précaution, k) Protection du patrimoine culturel, l) Préservation de la biodiversité, m) Respect de la capacité de support des écosystèmes, n) Production et consommation responsable, o) Pollueur payeur , p) Internalisation des couts ;

¹ Ministère de la justice, Loi de mise en œuvre de protocole de Kyoto, 2007, 13p

La politique québécoise du transport collectif : Avec la mise en œuvre de cette politique, le gouvernement vise particulièrement l'augmentation des services de transports collectifs partout au Québec. Il faut souligner qu'il s'agit d'une politique et non d'une loi ou réglementation ;

Loi sur les sociétés de transport en commun : une loi municipale portant sur les règles communes de transport en commun ;

Loi canadienne sur la protection de l'environnement : une loi fédérale qui porte principalement sur la prévention de la pollution ;

La stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013 : une stratégie du gouvernement provincial dans laquelle il énumère les objectifs prédéfinis au niveau du développement durable. Selon cette stratégie déontologique, tous les ministères et organisations sont responsables de se conformer à cette stratégie ;

Loi sur la qualité de l'environnement : cette loi québécoise porte sur la qualité de l'environnement ;

Règlement sur la déclaration obligatoire de certaines émissions de contaminant dans l'atmosphère : Ce règlement provincial porte sur les normes pour la déclaration de certaines émissions par les entreprises responsables de leur fabrication.

2. ACCRÉDITATIONS ET MESURE SPÉCIFIQUE

2.1 CHARTE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS PUBLICS

Dans le souhait de devenir un acteur engagé au niveau de développement durable et de garantir sa crédibilité et fiabilité au niveau national et international, il est souhaitable et fortement recommandé que la STL devient signataire de la Charte de développement durable de l'Union Internationale des transports publics. La Charte de l'Union Internationale des transports publics² doit prendre acte, des engagements pris par ses signataires, d'ancrer les principes sociaux, économiques, et environnementaux du développement durable dans l'accomplissement de leurs tâches et de faire en sorte que le développement du secteur de transport public demeure durable. Les signataires de la Charte ont par leur action déjà reconnu les termes de cette engagement et par ce fait mènent une politique visant à promouvoir l'intégration des pratiques durables dans leurs activités. Par la signature de cette charte, les membres doivent s'assurer de prendre les mesures suivantes :

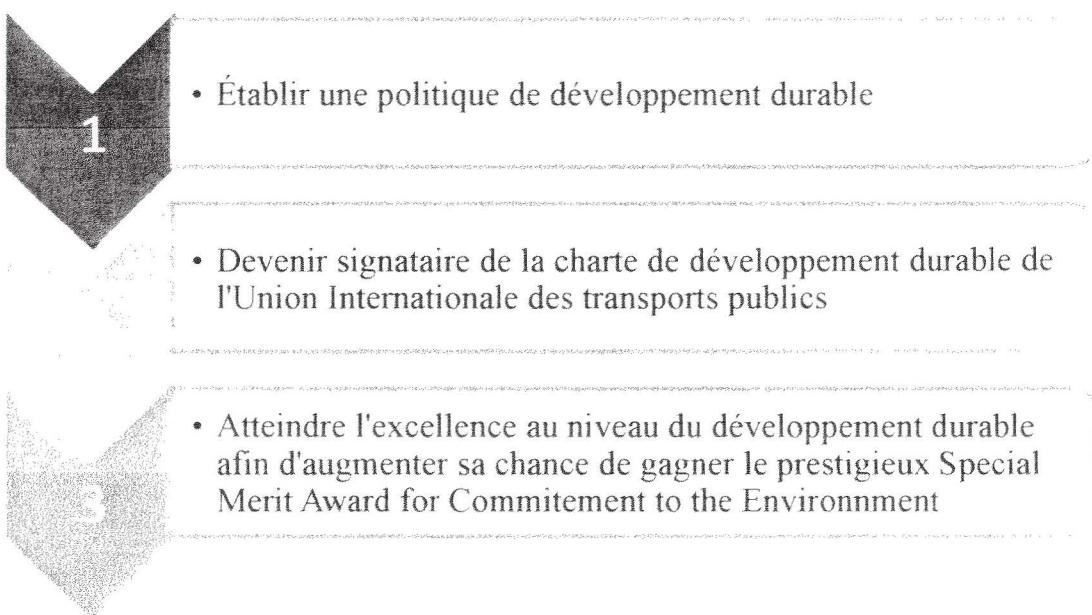
- ✓ Adoption des principes sociaux, économiques, environnementaux, du développement durable comme un objectif stratégique au sein de leur organisation;
- ✓ Mis en place d'un dispositif permettant l'évaluation de l'application de ces principes de développement durable au sein de leur organisation.

Une fois signataire, la STL doit établir une politique de développement durable. Cette politique peut être servie sur une base de référence dans toutes les activités et projets de développement durable entrepris dans la société.

² Union internationale des transports publics, Charte UITP du développement durable.

2.2 SPECIAL MERIT AWARD FOR COMMITMENT TO THE ENVIRONMENT

Ensuite, la Société du Transport de Laval doit faire les gestes nécessaires afin d'atteindre l'excellence et d'augmenter sa chance de gagner le prestigieux Special Merit Award for Commitment to the Environment. Obtention de ce mérite souligne le leadership d'une société de transport en matière de développement durable et de la stratégie utilisée visant à faire reconnaître l'utilisation de transport collectif comme un geste important en faveur de l'environnement.



