

Chapitre 4

Section 4.04

Ministère de l'Environnement et de l'Action en matière
de changement climatique

Programme Air pur Ontario

Suivi des audits de l'optimisation des ressources,
section 3.04 du *Rapport annuel 2012*

| APERÇU DE L'ÉTAT DES RECOMMANDATIONS | | | | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|------------------------------|--------------------------|-------------------------------|
| | Nombre de mesures recommandées | État des mesures recommandées | | | |
| | | Pleinement mise en oeuvre | En voie de mise en oeuvre | Peu ou pas de progrès | Ne sera pas mise en oeuvre |
| Recommandation 1 | 2 | | 1 | 1 | |
| Recommandation 2 | 3 | 1 | 1 | 1 | |
| Recommandation 3 | 3 | | 2 | 1 | |
| Recommandation 4 | 2 | 1 | | | 1 |
| Recommandation 5 | 2 | | 2 | | |
| Recommandation 6 | 1 | | 1 | | |
| Total | 13 | 2 | 7 | 3 | 1 |
| % | 100 | 15 | 54 | 23 | 8 |

Contexte

En 1999, le ministère de l'Environnement (le Ministère) a instauré le programme obligatoire Air pur, qui vise les émissions des véhicules, dans le cadre de sa stratégie de réduction du smog en Ontario. Le programme cible les véhicules dont les systèmes de contrôle des émissions fonctionnent mal et oblige leurs propriétaires à les faire réparer.

À l'heure actuelle, le programme prévoit l'inspection des véhicules qui sont vieux de sept ans ou

de plus d'un an en cas de transfert de propriété. Les véhicules légers construits avant 1988 sont exemptés du programme parce que les fabricants automobiles n'étaient pas tenus à ce moment-là d'équiper leurs véhicules de dispositifs de réduction des émissions. Sinon, tous les véhicules doivent réussir une analyse des émanations pour que les propriétaires puissent en renouveler l'immatriculation ou en transférer la propriété. Certains propriétaires dont les véhicules échouent aux analyses d'émanations peuvent obtenir une attestation de réussite conditionnelle qui leur permet de renouveler l'immatriculation du véhicule, mais non

d'en transférer la propriété. Cela peut se produire lorsque le coût des réparations requises pour que le véhicule réussisse l'analyse des émanations est évalué à plus de 450 \$. Le Ministère a établi cette limite de 450 \$ afin d'alléger le fardeau financier du propriétaire – en effet, le propriétaire qui reçoit une attestation de réussite conditionnelle n'a pas besoin de faire réparer son véhicule.

Les analyses des émanations et les réparations sont effectuées dans environ 1 700 centres Air pur, qui sont des ateliers de réparation automobile privés agréés par le Ministère. Tous les centres d'analyse sont reliés par voie électronique à la base de données du programme Air pur du Ministère, où sont consignés les résultats de toutes les analyses effectuées et les réparations connexes.

Les méthodes employées pour analyser les émanations dépendent surtout du type de véhicule et de son mode d'alimentation :

- Les véhicules légers carburant à l'essence sont testés au moyen du dispositif électronique de diagnostic embarqué (DEDE). Les véhicules construits après 1997 sont dotés d'un DEDE qui vérifie continuellement l'état et le fonctionnement des principales composantes du dispositif de réduction des émissions et des systèmes liés aux émissions. Le véhicule échoue à l'analyse des émanations si l'équipement d'analyse détecte un problème identifié par le DEDE. Cette méthode d'analyse a été adoptée le 1^{er} janvier 2013.
- Les véhicules lourds non diesel et certains véhicules légers construits en 1997 ou avant sont testés au moyen de la méthode du régime au ralenti à deux vitesses, qui est moins rigoureuse que la méthode d'analyse par DEDE.
- Les véhicules lourds diesel sont testés au moyen de la méthode de contrôle de l'opacité, où la densité des émanations est mesurée au moyen d'un capteur de fumée.
- Les émanations des véhicules légers diesel sont analysées visuellement.

