



Transport
Canada

Transports
Canada



ÉVALUATION DU PROGRAMME D'AMÉLIORATION DES PASSAGES À NIVEAU

Rapport final

Services d'évaluation et de conseils

Transports Canada

Mars 2015

Page intentionnellement laissée en blanc.

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	II
SOMMAIRE.....	I
APPROCHE ET PORTÉE DE L'ÉVALUATION.....	I
PRINCIPALES CONSTATATIONS, CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	I
CONTEXTE ET PROFIL DU PROGRAMME.....	1
GESTION ET PRESTATION DU PROGRAMME	1
RESSOURCES DU PROGRAMME	2
CHANGEMENTS APPORTÉS AU PROGRAMME ET CONTEXTE	3
À PROPOS DE L'ÉVALUATION.....	4
BUT ET PORTÉE DE L'ÉVALUATION	4
MÉTHODE D'ÉVALUATION	4
CONSTATATIONS DE L'ÉVALUATION – PERTINENCE.....	6
BESOIN CONTINU	6
HARMONISATION AVEC LES PRIORITÉS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET LES RÉSULTATS STRATÉGIQUES DU MINISTÈRE	12
CONSTATATIONS DE L'ÉVALUATION – RENDEMENT	14
EFFICACITÉ DES PRINCIPALES ACTIVITÉS DU PROGRAMME	14
EFFICACITÉ (OBTENTION DES RÉSULTATS ATTENDUS).....	17
EFFICIENCE ET ÉCONOMIE	21
CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS.....	24
PLAN D'ACTION DE LA DIRECTION	27

Sommaire

L'évaluation du Programme d'amélioration des passages à niveau (PAPN) a été réalisée afin de répondre à l'exigence énoncée à l'article 42.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Cette exigence prévoit que les programmes de versement de subventions et de contributions non législatifs en cours doivent faire l'objet d'un examen quinquennal. La dernière évaluation du PAPN remonte à 2009-2010.

Le PAPN est conçu pour renforcer la sécurité aux passages à niveau rail/route à risque élevé grâce au financement de travaux d'amélioration qui permettront de réduire les risques d'accident. En effet, le PAPN offre aux compagnies ferroviaires et aux administrations routières des fonds sous forme de contributions pour leurs travaux d'améliorations. Ces contributions peuvent atteindre 50 % des coûts admissibles d'améliorations, jusqu'à concurrence de 550 000 \$ par projet. Les travaux d'amélioration financés comprennent les améliorations apportées aux panneaux d'avertissement, aux signaux, aux systèmes et à la chaussée aux passages à niveau. Depuis 2010-2011, le PAPN comprend un Programme de contributions spéciales pour les feux de signalisation DEL qui finance le remplacement des ampoules à incandescence aux passages à niveau par des ampoules d'éclairage à diode électroluminescente (DEL). Entre 2009-2010 et 2013-2014, le budget de contributions du programme était de 10,9 M\$ à 12,9 M\$ par année.

Le PAPN est administré par la Direction générale des programmes d'infrastructure de transport du Groupe des programmes. Jusqu'à avril 2012, le programme était administré par la Direction générale de la sécurité ferroviaire du Groupe Sécurité et Sûreté. La Direction générale de la sécurité ferroviaire continue de participer à la prestation du programme, notamment en effectuant des activités de sensibilisation et en prenant part à l'établissement de la priorité des demandes de financement.

Approche et portée de l'évaluation

L'évaluation comprenait une analyse des données financières et administratives du programme, une analyse statistique (y compris l'application d'un modèle de risque aux passages à niveau), 21 entrevues (avec le personnel et la direction du programme, les bénéficiaires du financement et d'autres intervenants), une revue de la documentation liée au programme et de la littérature universitaire, ainsi que quatre études de cas sur des améliorations apportées à des passages à niveau.

Conformément à la Politique sur l'évaluation du Conseil du Trésor, l'évaluation portait sur la pertinence et le rendement du PAPN. Elle visait principalement les exercices 2009-2010 à 2013-2014.

Principales constatations, conclusions et recommandations

Le PAPN demeure un programme pertinent, puisque les passages à niveau constituent toujours un enjeu en matière de sécurité publique, et qu'il reste un nombre important d'améliorations rentables à apporter à l'avenir. La demande pour le programme est constante parmi les

compagnies de chemin de fer et les administrations routières, comme en témoignent le nombre élevé de demandes de financement et la liste de demandes en attente. Une partie de cette demande s'explique par le nouveau *Règlement sur les passages à niveau*, qui comprend des normes exécutoires à l'égard des passages à niveau. Le PAPN est le seul programme qui octroie des Transports Canada pour l'amélioration de la sécurité des passages à niveau. Infrastructure Canada finance des améliorations des sauts-de-mouton et des chemins de fer d'intérêt local, mais il n'empiète pas sur la portée du PAPN.