Dans le même ordre d'idée, pour se conformer aux normes internationales et nationales, la société de transport de Laval doit s'assurer d'obtenir les accréditations (ISO 14001, ISO 26000) nécessaires. Ces accréditations visent à s'assurer que la STL dispose des ressources, des organisations, des systèmes et de l'expertise pour fournir des services dans le but de diminuer ses émissions de gaz à effet de serre.

2.3 ISO 14000

La norme ISO 14001 est la norme le plus utilisée qui concerne le management de l'environnement. Cette norme a été réalisée par l'Organisation internationale de normalisation. La norme ISO 14001 est applicable à des organisations qui souhaitent :

- Établir, mettre en œuvre et améliorer leur système de management environnemental ;
- S'assurer de leur conformité avec la politique gouvernementale sur le développement durable établi ;
- Démontrer leur conformité avec les normes internationales.

Cette norme permet d'améliorer les performances environnementales et les activités qui ont comme but de minimiser les effets dommageables sur l'environnement.

Bien qu'il existe plusieurs normes d'ISO 14000. Cependant, ISO 14001 est l'étape primordiale pour la certification. La norme ISO 14001 présente des exigences à respecter :

- 1) Les exigences de l'établissement en termes d'environnement ;
- 2) La politique environnementale (de l'organisation et du Canada) ;
- 3) La planification préalable des actions pour satisfaire la politique environnementale ;
- 4) La mise en œuvre de ces politiques ;
- 5) Le contrôle de ces mesures et suivi des programmes ;
- 6) La revue de direction.

La certification de l'ISO 14001 est attribuée à l'organisme après un audit effectué par l'organisation responsable (Accréditation Canada et Accréditation Québec) d'accorder la certification. Par cet audit, ils doivent vérifier si les normes de l'organisme correspondent bien à des normes préétablies par l'ISO 14001. Si l'organisation n'est pas conforme aux exigences alors l'organisation ne peut pas devenir certifiée. Pour l'obtention d'ISO

14001, il faut réservé environ 6 à 12 mois pour mener une démarche de l'obtention d'ISO 14001.

Dans les lignes qui suivent, nous expliquons de façon détaillée toutes les démarches à effectuer pour obtenir la certification d'ISO 14001 :

- 1) Acheter une copie de la norme ISO 14001 sur le site Web de l'ISO pour un coût de 107,57 \$ canadien ;
- 2) Élaborer et documenter un système de gestion de l'environnement de votre entreprise. Ce système va être utilisé pour définir et gérer les aspects environnementaux des politiques de votre entreprise. Il doit préciser les processus, procédures et pratiques qui seront utilisés pour identifier et contrôler la performance environnementale ;
- 3) Créer une politique environnementale. Cette politique a comme but de souligner l'engagement de l'organisation en matière de gestion des impacts environnementaux ;
- 4) Identifier et documenter tous les impacts environnementaux des pratiques d'affaires de l'organisation ;
- 5) Mettre en œuvre des procédures pour identifier et traiter toutes les exigences liées à l'environnement juridique ;
- 6) Établir des objectifs de performance environnementale et un plan d'exécution des objectifs ciblés ;
- 7) Mettre en place un plan pour faire face aux urgences environnementales ;
- 8) Établir des procédures d'audit et de surveillance du système de management environnemental ;
- 9) Documenter tous les aspects du système de management environnemental. Cette documentation doit inclure des informations sur tous les objectifs environnementaux adoptés par l'entreprise pour répondre à ces derniers afin de maintenir le contrôle sur les opérations ;
- 10) Communiquer avec un organisme d'accréditation pour planifier un examen de la certification. Il faut noter que l'organisme d'accréditation doit être certifié par le conseil ANSI-ASQ National d'accréditation.

2.4 ISO 14002

Cette norme fournit des lignes directrices et des détails concernant des considérations spécifiques pour les petites et moyennes entreprises qui cherchent à mettre en œuvre la norme d'ISO 14001.

2.5 ISO 14004

Cette norme donne des lignes directrices concernant l'établissement, la mise en œuvre, la mise à jour et l'amélioration d'un système de management environnemental en indiquant comment le coordonner aux autres systèmes de management existants. Ces lignes directrices sont applicables à tout organisme, indépendamment de sa taille, de sa localisation, de sa nature ou de son niveau de maturité. Les lignes directrices d'ISO 14004 sont cohérentes avec le modèle de systèmes de management environnemental de l'ISO 14001, mais n'ont pas pour objet de fournir une interprétation des exigences de l'ISO 14001.

2.6 ISO 26000

La norme ISO 26000 comme ISO 14001 est importante pour la société du Transport de Laval. Cette norme a un lien avec la responsabilité de l'organisation envers les activités qui ont été mises en place dans le but d'améliorer et de contribuer au développement durable. L'ISO 26000 établit les normes sur la façon dont les organisations doivent contribuer au développement durable. La norme d'ISO 26000 est entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2010. Elle a pour objectif de³:

³ Organisation Internationale de normalisation, Normes de management et de leadership, ISO 26000 : responsabilité sociétale.

- 1) Guider les organismes dans leur responsabilité sociétale au niveau du développement durable ;
- 2) Améliorer la satisfaction et la confiance de sa clientèle ;
- 3) Proposer un cadre qui permettra de rentrer en contact avec divers parties prenantes et de crédibiliser la communication avec ces parties prenantes à propos de la responsabilité sociale ;
- 4) Assurer la cohérence avec les documents existants et les autres normes ISO ;
- 5) Augmenter ses avantages concurrentiels ;
- 6) Améliorer sa réputation ;
- 7) Assurer ses relations avec les diverses entreprises, les pouvoirs publics, les médias et les clients.