En décembre 2013, on estimait qu'environ 8 millions de véhicules légers (7,6 millions en 2011) et

plus de 250 000 véhicules lourds (300 000 en 2011) étaient immatriculés en Ontario. Comme en 2011, environ 90 % de ces véhicules sont immatriculés dans la zone géographique visée par le programme. En 2013, plus de 2,3 millions de véhicules légers (2,5 millions en 2011) et plus de 100 000 véhicules lourds (comme en 2011) ont été soumis à une analyse dans le cadre du programme.

Les propriétaires des véhicules paient des frais au centre Air pur qui effectue l'analyse des émanations. Une partie de ces frais est remise au Ministère sous forme de revenu. En 2013-2014, le Ministère a perçu 28 millions de dollars en revenu lié aux analyses (30 millions de dollars en 2011-2012) et a dépensé environ 19 millions de dollars pour assurer la prestation du programme Air pur (19 millions de dollars en 2011-2012), dont 9 millions de dollars ont servi à payer un fournisseur de services du secteur privé qui administre le programme au nom du Ministère (12 millions de dollars en 2011-2012). Les dépenses de programme de 19 millions de dollars ne comprennent pas les coûts indirects tels que les frais généraux du Ministère, les pensions et les indemnités de départ. Le 1^{er} avril 2014, Le Ministère a ramené les frais d'analyse de 35 \$ à 30 \$ pour les véhicules légers afin de réduire l'excédent accumulé du programme de 23 millions de dollars d'ici juin 2020.

Dans notre *Rapport annuel 2012*, nous observions que les procédures mises en place dans le cadre du programme Air pur permettaient généralement de s'assurer que les véhicules qui doivent être inspectés le sont, et que ceux dont les émissions dépassent les limites provinciales fixées sont repérés aux fins de réparation.

Nous avons observé que les émissions produites par les véhicules routiers avaient considérablement diminué entre 1998 et 2010 et ne figuraient plus parmi les principales sources internes de smog en Ontario. (La moitié du smog de l'Ontario venait de polluants en provenance des États-Unis.) Par ailleurs, selon les estimations des émissions réalisées par le Ministère, plus de 75 % de la réduction des émissions produites par les véhicules depuis

la création du programme Air pur est en fait attribuable à d'autres facteurs, dont le resserrement des normes de construction touchant les technologies de réduction des émissions, les exigences du gouvernement fédéral en matière de combustibles propres et l'attrition du parc de vieux véhicules. Le Ministère estimait que le programme Air pur avait permis de réduire le reste des émissions génératrices de smog d'environ 36 % par an depuis 2007.

Nous avons également constaté ce qui suit durant notre audit :