Le PAPN s'inscrit dans les priorités fédérales liées à la sécurité ferroviaire et au soutien des infrastructures, ainsi qu'au résultat stratégique de Transports Canada visant un système de transport sécuritaire. Le PAPN relève également des pouvoirs législatifs de Transports Canada édictés par la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et qui donnent au ministre des Transports le pouvoir de verser des contributions financières dans le but d'améliorer la sécurité des passages à niveau.

Le PAPN atteint toujours son résultat (à court terme) lié à l'amélioration des passages à niveau. Chaque année, entre 61 et 85 travaux d'amélioration non liés aux feux de signalisation DEL et entre 70 et 749 projets liés aux feux de signalisation DEL ont été approuvés en vue du financement du PAPN. De façon générale, le programme a financé des améliorations apportées à des circuits d'annonce à temps régularisé/indicateurs de train et des ajouts de barrières à des passages à niveau, en plus de l'installation de feux DEL. Selon la modélisation du risque appliqué dans le cadre de l'évaluation, le PAPN a généralement financé des travaux d'amélioration des passages à niveau au risque le plus élevé.

Le PAPN renforce la sécurité des passages à niveau. Selon le modèle de risque, sur une période de 20 ans, les améliorations du PAPN qui ont été apportées de 2009-2010 à 2013-2014 devraient entraîner une baisse de 123 accidents, de 29 décès et de 16 blessures graves. Dans l'ensemble, le programme a été rentable : les avantages estimés des travaux d'amélioration réalisés dans le cadre du PAPN dépasseront les coûts des améliorations de plus de 66 M\$ sur 20 ans. Toutefois, même si la tendance à long terme quant au nombre d'accidents est à la baisse, il continue d'y avoir des accidents et des décès aux passages à niveau. Plusieurs facteurs expliquent ce phénomène, notamment, l'intensification de la circulation ferroviaire et routière. Le nombre disproportionné d'accidents et de décès aux passages à niveau dotés de signaux d'avertissement actifs, là où la circulation ferroviaire et routière est la plus dense, illustre les limites de ce genre d'intervention destinée à réduire les risques aux passages à niveau. À certains passages à niveau à risque élevé, davantage d'interventions coûteuses, telles que des sauts-de-mouton, peuvent être envisagées pour améliorer la sécurité.

Le coût de prestation du PAPN a diminué au cours des cinq dernières années. Depuis les modifications apportées en 2012-2013, il faut moins de temps au personnel pour faire le travail administratif. Par exemple, les inspections *a posteriori* des projets faites par les inspecteurs de Sécurité ferroviaire ne sont plus obligatoires (les inspections se font en fonction du risque), et les vérifications des bénéficiaires ont remplacé les vérifications des factures de projet réalisées par les inspecteurs ferroviaires. D'autres gains d'efficacité sur le plan administratif pourraient être réalisés par le Ministère en combinant le PAPN et le Programme de fermetures de passages à niveau (PFPN), qui offre également des paiements de transfert pour augmenter la sécurité aux passages à niveau.

L'évaluation a cependant déterminé qu'on doit porter attention aux aspects suivants :

- *Communication et sensibilisation à l'égard du programme* – Les compagnies de chemin de fer semblent connaître l'existence du programme; on constate toutefois qu'il y a des lacunes à ce chapitre pour ce qui est des administrations routières. Sécurité ferroviaire a entrepris quelques activités de sensibilisation au sein des municipalités; il faut toutefois continuer de renforcer et de maintenir la sensibilisation à l'égard du programme parmi tous les groupes de demandeurs potentiels.
- *Admissibilité et établissement de la priorité des projets* – Bien que les inspecteurs régionaux de Transports Canada collaborent souvent avec les compagnies de chemin de fer et les administrations routières pour trouver des projets potentiels du PAPN, les critères d'admissibilité au financement du programme sont larges et les demandeurs peuvent soumettre des demandes pour des améliorations de sécurité à tout passage à niveau public qui existe depuis au moins trois ans. Par le passé, le grand nombre de demandes de financement permettait aux responsables du programme d'octroyer le fonds de manière prioritaire aux passages à niveau présentant le risque le plus élevé. Le programme, tel qu'il est actuellement conçu, pourrait voir sa capacité de cibler les financements des passages à niveau présentant le risque le plus élevé diminuer au cours des années à venir s'il y a une baisse du nombre de demandes ou du ciblage de risques des demandes.