L'ISO 26000 présente des lignes directrices et 7 questions centrales au niveau de l'amélioration et contribution de toutes les organisations qui cherchent à assumer leurs responsabilités au niveau de l'impact de leurs décisions et leurs activités sur l'environnement. Les décisions que chacune de ces organisations prennent, de façon éthique et transparente, doivent contribuer au développement durable, au bien être de la société, aux attentes des parties prenantes et à la conformité des règles et des lois établies au niveau national et international.

Il faut noter que la norme d'ISO 26000, étant considérée comme une ligne directrice et non d'exigences, ne permet pas la certification car on ne peut pas vérifier la conformité d'une mise en œuvre par rapport à des exigences.

3. PROGRAMME MIS EN ŒUVRE DANS LES SOCIÉTÉS DE TRANSPORTS

Dans les lignes qui suivent, nous vous informons sur les divers programmes et projets qui ont été réalisés dans les sociétés du transport québécois (STM, RTL, STO, RTC) et trois sociétés du transport canadien (Vancouver, Calgary et Toronto), dans le but d'améliorer le réchauffement climatique et diminuer l'émission de gaz à effet de serre dans l'air. En premier lieu, nous allons présenter les objectifs de chacun des programmes et une petite description de chacun. Par la suite, nous allons ajouter des notes supplémentaires qui serviront d'outils dans l'élaboration de notre guide d'évaluation. Ces descriptions vont servir de base de comparaison.

3.1. SOCIÉTÉS DU TRANSPORT DU QUÉBEC

Les informations suivantes ont été tirées du rapport : 2011 une année historique : Développement durable – Fait saillant (2011, 48 pages).

3.1.1. La Société de transport de Montréal

La Société gère et développe un réseau de bus et métro sur l'île de Montréal.

Vision :

Assurer les besoins de la mobilité de la population en offrant le réseau de transport collectif le plus performant en Amérique du Nord afin de contribuer à faire de l'agglomération de Montréal un endroit reconnu pour sa qualité de vie ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement.

Objectif :

Réduire de 30% les émissions de gaz à effet de serre pour 2020.

Programmes, projets et principes mis en œuvre en matière de développement durable :

Diverses activités et mesures ont été mises en place en matière de protection de l'environnement et développement durable. Ces activités sont :

- L'adoption d'une politique de développement durable. Cet outil permet de soutenir et encadrer dans la prise en compte de développement durable dans toutes les activités et actions de l'organisation ;

- L'augmentation de l'offre de service (achalandage) et réalisation du Programme d'amélioration de service en transport en commun dans le but d'häusser les déplacements et conséquemment diminuer la quantité de gaz à effet de serre émise dans l'atmosphère ;

Des exemples : Lancement du réseau 10 minutes Max, Prolongement des lignes d'autobus, accroissement des services de Taxi collectif ;

- L'application des mesures d'accessibilité universelle et l'élaboration d'un plan de développement en accessibilité universelle afin qu'un plus grand nombre de personnes puisse bénéficier du transport en commun ;

Des exemples : Nouveaux ascenseurs dans les métros, augmentation du nombre des l'autobus avec des planchers surbaissés, nouvelle taxe sur l'essence ;

- La contribution à la vitalité économique en assurant des emplois et en réduisant le coût de congestion.

Des exemples : Projet Autoroute Bonaventure, projet de voie réservée sur le boulevard Pie-IX ;

- L'amélioration de l'efficacité énergétique des actifs, afin de diminuer l'émission de ces gaz à effet de serre.

Des exemples : Bus Roulant au biodiesel, modification sur les bus hybrides, utilisation des bus articulés ;

- L'influence sur le développement urbain pour mieux intégrer le transport collectif et diminuer les temps d'attente ou la durée des déplacements ;
- Gérer les impacts sur environnement.

Note supplémentaire :

En ce qui concerne les indicateurs, il existe plusieurs indicateurs pertinents pour l'élaboration de notre cadre d'évaluation⁴.

3.1.2 Réseaux de transport de Longueuil (RTL)

Les informations suivants ont été tirées du : Rapport annuel 2010 (2010, 51 pages).

Réseaux de transport de Longueuil offre des services (Autobus) de transport en commun à l'ensemble de la communauté de Longueuil et ses environs.

Vision :

Améliorer la qualité de vie des citoyens du territoire du Réseau en répondant adéquatement à leurs besoins évolutifs de déplacement, par la promotion et l'exploitation, à juste prix, de différents moyens de transport collectif de qualité qui respectent l'environnement⁵.

Objectif :

Améliorer le développement durable et diminuer les émissions des gaz à effet de serre afin d'assurer le progrès économique, augmenter la justice sociale et la préservation de l'environnement.

⁴ STM, Tableau complet des indicateurs de développement durable, 21 pages.