- À compter du 1^{er} janvier 2013, le programme devait employer un dispositif électronique de diagnostic embarqué (DEDE), qui ne peut analyser que les véhicules construits après 1997. Par conséquent, les véhicules construits entre 1988 et 1997, dont le taux d'échec à l'analyse au dynamomètre variait de 11 % à 31 % en 2010, seront uniquement testés au moyen de la méthode du régime au ralenti à deux vitesses, qui mesure les émissions avec moins de rigueur que le dynamomètre ou le DEDE. Il est donc probable que le taux de réussite initiale des vieux véhicules s'améliore – même si leurs émanations sont toujours aussi polluantes – et que le nombre de vieux véhicules identifiés comme nécessitant des réparations diminue.
- Comme les propriétaires des véhicules ne sont pas obligés d'effectuer les réparations dont le coût estimatif dépasse 450 \$, environ 18 000 véhicules n'ont pas été entièrement réparés en 2011. Les propriétaires peuvent donc continuer d'utiliser des véhicules dont les émissions dépassent les limites prescrites par le Ministère. Le montant moyen payé pour les réparations par les propriétaires d'un véhicule ayant obtenu une attestation de réussite conditionnelle s'établissait à seulement 255 \$. En 2010, la pièce la plus souvent reconnue comme étant à l'origine d'émissions excessives – un convertisseur catalytique défectueux – n'était réparée que dans le tiers des cas. En fait, les niveaux d'émissions des véhicules qui avaient subi seulement des réparations partielles en 2011 étaient plus élevés pour tous les polluants dans 25 % des cas et pour au moins un polluant dans la moitié des cas. Si le véhicule n'est pas complètement réparé, son dispositif de réduction des émissions continuera de mal fonctionner, et les émissions fluctueront.
- Le Ministère impartit au secteur privé six services liés au programme, dont la surveillance des activités non conformes ou frauduleuses des centres Air pur. Au moment de notre audit de 2012, il avait regroupé les six différents marchés de service conclus avec le secteur privé au sein d'un seul marché, et il s'attendait à réduire ses coûts annuels de 40 %. Aux termes de l'ancien contrat, le Ministère faisait preuve de diligence en exigeant de son fournisseur de services qu'il effectue chaque année plus de 1 400 audits secrets. Ces audits et d'autres initiatives avaient permis de recenser environ 3 000 cas de non-conformité par année. Cependant, avant le lancement prévu d'un nouveau programme de conformité en 2013, le Ministère avait réduit le nombre d'audits secrets réalisés en 2012 à une fraction de ce qu'il exigeait auparavant de son fournisseur de services. Comme les audits secrets ont un effet dissuasif sur les centres Air pur, une réduction du nombre d'audits secrets fait augmenter le risque d'activités non conformes ou frauduleuses.
- Même si le programme a notamment pour objectif de maintenir un degré élevé d'acceptation de la part du public, le Ministère n'avait pas établi de cible de rendement ni tenté de déterminer si ce but avait été atteint depuis plus de 10 ans. Le seul sondage réalisé pour mesurer le soutien du public au programme Air pur remontait à 12 ans. Il est donc difficile de savoir dans quelle mesure le public appuie le programme.

Nous avons recommandé certaines améliorations, et le Ministère s'était engagé à prendre des mesures en réponse à nos préoccupations.

État des mesures prises en réponse aux recommandations

Au printemps et à l'été 2014, le Ministère nous a fourni de l'information sur l'état des mesures prises en réponse à nos recommandations. Selon cette information, le Ministère a pleinement mis en oeuvre deux des mesures recommandées dans notre *Rapport annuel 2012* et fait des progrès dans la mise en oeuvre de nombreuses autres. Par exemple, le Ministère a élaboré une stratégie de conformité fondée sur le risque et un plan de conformité annuel ciblant les éléments vulnérables du programme afin d'en améliorer l'intégrité. Il faudra toutefois plus de temps pour assurer la pleine mise en oeuvre de quelques-unes des mesures recommandées. Par exemple, le Ministère n'a pas encore évalué formellement le rapport coût-efficacité du programme en le comparant à celui d'autres initiatives lancées afin de réduire le smog et d'améliorer la qualité globale de l'air.

L'état des mesures prises en réponse à chacune de nos recommandations est exposé dans les sections qui suivent.

Efficacité du programme

Recommandation 1

Pour s'assurer que les décideurs disposent d'information à jour et pertinente, le ministère de l'Environnement doit évaluer officiellement l'efficacité du programme Air pur Ontario pour réduire le smog, compte tenu des coûts et des incidences d'autres initiatives visant à réduire le smog et à améliorer la qualité globale de l'air.

État : En voie de mise en oeuvre.

En outre, le Ministère doit périodiquement évaluer ses progrès à l'égard de tous les buts fixés pour le programme et rendre compte des résultats de ses évaluations en temps opportun.