Le calcul par l'Administration centrale des budgets de chaque Région pour le PAPN n'est pas fondé sur une évaluation rigoureuse des risques liés aux passages à niveau. De plus, dans l'ensemble des Régions, il n'y a aucune approche cohérente, systématique et axée sur les risques à l'égard de l'établissement de la priorité des demandes de financement. L'application en ligne et le modèle de risque GradeX, conçus pour le Ministère dans le but d'entreprendre le repérage des passages à niveau à risque élevé, ne sont pas entièrement opérationnels.

- *Surveillance du programme* – Compte tenu des récentes modifications apportées à la conception et à la prestation du PAPN et de son contexte, il est particulièrement nécessaire à l'avenir d'exercer une surveillance régulière du PAPN pour qu'il demeure pertinent. Les données sur le rendement du programme devraient être recueillies et faire l'objet d'un suivi relativement aux demandes de projet, aux réalisations et au ciblage de risque (par type de bénéficiaire) ainsi qu'aux dépenses du programme, et ce, afin de faciliter la surveillance et l'établissement de rapports continus du programme.

L'évaluation comporte les quatre recommandations suivantes :

Recommandation n°1 Transports Canada devrait mettre en œuvre une stratégie pour accroître la sensibilisation et la connaissance du PAPN parmi les administrations routières.

Recommandation n°2 Transports Canada devrait mettre en œuvre une approche cohérente et systématique permettant de cibler les passages à niveau à risque élevé au Canada au moyen du PAPN.

Recommandation n°3 Transports Canada devrait concevoir et mettre en œuvre un système de surveillance et de rapports réguliers à la haute direction concernant le rendement du PAPN, y compris les demandes de projet, les réalisations et le ciblage de risque des projets, par type de bénéficiaire (compagnies de chemin de fer, municipalités, Premières Nations, provinces), ainsi que les dépenses du programme.

Recommandation n°4 Transports Canada devrait envisager de combiner le PAPN et le PFPN.

Contexte et profil du programme

Lancé en 1988, le Programme d'amélioration des passages à niveau (PAPN) de Transports Canada est un programme de contributions qui offre du financement aux compagnies de chemins de fer et aux administrations routières pour effectuer des travaux d'amélioration aux passages à niveau rail-route. Le Programme d'amélioration des passages à niveau (PAPN) vise à améliorer la sécurité des passages à niveau publics des chemins de fer de compétence fédérale en finançant les travaux de modernisation qui permettront de réduire les risques de collisions, de pertes de vie et de blessures aux passages à niveau qui présentent les risques les plus élevés pour le public.

En vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire et de son règlement, les compagnies de chemin de fer et les administrations routières (habituellement des municipalités ou des provinces) sont responsables, en définitive, de l'entretien et de la sécurité des passages à niveau. Les administrations routières de passages à niveau publics comprennent environ 1450 municipalités, presque 100 bandes de Premières Nations, ainsi que des provinces et territoires. Il existe environ 14 000 passages à niveau publics sur les chemins de fer de compétence fédérale au Canada.

Activités du programme et résultats prévus

Le PAPN offre des contributions pouvant atteindre 50 % des coûts admissibles d'un projet d'amélioration d'un passage à niveau, et ce, jusqu'à concurrence de 550 000 \$. Les travaux admissibles en vertu du programme comprennent l'amélioration ou le déplacement d'un passage à niveau public sur une ligne de chemin de fer de compétence fédérale, et ce, dans l'intérêt de la sécurité. Les améliorations peuvent comprendre des travaux effectués sur des signaux et systèmes de chemin de fer (tels que le remplacement d'un panneau indicateur de passage à niveau réfléchissant standard passif par des feux clignotants et des sonneries [FCS], ou par un système de feux clignotants, de sonneries et de barrières [FCSP]) ou des travaux routiers ou du génie civil (tels que des améliorations apportées à des voies d'accès, des panneaux de signalisation avancés, des clôtures pour piéton et de l'éclairage).

Par l'octroi de fonds aux bénéficiaires de contribution, le programme devrait, dans l'immédiat, améliorer/moderniser les passages à niveau. Le programme devrait contribuer à rendre les passages à niveau plus sécuritaires et, en fin de compte, à sécuriser davantage le système de transport ferroviaire. Le modèle logique du CGRR se trouve à l'annexe 11A.