⁵ Rapport Annuel 2010, Réseau de transport de Longueuil

Programmes, projets, et principes mis en œuvre en matière de développement durable :

- Mobilisation et implication du personnel dans le développement durable ;
Des exemples : Actions visant la mobilisation du personnel.
- Développement économique : Les actions prises au sein de RTL doit contribuer à l'économie tout en respectant l'environnement ;
Des exemples : Réalisation des projets présentés dans le plan stratégique, amélioration de la qualité et le confort des transports collectifs.
- Protection de l'environnement : Afin d'améliorer et parvenir au développement durable, la protection de l'environnement doit être au cœur de l'organisation.
Des exemples : Programme optimisant l'utilisation des ressources, utilisation des sources d'énergies alternatives et renouvelables.

Note supplémentaire :

Certaines informations pertinentes sont disponibles sur leur site internet spécialement conçu pour leur implication dans le développement durable⁶.

⁶ Réseau de Transport de Longueuil, http://www rtl-longueuil.qc.ca/pages/pr_vert_acceuil.htm#realisations

3.1.3 Société de Transport de L'Outaouais

Les informations suivantes ont été tirées du Plan stratégique 2005-2015 (2010, 73 pages).

La Société de transport de l'Outaouais a pour mission d'offrir aux résidents des municipalités de son territoire, soit de la grande ville de Gatineau ainsi que Cantely et Chelsea un système de transport en commun.

Vision :

Grâce à ses orientations de développement durable qui se rattachent à sa mission, la société du transport de l'Outaouais (STO) s'implique de façon quotidienne dans l'amélioration de l'environnement.

Objectif :

Les divers moyens exécutés en faveur de l'environnement ont pour but de favoriser la diminution de la congestion urbaine et par conséquence la diminution du gaz à effet de serre.

Programmes, projets, et principes mis en œuvre en matière de développement durable :

- Réduire son empreinte écologique

Des exemples : La politique d'arrêt du moteur des autobus, le programme conducteur averti qui favorisent l'économie de carburant ;

- Augmenter son offre de service à l'ensemble de la population de l'Outaouais dans le but d'encourager l'utilisation des transports en commun ;
- Programme de ligne vert : la mise en place des voies réservées et des mesures prioritaires aux intersections, la modernisation des airbus, l'ajout des stationnements incitatifs.

Note supplémentaire :

Il faut noter qu'il n'existe pas beaucoup d'information sur les émissions de gaz à effet de serre et les activités mises en place à cette fin.

3.1.4 Réseau de transport de la Capitale (RTC)

Les informations suivantes ont été tirées du Rapport d'activités 2011 et de l'inventaire global des émissions de GES de l'agglomération de Québec (année 1990 et 2006). Il faut noter qu'un rapport distinct portant sur la diminution de GES n'était pas effectué par le RTC. Le rapport est produit par la ville de Québec.

Le RTC a pour mission de permettre aux citoyens de mieux vivre la ville par un transport collectif de qualité, au meilleur coût pour la collectivité.

Vision :

Diminuer de 20 % la quantité de GES émise dans l'air ici 2020.

Objectif :

La ville de Québec a entrepris diverses initiatives dans l'ensemble des secteurs d'activités dans l'agglomération du Québec afin de diminuer considérablement l'émission du GES.

Programmes, projets, et principes mis en œuvre en matière de développement durable :

- Consommation du carburant fossile s pour les autobus de RTC ;
- Possible projet de Train à grande vitesse (TGV) reliant Québec et Windsor ;
- Implantation des voitures électriques ;
- Implantation des infrastructures de recharge ;
- Mise en place d'un système de voitures électriques en libre-service.



3.2. SOCIÉTÉS DU TRANSPORT CANADIEN

3.2.1 TransLink de Vancouver

Les informations suivantes ont été tirées du site internet du Translink.

Translink de Vancouver, le siège social de toutes les formes de transport en commun à Vancouver. Il est responsable de Coast Mountain Bus Company (réseau d'autobus à Vancouver) et de Skytrain de vancouver. Le Coast Mountain Bus Company exploite 96 % du service d'autobus dans la région de Vancouver incluant le bus à biodiesel à zéro émission. Pour ce qui est du Sky Train, il est le plus ancien au Canada. Il est totalement électrique et fonctionne sans conducteur.

Vision :

Métro de Vancouver s'engage continuellement pour la surveillance et l'amélioration de la qualité de l'air de la région. En tant que région, nous sommes également engagés à réduire nos émissions de gaz à effet de serre et à remplir notre obligation de minimiser l'impact de se gaz sur l'environnement.

Objectif:

Diminuer l'émission de gaz à effet de serre de 50 % d'ici 2016.

Programmes, projets et principes mis en œuvre en matière de développement durable :

Dans le but de réduire l'émission de gaz à effet de serre et d'améliorer la qualité d'air, plusieurs mesures et activités ont été prises :

- Optimiser l'efficacité énergétique des systèmes de transport ;
- Réduire l'exposition du public à des émissions de gaz à effet de serre ;

Des exemples : les mesures et les mécanismes de financement visant à promouvoir l'amélioration énergétique des véhicules routiers ;

- Offrir une ligne de réglementation équitable, efficace et efficiente et suivre les directives de l'amélioration continue, afin de minimiser les émissions de gaz à effet de serre et les impacts néfastes sur la santé de la population et l'environnement;
- Développer et implanter un programme de gestion des odeurs, y compris un règlement de gestion des odeurs qui aborde les principales sources d'émissions.

Note supplémentaire : Il existe une liste d'indicateurs de performance pertinents pour l'élaboration de notre guide (liste à consulter)⁷

3.2.2 Calgary Transit

Les informations suivantes sont tirées du site internet du Calgary Transit.