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

Dans notre *Rapport annuel 2012*, nous observions que le programme Air pur Ontario avait permis de réduire les émissions génératrices de smog produites par les véhicules légers de 335 000 tonnes depuis sa création jusqu'en 2010, mais que cela représentait moins de 25 % de la réduction totale des émissions des véhicules légers. En fait, plus de 75 % de la réduction était attribuable à d'autres facteurs, dont le resserrement des normes de construction touchant les technologies de réduction des émissions, les exigences du gouvernement fédéral en matière de combustibles propres et l'attrition du parc de vieux véhicules. Durant ce suivi, nous avons actualisé notre analyse dans ce secteur en incluant les données du Ministère sur les émissions estimatives des véhicules légers testés en 2011 et 2012, et nous avons noté que la réduction totale des émissions des véhicules légers attribuable au programme Air pur avait augmenté de près de 400 000 tonnes depuis la création du programme. Ce chiffre correspondait toutefois à moins de 20 % de la réduction totale des émissions des véhicules, car plus de 80 % de la réduction totale pouvait être attribuée à des facteurs autres que le programme Air pur. En 2012, le programme Air pur a aidé à réduire les émissions génératrices de smog non éliminées par d'autres facteurs de 35 %, pourcentage comparable à celui de chacune des cinq années précédentes.

Le Ministère nous a informés qu'il avait commencé à comparer le rapport coût-efficacité du programme Air pur à celui d'autres initiatives de réduction du smog. En effet, en avril 2014, le Ministère a engagé un tiers consultant afin de déterminer la réduction totale des émissions d'oxyde d'azote et de composés organiques volatils produites par les industries du fer et de l'acier, du ciment, du

raffinage du pétrole et des pâtes et papiers, ainsi que le coût par tonne d'émissions éliminées. Le consultant devait aussi recueillir la même information pour les réductions des émissions de véhicules légers qui peuvent être attribuées au programme Air pur. Le Ministère prévoit de comparer les coûts par tonne d'émissions éliminées par diverses initiatives de l'Ontario responsables des réductions d'émissions de différentes sources. Cette comparaison devrait aider à déterminer quelle initiative a l'impact le plus marqué et affiche le meilleur rapport coût-efficacité. Ce travail était censé se terminer à la fin de l'automne 2014.

Comme nous le mentionnions dans notre *Rapport annuel 2012*, le programme Air pur a quatre grands objectifs : réduire les émissions de polluants générateurs de smog produites par les véhicules automobiles, atteindre un degré élevé d'acceptation du public, assurer la neutralité fiscale pendant toute la durée du programme et recouvrer tous les coûts en percevant des frais pour les analyses, et maintenir l'intégrité des activités (c.-à-d. ne tolérer aucune fraude). Au moment de notre suivi, nous avons constaté que le Ministère n'avait pas encore établi d'objectifs quantifiables ni de mesures du rendement pour ses objectifs clés. Par ailleurs, malgré les efforts déployés par le Ministère pour surveiller certains aspects de ces objectifs, seules les réductions d'émissions estimatives avaient été rendues publiques.

Dans notre *Rapport annuel 2012*, nous faisons remarquer que le Ministère ne diffusait pas l'information en temps opportun. Par exemple, les rapports sommaires sur les réductions d'émissions pour les véhicules testés en 2009 et 2010 ont été rendus publics seulement en 2012. En août 2014, le Ministère a diffusé les versions sommaires des rapports sur les réductions d'émissions du programme Air pur préparés par des consultants pour les véhicules testés en 2011 et 2012. Nous avons également constaté qu'il y avait eu moins de rapports publics depuis notre audit de 2012. Par exemple, le Ministère n'affichait plus sur son site Web une liste des personnes et des centres Air pur qui avaient été

déclarés coupables d'activités frauduleuses, ni une liste des centres Air pur qui avaient été suspendus ou fermés au cours des trois dernières années.

Véhicules assujettis à l'analyse

Recommandation 2

Pour faciliter l'évaluation de la pertinence de l'exemption de certains véhicules de l'analyse et de la zone géographique visée par le programme Air pur Ontario, le ministère de l'Environnement doit :

- examiner les taux de réussite et d'échec initiaux et évaluer les émissions estimatives des véhicules en fonction de l'année du modèle;

État : Peu ou pas de progrès.