Gestion et prestation du Programme

Conformément au *Continuum des politiques et programmes* de Transports Canada, le PAPN est principalement administré par la Direction générale des programmes d'infrastructure de transport du Groupe des programmes. Le Groupe des programmes reçoit et traite les demandes

¹ Analyse coûts-avantage du Règlement sur les passages à niveau de Transports Canada. Novembre 2013. P. 26.

² Le Système d'inventaire des infrastructures ferroviaires de Transports Canada compte 13 672 passages à niveau.

de projets; compile tous les ans une liste de projets fondée sur la rétroaction de la Direction générale de la sécurité ferroviaire et soumet la liste aux fins d’approbation ministérielle; et rédige et gère les ententes de contribution, y compris l’examen des factures et la formulation de recommandations de paiement. Le Groupe des programmes est également responsable de la gestion des vérifications des bénéficiaires.

La Direction générale de la sécurité ferroviaire du Groupe Sécurité et Sûreté soutient le Groupe des programmes dans la prestation du programme. Les inspecteurs régionaux de Sécurité ferroviaire organisent des rencontres avec les compagnies de chemin de fer et les administrations routières pour discuter des projets d’amélioration des passages à niveau, et établissent la priorité des demandes de projet dans leur Région et les recommandent dans la limite de l’enveloppe attribuée à leur Région pour l’année en cours.

La Direction générale de la sécurité ferroviaire à l’Administration centrale calcule les fonds attribués par le PAPN à chaque Région de Transports Canada chaque année en proportion de la part de chaque Région dans la moyenne mobile quinquennale des accidents mortels aux passages à niveau. Elle envoie une lettre d’appel demandant à chaque Région d’établir la priorité des demandes d’amélioration des passages à niveau, examine les listes de projets priorisés des Régions et contribue à coordonner la communication entre les Régions et le Groupe des programmes.

À l’Administration centrale et dans les Régions, Sécurité ferroviaire effectue également des activités de promotion et de communication liées à la sécurité ferroviaire, ce qui comprend la communication aux intervenants au sujet du PAPN lors des événements organisés.

Vous trouverez une description détaillée des rôles, responsabilités et échéances liés à la prestation du programme à l’annexe B.

Ressources du programme

Avant 2009-2010, le PAPN disposait d’un budget annuel de 8,8 M\$, dont un montant de 7,1 M\$ était un financement sous forme de contribution. Dans le cadre du budget de 2009, le PAPN a reçu un financement supplémentaire sous forme de contribution de l’ordre de 27,9 M\$ sur cinq ans, y compris 24,8 M\$ en financement supplémentaire sous forme de contribution, ainsi que 5,8 M\$ en financement supplémentaire continu sous forme de contribution chaque année au-delà de 2013-2014. Dans le cadre de la réduction globale du déficit du gouvernement, le financement supplémentaire sous forme de contribution du PAPN a été réduit à 10,9 M\$ par année depuis 2013-2014.

Le tableau 1 montre les dépenses prévues et réelles du PAPN de 2009-2010 à 2013-2014, ainsi que les investissements à effet de levier des compagnies de chemin de fer et des administrations routières.

Tableau 1 : Dépenses prévues et réelles du PAPN de 2009-2010 à 2013-2014 (millions de \$)

	2009-2010		2010-2011		2011-2012		2012-2013		2013-2014		TOTAUX	
	Prévues	Réelles	Prévues	Réelles								
Cotisations	11.2	13.8	11.2	7.4	12.4	8.5	12.9	11.9	10.9	7.1	58.7	48.7

Salaires, RASE, héb., ACE*	0.3	0.6	0.7	0.6	0.8	0.6	0.7	0.2	0.7	0.2	3.2	2.0
Total pour TC	11.5	14.3	11.9	8.0	13.2	9.1	13.7	12.1	11.7	7.3	61.9	50.8
Investissements à effet de levier	2.8	3.5	2.8	1.9	3.1	2.1	3.2	3.0	10.9***	7.1	22.8	17.5

Régime d'avantages sociaux, hébergements, autres coûts d'exploitation

Il est possible que les totaux ne concordent pas à cause de l'arrondissement de certaines données.

Depuis le mois d'avril 2013, la part des coûts de projet des intervenants est passée de 20 à 50 %.