Avec son système de bus et Light Rail (Tramway), Calgary Transit desservant plus de 94 millions de clients par an est connue comme une des meilleures sociétés transports au Canada. Il est responsable du service d'autobus et de Train dans l'ensemble de la région de Calgary et offre aussi des services de navettes communautaires.

Vision :

Le Calgary Transit doit assurer des déplacements sûrs, accessibles et courtois en réponse aux besoins de ses clients. Le succès de transport en commun à Calgary s'adresse à des thèmes distincts de responsabilité financière, sociale et environnementale au sein de la communauté.

⁷ Metro Vancouver, Corporate Climate Action plan. 18 pages.

Objectif :

Il vise à augmenter l'usage par le public du transport en commun plutôt que l'automobile personnelle. Aussi, Calgary Transit envisage de diminuer la production de gaz à effet de serre (GES) de 20% d'ici 2020 et 80 % jusqu'au 2050.

Programmes, projets et principes mis en œuvre en matière de développement durable :

- Réduire la consommation d'énergie et diminution de l'émission de GES ;
Des exemples : Utilisation des énergies plus vertes (électricité et le gaz naturel) ;
- Conserver et protéger l'eau ;
Des exemples : Amélioration de l'eau de la consommation, remplacement de conduites principales, mise à niveau des systèmes d'irrigation ;
- Assurer une utilisation efficace des terres et de l'infrastructure durable ;
Des exemples : Construction de bâtiment durable, assainissement de la terre, réaménagement des sites précédemment contaminés ;
- Protéger les écosystèmes ;
- Diminuer les déchets ;
- Faire des Essais et une étude-pilote de la mise en place des voitures hybrides ;
- Utiliser des Biodiesel dans l'ensemble des autobus ;

Note supplémentaire : Il possède déjà la certification 14001.

3.2.3 The Toronto Transit Commission (TTC) et GO Transit

Les informations suivantes viennent du site de Toronto Transit Commission, une section distincte est dédiée à l'environnement.

The Toronto Transit Commission et Go Transit offrent des services de bus, de métro à l'ensemble de la population de la ville de Toronto et de ses environs.

Vision :

- 1) Utiliser des formes de transports moins néfastes pour l'environnement
- 2) Améliorer la qualité et l'accessibilité des transports dans les zones identifiées pour l'amélioration.
- 3) S'assurer que les décisions de transports sont respectueuses de l'environnement et protègent l'intégrité et la qualité de vie dans les collectivités.

Objectif :

L'objectif principal de TTC est d'offrir du service à une population d'un peu près de 1,50 millions. En utilisant les services de transport en commun, il y aura 1 million de moins de trajets en voiture. Moins de véhicules sur la route est égal à moins de gaz à effet de serre. Aussi, en établissant une politique environnementale, la Toronto Transit Commission s'engage à réduire les impacts environnementaux de ces installations et se conformer à toutes les exigences juridiques.

Programmes, projets et principes mis en œuvre en matière de développement durable :

Afin de diminuer le gaz à effet de serre, la ville de Toronto propose dans son plan d'étendre ses lignes avec Light Rail Transit ;

- Compléter une piste cyclable afin que les citoyens puissent se déplacer en vélo ;
- Accepter les vélos au bord des autobus ;
- Assurer qu'au moins 45 % des autobus sont hybrides diésel/ électrique ;
- Utiliser de carburants de remplacement (ce carburant est un mélange de biodiesel et huile végétale) ;
- Réduire l'utilisation de gaz naturel au garage d'autobus de 9,5% ;
- Utiliser d'autres sources d'énergies renouvelables.

Note supplémentaire :

Dans le cas de Toronto Transit Commission, il était plutôt difficile de trouver des informations pertinentes.

4. SOCIÉTÉ DU TRANSPORT DE LAVAL

Les informations suivantes sont tirées de divers sources : Le plan d'affaires 2012-2014 (Plan d'affaires 2012-2014, 15 pages.), Rapport d'Activités 2011(26 pages).

La société du transport de Laval (STL) offre un service de transport collectif de qualité à l'ensemble de la population lavalloise.

Vision :

Par la mise en place d'axes de transport en commun à haut niveau de service, d'un réseau de transport de proximité flexible et accessible et de technologies qui favorisent l'utilisation du transport en commun, la STL compte d'ici 2031 :

- Avoir accru sa clientèle de 50% entre 2010 et 2031 ;
- S'imposer comme leader dans le domaine du transport durable avec des solutions avant-gardistes ;
- Toujours assurer des services rapides, économiques et écologiques qui correspondent aux besoins de la clientèle ;
- Être reconnue comme employeur de choix et s'appuyer sur une équipe fière, mobilisée et compétente.

Objectifs :

STL vise à réduire de 50 %, d'ici 2031, les émissions de GES par personne liée au transport.

Programmes, projets et principes mis en œuvre en matière de développement durable :

- **Autobus électrique :**

Afin de diminuer le gaz à effet de serre et la quantité de CO₂ émise, la Société du Transport de Laval a choisi de mettre en essai, un autobus électrique

permettant de créer une expertise suffisante pour gérer l'introduction des autobus électrique dans la flotte de STL d'ici 2031.