- analyser officiellement l'incidence de l'exclusion de tous les véhicules légers, à l'exception de ceux immatriculés dans les 10 plus grandes municipalités du corridor Windsor-Québec;

État : Pleinement mise en oeuvre.

- élaborer, conjointement avec le ministère des Transports, une stratégie permettant de vérifier la légitimité de l'immatriculation des véhicules agricoles.

État : En voie de mise en oeuvre.

Détails

Le Ministère engage des consultants de l'extérieur pour qu'ils calculent les réductions d'émissions et analysent les données sur les résultats des analyses du programme Air pur. Pour que le programme Air pur permette de détecter les véhicules les plus polluants, il serait prudent d'analyser les taux de réussite et d'échec et les réductions d'émissions selon l'année du modèle. Nous avons examiné les rapports des consultants sur la réduction des émissions estimatives depuis notre dernier audit, qui visaient les véhicules testés en 2011 et 2012, et remarqué que, comme nous l'avions constaté durant notre audit de 2012 :

- une analyse des taux de réussite et d'échec selon l'année du modèle a été effectuée pour

les véhicules légers, mais pas pour les véhicules lourds;

- une analyse des réductions d'émissions selon l'année du modèle n'a été effectuée ni pour les véhicules légers, ni pour les véhicules lourds.

Le Ministère nous a informés qu'il évaluait plutôt la performance des véhicules de moins de sept ans qui sont testés aux fins de revente, afin d'éclairer la conception des futurs programmes. Il prévoyait de terminer cette analyse d'ici l'automne 2014. Il a également fait un examen des véhicules légers construits avant 1988, qui sont exemptés des analyses du programme Air pur parce que les fabricants n'étaient pas tenus à ce moment-là d'installer des convertisseurs catalytiques ou d'autres dispositifs antipollution. Selon les résultats de cet examen, en 2012, les véhicules légers construits avant 1988 représentaient 1,7 % des véhicules immatriculés en Ontario, mais 9 % des émissions dans la zone visée par le programme. D'après les calculs du Ministère, les émissions produites par ces véhicules diminueront avec le nombre de véhicules légers construits avant 1988 qui, en 2020, devraient constituer moins de 1 % des véhicules immatriculés en Ontario.

Dans notre *Rapport annuel 2012*, nous indiquions que le territoire couvert par le programme englobait plus de 30 municipalités, dont 10 – soit le tiers – comptaient les deux tiers des véhicules de tourisme et des habitants de la province. Nous faisons également remarquer que le Ministère n'avait jamais officiellement évalué la possibilité d'exempter de l'analyse biennale les véhicules ne se trouvant pas dans ces 10 municipalités sans que cela ait un effet indésirable notable sur l'environnement. En juillet 2014, le Ministère a fait une analyse afin de déterminer si les limites géographiques du programme étaient appropriées. Il a calculé que si le territoire couvert par le programme pour les véhicules légers se limitait aux 10 plus grandes municipalités du corridor Windsor-Québec, les réductions d'émissions pour 2012 diminueraient de 27 % (22 100 tonnes contre 30 300 tonnes).

Les véhicules immatriculés au nom d'un exploitant agricole sont exemptés des analyses au titre du programme Air pur. Dans notre *Rapport annuel 2012*, nous avons constaté que les propriétaires des véhicules, qui s'identifiaient comme agriculteurs au moment d'immatriculer leur véhicule ou d'en renouveler l'immatriculation, n'étaient pas tenus de prouver qu'ils étaient effectivement des agriculteurs. Nous avons recommandé au Ministère d'élaborer une stratégie permettant de vérifier la légitimité de l'immatriculation des véhicules agricoles, recommandation que nous avons réitérée dans notre rapport d'audit de ServiceOntario en 2013. Au moment de notre suivi, le ministère des Transports (MTO) travaillait avec le ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation et le ministère des Affaires rurales afin d'exiger des propriétaires qui demandent à immatriculer un véhicule agricole qu'ils présentent une preuve qu'ils possèdent une entreprise agricole. À cet égard, le MTO propose que les demandeurs soient tenus de présenter un des quatre documents suivants : une carte de membre d'une organisation agricole, un certificat d'exemption reliée au revenu agricole brut, une lettre d'exemption du Tribunal d'appel de l'agriculture, de l'alimentation et des affaires rurales ou une lettre d'Agricorp. Les détenteurs actuels de plaques d'immatriculation de véhicules agricoles ne seraient pas tenus de présenter de preuve au moment du renouvellement de leur plaque. Le MTO a indiqué qu'il surveillerait les demandes de plaque d'immatriculation de véhicules agricoles et déterminerait si d'autres mesures s'imposent. En avril 2014, les ministères susmentionnés ont consulté des organisations agricoles agréées, dont la Fédération de l'agriculture de l'Ontario, la Fédération des agriculteurs chrétiens de l'Ontario et la section Ontario du Syndicat national des cultivateurs, pour les inviter à examiner et à commenter la proposition du MTO. Ce dernier nous a informés qu'il s'attendait à mettre en oeuvre les nouvelles exigences liées aux plaques d'immatriculation des véhicules agricoles d'ici janvier 2015.

Réussite conditionnelle

Recommandation 3

Pour s'assurer que les véhicules polluants sont réparés une fois les problèmes du système d'échappement relevés, le ministère de l'Environnement doit envisager :

- *d'augmenter ou d'éliminer la limite du coût des réparations;*
État : En voie de mise en oeuvre.
- *d'exiger que les véhicules qui reçoivent une attestation de réussite conditionnelle fassent l'objet d'une nouvelle analyse annuellement plutôt que tous les deux ans;*
État : Peu ou pas de progrès.
- *de limiter le nombre d'attestations de réussite conditionnelle autorisées pendant la durée de vie d'un véhicule.*
État : En voie de mise en oeuvre.

Détails

En janvier 2014, le Ministère a effectué une analyse comparant l'Ontario à d'autres administrations nord-américaines sur certains aspects du programme. L'analyse incluait un examen des pratiques entourant les limites des coûts de réparation et le nombre d'attestations de réussite conditionnelle permises sur la durée de vie d'un véhicule. Cependant, elle ne portait pas sur la fréquence des analyses requises pour un véhicule qui a reçu une attestation de réussite conditionnelle ou une dispense. L'analyse comparative a permis au Ministère de constater que plus de la moitié des autres administrations nord-américaines ayant des programmes d'analyse des émanations de véhicules étaient plus strictes que l'Ontario, en ce sens qu'elles avaient établi une limite plus élevée pour les coûts de réparation ou qu'elles n'en avaient pas du tout et qu'elles ne délivraient donc pas d'attestations de réussite conditionnelle. Le Ministère a ajouté que, contrairement à l'Ontario, six autres administrations nord-américaines autorisaient une seule attestation conditionnelle durant la vie utile d'un véhicule. Nous avons observé des résultats

de comparaison semblables durant notre audit de 2012.

Le Ministère nous a informés qu'il poursuivrait son analyse de la limite des coûts de réparation et des attestations de réussite conditionnelle à l'aide des résultats des analyses effectuées en 2013 dans le cadre du programme Air pur. Il s'attendait à terminer son examen avant décembre 2014.

Techniques d'analyse des émanations

Recommandation 4

Pour optimiser les avantages de la nouvelle méthode d'analyse par dispositif électronique de diagnostic embarqué, le ministère de l'Environnement doit s'assurer que les essais techniques pertinents sont effectués et que les problèmes sont résolus avant le déploiement dans tous les centres Air pur en janvier 2013.

État : Pleinement mise en oeuvre.

Il doit aussi surveiller l'incidence possible du recours à la méthode du régime au ralenti à deux vitesses, moins fiable, pour analyser les émanations des véhicules construits avant 1998, une fois introduite la nouvelle technologie d'analyse par dispositif embarqué.

État : Vu l'attrition des véhicules construits avant 1998, cette recommandation n'est plus pertinente et ne sera donc pas mise en oeuvre.