Les objectifs :

La première phase de l'électrification des autobus passe par des tests. Cette première phase a comme objectifs de permettre à STL de :

- 1) Développer une forte expertise dans l'électrification des autobus et de clarifier les enjeux (technologiques, énergétiques, économiques, de planification, d'entretien, d'exploitation et environnementaux) reliés à l'utilisation de ces types de véhicules ;
- 2) Identifier les compétences nécessaires au niveau de la formation des intervenants ;
- 3) Obtenir des réactions et des points de vue la clientèle ;
- 4) S'assurer que les objectifs d'utiliser les autobus électriques en 2015 sont faisables dans le contexte lavallois.

Les bénéfices attendus de ce projet sont énormes, car non seulement il a des bénéfices environnementaux (diminution de gaz à effet de serre), mais il permet aussi d'améliorer la qualité de vie urbaine.

L'Échéancier :

Le projet a été amorcé le 1^{er} octobre 2010 et sera terminé le 31 décembre 2012.

- **Projet CLIC :**

Ce projet est un nouveau concept de partage d'une voiture électrique qui permet de rendre accessible à un certain nombre d'automobilistes-conducteurs, un véhicule électrique pour leurs déplacements quotidiens. L'objectif est de rendre accessible à plusieurs groupes de 4 personnes qui habitent dans le même quartier et se déplacent aux mêmes heures, de prendre la voiture électrique vers trois points différents soit : le métro cartier, le métro Montmorency et la gare Sainte-Dorothée.

Les Objectifs :

- 1) Développer un nouveau concept d'éco-partage d'une voiture électrique ;
- 2) Passage d'un mode de transport individuel à un mode de transport collectif ;
- 3) Offrir un service de transport collectif électrifié ;
- 4) Limiter la croissance des déplacements en automobile ;
- 5) Mesurer l'impact de l'utilisation en termes de gaz à effet de serre ;
- 6) Encourager l'adoption des véhicules électriques ;
- 7) Participer au développement durable du transport public ;
- 8) Inciter les usagers à utiliser des voitures électriques.

L'Échéancier : Le projet – pilote a commencé en 15 septembre 2011 et sera échelonné sur une durée de 3 à 5 ans.

- **Projet Alerte au smog :**

Entre le 1^{er} juin et la fête de travail, lorsque une alerte de smog est émise par Environnement Canada, la STL baisse le tarif de ses autobus à 1 \$ pour la journée ce qui accroît le nombre d'utilisation de services et entraîne la diminution de l'émission de gaz à effet de serre.

- **Étude de faisabilité concernant l'implantation d'un Tramway aérien :**

Plusieurs grandes villes utilisent des systèmes de transport par câble. Le tramway aérien ne requiert pas d'infrastructures très lourdes et sa construction est moins coûteuse que d'autres types de transport. L'étude de faisabilité a comme objectif de qualifier et valider les premières ébauches d'une possible implantation du Tramway aérien.

Les objectifs sont les suivants :

- 1) Diminuer les temps de parcours ;
- 2) Améliorer la correspondance ;
- 3) Augmenter l'achalandage et la part modale du transport collectif ;
- 4) Diminuer l'émission des gaz à effet de serre.

L'Échéancier :

L'étude de faisabilité a été amorcée en octobre 2011 et un rapport a été produit en juin 2012.

- **Projet de ventilateurs électriques :**

Ce projet consiste à remplacer les ventilateurs dont le moteur est entraîné par de l'huile hydraulique par un système de refroidissement ayant plusieurs ventilateurs électriques. L'installation permet de diminuer la réduction de carburant et conséquemment diminuer les émissions de GES.

Les objectifs sont les suivants :

- 1) Réduction de la consommation de carburant : 5% ;
- 2) Réduction de fuite d'huile ;
- 3) Réduction du risque des incendies lié au système.

- **Projet Biodiesel :**

Depuis décembre 2007, la STL utilise un mélange de 5% de biodiesel dans son carburant. Le biodiesel est fabriqué à partir des produits biodégradables et permet une réduction légère de gaz à effet de serre.

Les objectifs sont les suivantes :

- 1) Réduction de la consommation de carburant de 1% ;
- 2) Réduction de gaz à effet de serre.

- **Plan de mobilité durable :**

Conçu par la Ville de Laval, il énumère 21 mesures et 5 axes d'intervention soit : Créer d'un environnement durable, améliorer l'efficacité énergétique, améliorer l'offre de transport collectif et actif, influencer les comportements par la fiscalité et la tarification, informer et mobiliser la population.

Note supplémentaire :

La difficulté avec la société du Transport de Laval réside dans le fait qu'un plan de mobilité durable pour la ville de Laval a été conçu et la société du Transport de Laval possède aussi un rapport d'activités, alors que le défi réside dans le fait qu'il faut trouver l'information pertinente qui sera utile dans l'élaboration de notre cadre d'évaluation. De plus, bien que plusieurs projets ont été mis en place, la Société de transport ne possède pas des données quantitatives ni qualitatives qui assureront le bon suivi de chacun de ces projets.

MODULE 2 : SUIVI D'ÉVALUATION

5. IMPORTANCE DE L'ÉVALUATION

Pendant le cycle de vie de chaque programme, l'évaluation aide les directeurs et les responsables à prendre les bonnes décisions et à faire des choix éclairés. L'évaluation du programme facilitera la prise de décision et permet d'améliorer le rendement d'un programme en particulier. Sans évaluation, il serait impossible de déterminer si les activités effectuées dans le but de diminuer les gaz à effet de serre suivent une bonne direction et comment les améliorer.