Détails

Dans notre *Rapport annuel 2012*, nous faisons état des problèmes liés au nouvel équipement d'analyse qui devait être déployé en janvier 2013. Ces problèmes incluaient le fait que le centre Air pur doit utiliser une connexion par accès commuté pour téléverser les photos, qu'il peut modifier le type de carburant par erreur et qu'il peut saisir des relevés d'odomètre déraisonnables.

Durant notre suivi, nous avons constaté que le Ministère avait corrigé deux de ces problèmes avant le déploiement des nouveaux dispositifs d'analyse

et le troisième avant septembre 2013, mais qu'il restait plusieurs points à régler. En 2012, le Ministère a mis à l'essai le DEDE et les procédures d'analyse dans plus de 20 centres Air pur afin de cerner les problèmes et de les résoudre avant la pleine mise en oeuvre du DEDE. Les journaux de suivi que le Ministère nous a fournis au moment de notre suivi indiquaient que tous les problèmes identifiés dans les centres pilotes avaient été réglés. (Nous avons également observé que 50 défauts repérés avant 2013 dans tous les systèmes du programme Air pur n'avaient pas encore été corrigés, mais qu'elles étaient jugées peu prioritaires et que des solutions logicielles étaient en voie de préparation afin de corriger la plupart d'entre elles.)

Le Ministère nous a informés qu'il continuerait de surveiller la performance de l'équipement d'analyse et d'y apporter des améliorations au besoin.

Dans notre *Rapport annuel 2012*, nous avons constaté que les véhicules légers construits entre 1988 et 1997 ne pouvaient pas être testés à l'aide de la nouvelle méthode d'analyse par DEDE, et ce, parce qu'ils n'étaient pas équipés d'un DEDE et qu'ils ne seraient pas testés à l'aide de l'ancienne technologie d'analyse (c.-à-d. l'analyse au dynamomètre) puisque les dynamomètres étaient en voie d'élimination dans les centres Air pur. À compter de 2013, ces véhicules devaient être testés par la méthode du régime au ralenti à deux vitesses, dont les limites d'émissions sont moins rigoureuses que celles du dynamomètre et qui serait donc susceptible de déceler moins de vieux véhicules nécessitant des réparations.

Nous avons observé qu'après l'introduction de la méthode d'analyse par dispositif embarqué, le Ministère n'avait pas surveillé l'impact potentiel du recours à la méthode du régime au ralenti à deux vitesses, moins fiable, pour tester les véhicules construits avant 1998, notamment en suivant l'évolution des taux initiaux de réussite et d'échec et l'effet sur les niveaux d'émissions de ces véhicules. Le Ministère avait plutôt choisi de surveiller le taux d'attrition du parc de vieux véhicules. Le Ministère estimait que les véhicules construits entre 1988 et

1997 constitueraient seulement 4 % des véhicules immatriculés en 2014, et ce pourcentage est censé baisser de moitié d'ici 2017. Le Ministère nous a informés que la méthode du régime au ralenti à deux vitesses pour l'analyse des émanations constituait une solution rentable pour une proportion en décroissance continue des vieux véhicules.

Le Ministère ajoute que le maintien des dynamomètres occasionnerait des dépenses prohibitives pour de nombreux centres Air pur, parce qu'il nécessiterait des aires réservées aux analyses par dynamomètre ainsi que d'importants travaux d'entretien étant donné l'âge de l'équipement.

Les raisons invoquées par le Ministère pour justifier sa décision de ne pas mettre en oeuvre la deuxième partie de la recommandation 4 nous semblent raisonnables.

Surveillance de l'exécution du programme

Recommandation 5

Pour maintenir l'intégrité du programme Air pur Ontario, le ministère de l'Environnement doit :

- *utiliser les taux de conformité pour évaluer périodiquement la pertinence de l'ensemble des outils de vérification de la conformité, surtout compte tenu de la réduction importante des activités d'audit secret prévu;*

État : En voie de mise en oeuvre.