6. VOCABULAIRE RÉSERVÉ À L'ÉVALUATION DE PROGRAMMES

Afin de mieux comprendre le cadre d'évaluation, il s'avère primordial de comprendre le langage utilisé en évaluation de programmes.⁸

7. CLIENTÈLE ET PROBLÉMATIQUE

Les programmes qui ont été développés dans le but d'améliorer le réchauffement climatique et réduire l'émission de gaz à effet de serre, s'adressent normalement à l'ensemble des employés de la STL et les citoyens de la ville de Laval. La problématique principale est que le secteur du transport est responsable de 45 % des émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. La STL étant une société de transports, voit la nécessité de mettre en œuvre un cadre d'évaluation des programmes développés par STL afin de diminuer le GES émis dans l'atmosphère.

⁸ Annexe 1 à consulter

8. ORIENTATIONS DU PROGRAMME

Ce guide d'évaluation est plutôt accentué sur la méthode de gestion basée sur les résultats, alors que le suivi doit viser l'atteinte des résultats et non la réalisation de chaque programme.

Tous les programmes au sein de la société du transport de Laval existent afin de diminuer l'émission de gaz à effet de serre. L'objectif est une réduction de 50 % d'ici 2031.

Ultimement, la mise en place de ces programmes permet d'améliorer le climat, et d'assurer le bien être de la population lavalloise.

Parallèlement, La société du Transport de Laval a pour objectif d'être chef en matière de développement durable.

9. MÉTHODE DE CADRE LOGIQUE (MCL)

Le modèle causal démontre la logique du programme, les liens qui unissent les composantes les unes aux autres pour atteindre les cibles préétablies. Le modèle suivant a été utilisé pour faire un nouvel cadre logique. Ce cadre logique propose une vue d'ensemble du projet à partir des informations disponibles. Le modèle proposé en bas est servi comme base de référence pour concevoir le cadre logique de la Société du Transport de Laval.

Annexe A : L'application des programmes de STT liés à la réduction de gaz à effet de serre à 2012



Diminution de la quantité de GES émise dans l'air



Figure 1 : Exemple de cadre logique

10. QUESTIONS D'ÉVALUATIONS ET INDICATEURS

Plusieurs questions d'évaluations pourraient être posées et des indicateurs peuvent être développés afin de juger de l'impact, de l'efficacité, de l'efficience et de la valeur des programmes mis en place par la STL dans le but de diminuer l'émission de gaz à effet de serre.

De ce fait, ces questions ont été proposées :

Question d'évaluation (Efficacité)	Indicateur
Dans quelle mesure les programmes mis en place par la STL ont diminué le GES?	Le % d'atteinte des objectifs par rapport à la cible souhaitée.

Question d'évaluation (Efficience)	Indicateur
Quelles sont les ressources financières, humaines et matérielles consenties à l'atteinte des objectifs de programme?	Ratio du niveau d'atteinte des objectifs sur les coûts.

Question d'évaluation (Impact)	Indicateur
Dans quelle mesure la réduction de GES observée a été attribuable aux programmes?	Écart observé entre la situation après l'intervention et avant l'intervention.

Question d'évaluation (Valeur)	Indicateur
Est-ce que les projets mis en place par la STL font aussi bien, moins bien ou mieux que d'autres programmes semblables mis en œuvre dans le but de diminuer le pourcentage des émissions de GES?	% de diminution de gaz à effet de serre après l'intervention comparativement à d'autres programmes mis en œuvre.

Efficacité :

Dans quelle mesure les programmes mis en place par la STL ont diminué l'émission de GES?

Indicateur : % d'atteinte des objectifs pour chaque programme par rapport à la cible souhaitée.

Efficience :

Quelles sont les ressources financières, humaines et matérielles consenties à l'atteinte des objectifs du programme?

Indicateur : Ratio de niveau d'atteinte des objectifs sur les coûts.

Impact :

- 1) Dans quelle mesure la réduction de l'émission de GES observée a été attribuable aux programmes ?

Indicateur : Écart observé entre la situation après l'intervention et avant l'intervention.

Valeur (rendement relatif):

Est-ce que les projets mis en place par la STL font aussi bien, moins bien, ou mieux que d'autres programmes semblables mis en œuvre dans les autres sociétés de transport dans le but de diminuer les gaz à effet de serre ?

Indicateur : % de diminution de gaz à effet de serre après l'intervention comparativement à d'autres programmes mise en œuvre.

Il est à noter que le fait qu'il existe plusieurs programmes, il serait difficile que toutes les activités répondent à l'ensemble des 5 critères dont on doit prendre en considération.

11. MÉTHODE D'ÉVALUATION

Pour effectuer une évaluation, l'évaluateur doit faire des rencontres avec les responsables de chacun des programmes dans le but de pouvoir trouver toutes les données nécessaires qui permettent de répondre à des questions d'évaluation. Aussi, en mettant en place une base de données à la fois quantitative et qualitative sur l'ensemble des programmes, l'évaluateur peut facilement tirer des conclusions qui permet de porter un jugement de valeur sur l'ensemble des programmes et de donner des pistes de solutions et des recommandations dans le but d'améliorer les projets mis en œuvre.

12. CONSTATS, OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS

Avec ce rapport, nous avons constaté que les programmes mis en œuvre par la Société du Transport du Laval répondent bien aux objectifs préétablis de diminuer les gaz à effet de serre et d'améliorer le réchauffement climatique. Toutefois, cela il existe un problème majeur : la rareté des informations et des données (quantitatives). Avant d'entamer une possible évaluation, il s'avère primordial de mettre en place une base de données permettant de quantifier les activités et ce dans le but de pouvoir porter un jugement sur l'ensemble des programmes. Afin de contrer le problème actuel, nous établissons les suggestions suivantes :

- 1) Afin d'évaluer l'impact de chaque programme, il faut documenter avec la précision l'état de la situation avant et après la mise en place de chaque programme ;
- 2) Pour mesurer le rendement, il faut avoir des objectifs et des observations quantitatives ;
- 3) Encourager les évaluations participatives afin que tous les employés puissent participer dans le processus de l'évaluation ;
- 4) Après la mise en œuvre d'une base de données, il est suggéré de faire des tableaux de bord de gestion comme un outil de prise de décision.

13. CONCLUSION

Dû à un réchauffement climatique observable au Canada, des différents secteurs ont créé des projets et des programmes dans le but d'améliorer le réchauffement climatique. Le secteur du Transport, responsable d'une grande partie de ce réchauffement climatique, il trouve la nécessité de développer des projets et des programmes qui permettent d'améliorer le réchauffement climatique et diminuer l'émission des gaz à effet de serre qui sont responsables en partie de ce réchauffement. La Société du Transport de Laval, comme les autres sociétés du transport a développé plusieurs projets dans le but de diminuer le gaz à effet de serre. À travers ce rapport nous avons tenté d'élaborer un cadre d'évaluation pour les programmes mis en place par la Société de Transport de Laval dans le but de diminuer l'émission de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. Le rapport suggère des questions d'évaluations et des indicateurs qui pourront être utiles lors d'une éventuelle évaluation. Pour rencontrer les objectifs de ce stage, nous nous sommes basés sur notre connaissance théorique de l'évaluation de programme acquise durant la maîtrise. Il est à signaler que le manque de l'information au sein de l'organisation, a causé certaines limites dans l'élaboration d'un cadre d'évaluation pertinent. Nous avons tenté le plus possible de diminuer cet aspect de manque d'information en essayant de trouver plusieurs sources d'informations. Il reste encore plusieurs étapes avant d'entamer une évaluation des programmes à mettre en œuvre au sein de la Société de Transport de Laval. Cependant, ce cadre d'évaluation peut servir comme une base solide.

14. ANNEXE

TERMINOLOGIE DE L'ÉVALUATION

- 1) **Durabilité** : Probabilité que les effets positifs d'un projet perdurent après l'arrêt des aides extérieures.
- 2) **Effet** : Changement voulu ou non résultant directement ou indirectement d'une intervention.
- 3) **Efficacité** : Degré de réalisation des objectifs d'un projet. L'efficacité se mesure par comparaison entre résultats obtenus et résultats attendus.
- 4) **Efficience** : Rapport entre les résultats obtenus et les moyens mis en œuvre.
- 5) **Évaluation** : Examen d'un projet ou un programme prévu en cours ou achevé. L'évaluation a pour objet de répondre à des questions spécifiques, ainsi de porter un jugement sur l'ensemble des processus. L'évaluation vise généralement à déterminer l'efficience, l'efficacité, l'impact, la durabilité et la pertinence des objets du programme. Elle doit fournir des informations crédibles et utiles.
- 6) **Impact** : l'ensemble des changements observés au sein de l'organisation après l'intervention.
- 7) **Indicateur** : Variable simple ou complexe, quantitative ou qualitative dont le suivi et la comparaison permettent d'apprécier le degré des changements après l'intervention.
- 8) **Objectif** : Des effets ou des résultats attendus que l'on souhaite obtenir d'un projet.

15. BIBLIOGRAPHIE

- Brunet, Isabelle. Évaluation de programmes : Étude de cas (Recueil de textes), 200 pages.
- Calgary Transit, site de Calgary Transit (page consultée le 15 juin 2012), www.calgarytransit.com.
- CANLI, (Page consultée le 4 juin 2012, Site de CANLI, www.Canli.org).
- Environnement Canada, Émissions canadiennes de gaz à effet de serre, Site environnement Canada, www.Ec.gc.ca.
- Étude de faisabilité et d'impacts portant sur la mise en place d'un tramway aérien à Laval, 7 février 2012, 15 pages.
- Guide de pratique de suivi et d'évaluation des projets, Terminologie de suivi-d'évaluation, 8 pages.
- International Organization for standardisation (page consultée le 4 juin 2012, www.iso.org/).
- Laval 2031, une ville en mouvement : Plan de mobilité durable, juin 2011, 156 pages.
- Réseaux de Transport de la Capitale, Rapport d'activités 2011, 50 pages.
- Réseaux de Transport de Longueuil, Rapport annuel 2010, 51 pages.
- Société de Transport de Montréal, Tableau complet des indicateurs de développement durable, 2011, 51 pages.
- Société de Transport de Montréal, 2011 une année historique : Développement durable, fait saillants, 48 pages.
- Société de Transport de l'Outaouais, Plan stratégique 2005-2015, 73 pages.
- Société de Transport de Laval, Rapport d'activités 2011, 26 pages.
- Société de Transport de Laval, Projet Clic : Écopartage d'un véhicule électrique, 10 pages.

Cadre d'évaluation des programmes de STT liés à la réduction du gaz à effet de serre - 2012

- Translink de Vancouver, www.translink.ca
- Toronto Transport commission, www.ttc.ca
- Union Internationale des Transports publics, Charte UITP du développement durable.