- *tenir à jour des données complètes sur tous les cas de non-conformité recensés et les sanctions imposées, et s'assurer que les sanctions sont appropriées et cohérentes et imposées en temps opportun.*

État : En voie de mise en oeuvre.

Détails

En réponse à nos recommandations concernant le maintien de l'intégrité du programme, le Ministère a élaboré une stratégie de conformité au programme Air pur ainsi qu'un plan de conformité annuel.

Diffusée en février 2014, la stratégie de conformité au programme Air pur vise à décourager et à détecter la non-conformité des centres Air pur (centres d'analyse) aux procédures opérationnelles normalisées. Elle décrit les différentes activités qui peuvent être utilisées pour détecter les cas de non-conformité, explique comment chaque activité de conformité aboutit à une note de réussite ou d'échec pour le centre d'analyse, propose différentes façons de régler et de décourager la non-conformité, et renferme un outil qui aide à choisir le recours approprié en cas de non-conformité ainsi qu'une matrice de classement des risques.

Le plan de conformité au programme Air pur pour l'exercice 2014-2015 a été diffusé en mars 2014. Il énonce les objectifs annuels et les produits livrables pour différentes activités d'application de la conformité et contient une liste des projets d'amélioration en cours. Le nombre cible d'audits des centres d'analyse que le fournisseur de services du programme Air pur doit effectuer en 2014-2015 comprend plus de 3 100 audits téléphoniques, plus de 1 500 audits ouverts et 25 audits secrets. Les deux premières catégories sont des audits déclarés où le personnel responsable de la conformité révèle son identité au personnel des centres d'analyse, tandis que la troisième catégorie englobe les audits cachés où les membres du personnel responsable de la conformité se font passer pour des clients. Le plan 2014-2015 prévoit également 3 000 inspections routières par l'Unité du contrôle des émissions de véhicules du ministère de l'Environnement.

Le plan de conformité annuel 2014-2015 énumère des projets d'amélioration, y compris la création d'une base de données afin de suivre les antécédents de conformité des centres ainsi que l'établissement d'un rapport de conformité annuel. La base de données est censée permettre de surveiller, pour chaque centre Air pur, le pourcentage de non-conformité liée à chaque type d'audit (c.-à-d. téléphonique, ouvert et secret), la nature et la fréquence des cas de non-conformité, et les sanctions imposées. Le rapport annuel sur la conformité

est censé refléter les objectifs statistiques associés aux différents outils de conformité et les progrès réalisés dans la mise en oeuvre des projets d'amélioration continue.

Gestion des contrats

Recommandation 6

Pour s'assurer que le fournisseur de services du secteur privé satisfait à ses obligations contractuelles à l'égard de la prestation du programme Air pur Ontario, le ministère de l'Environnement doit assurer une surveillance adéquate de tous les services, y compris un audit périodique de l'atteinte des niveaux de service déclarés.

État : En voie de mise en oeuvre.

Détails

Le rendement du fournisseur de services du secteur privé est mesuré par rapport à 36 niveaux de service cibles, dont 4 dépendent d'événements qui ne se sont pas encore produits. Aux termes du contrat, le Ministère peut retenir les paiements en guise de pénalité lorsque les niveaux de service ne sont pas atteints. Durant notre suivi, nous avons constaté que le Ministère surveillait manuellement seulement 22 des 32 niveaux de service et qu'il comptait sur le fournisseur de services pour surveiller la conformité aux 10 autres niveaux. Afin d'aider à uniformiser l'évaluation des niveaux de service, le Ministère a élaboré des procédures opérationnelles normalisées pour la validation des niveaux de service. En 2013, un manque d'uniformité dans l'évaluation entre le Ministère et le fournisseur de services a été observé pour seulement un niveau de service.

Par ailleurs, le Ministère nous a informés qu'il recueillait des informations afin de développer une application Web qui suivrait continuellement tous les niveaux de service et appliquerait des pénalités, si nécessaire. Le Ministère s'attendait à terminer le développement de cette application en octobre 2014.