Changements apportés au programme et contexte

Un certain nombre de changements apportés au PAPN ont été mis en œuvre au cours de la période examinée dans l'évaluation :

- Le PAPN a commencé à financer le remplacement des ampoules à incandescence aux passages à niveau par des unités à diode électroluminescente (DEL) par l'intermédiaire du Programme de contribution spéciale pour les feux de signalisation DEL du PAPN. Cette nouvelle composante du PAPN, qui est entrée en vigueur en 2010-2011, a suivi la mise en œuvre de nouvelles normes des modules de signalisation à DEL aux passages à niveau. Par cette composante du PAPN, Transports Canada offre une contribution de 50 % (anciennement 80 % avant le mois d'avril 2013) du coût total des travaux admissibles, jusqu'à concurrence de 600 \$ par feu de signalisation.
- La responsabilité principale de la prestation du programme au sein de Transports Canada a été transférée du Groupe Sécurité et Sûreté au Groupe des programmes en avril 2012.
- La Loi sur la sécurité ferroviaire a été modifiée au printemps 2013 pour permettre à l'Office des transports du Canada de faire appliquer une part maximale de 12,5 % pour les administrations routières pour les projets dans le cadre du PAPN, si l'Office est saisi d'un différend. Dans ces cas, les compagnies de chemin de fer devraient prendre en charge les 37,5 % restants des coûts admissibles du projet. Avant avril 2013, les compagnies de chemin de fer devaient généralement assumer 7,5 % des coûts de projet admissibles.
- La contribution fédérale maximale accordée aux projets en vertu du PAPN a été réduite de 80 % à 50 % des coûts admissibles depuis le 1^{er} avril 2013. Ce changement a été apporté afin d'harmoniser la part des coûts fédéraux avec d'autres programmes d'infrastructure.

En plus de ces modifications apportées au programme, un nouveau *Règlement sur les passages à niveau* a été approuvé par le Conseil du Trésor au mois de novembre 2014. Contrairement aux anciennes normes sur les passages à niveau rail-route du Canada, le nouveau règlement comprend des normes exécutoires à l'égard des passages à niveau. La réglementation exige que tous les passages à niveau soient conformes aux normes dans un délai de sept ans.

À propos de l'évaluation

But et portée de l'évaluation

L'évaluation du PAPN a été réalisée en 2014, conformément à l'article 42.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Cette Loi prévoit que tous les programmes de versement de subventions et de contributions non législatifs en cours doivent faire l'objet d'un examen quinquennal. L'évaluation précédente du PAPN avait été réalisée en 2009-2010.

Conformément à la Politique sur l'évaluation, l'évaluation portait sur la pertinence et le rendement du PAPN. Plus particulièrement, dans le cadre de l'examen de la pertinence, l'évaluation portait sur le besoin continu du programme, ainsi que l'harmonisation du programme avec les priorités gouvernementales, les résultats stratégiques ministériels et les rôles et les responsabilités du gouvernement fédéral. L'évaluation du rendement a permis d'examiner dans quelle mesure le programme réalise les activités, atteint les résultats prévus (efficacité) et utilise les ressources (efficience) de façon efficace. L'évaluation visait les exercices 2009-2010 à 2013-2014.

Méthode d'évaluation

On a utilisé les champs d'enquête suivants dans cette évaluation :

- **Une analyse des renseignements administratifs et financiers** a été effectuée pour permettre l'évaluation du besoin continu et du rendement du programme, dont les activités réalisées et les ressources utilisées. Plus particulièrement, l'équipe d'évaluation a compilé et examiné les informations relatives aux activités de sensibilisation sur la sécurité ferroviaire, les demandes du PAPN, les projets recommandés aux fins d'approbation, les projets réalisés, annulés ou reportés, les projets en attente ainsi que les ressources financières et humaines.
- Une **analyse statistique** a été effectuée pour examiner les informations relatives au besoin continu et au rendement du programme. L'analyse a permis d'examiner dans quelle mesure le programme ciblait les passages à niveau à risque élevé, ainsi que l'impact du programme en matière de diminution des décès, des blessures graves et des biens endommagés. L'analyse a également permis d'examiner le besoin continu du programme en calculant le nombre de travaux d'amélioration rentables qui pourraient être faits à l'avenir.

Un modèle de risque a été utilisé dans le cadre de l'analyse statistique. Le modèle de risque a été élaboré aux fins d'évaluation par le Research & Traffic Group, qui s'est appuyé sur les travaux qui ont été réalisés par l'Université de Waterloo pour Transports Canada, ainsi que les renseignements contenus dans le Système de base de données des événements ferroviaires (SBDEF) du Bureau de la sécurité des transports. Le modèle de risque comprend deux dimensions : la fréquence et la gravité des collisions. L'évaluation a appliqué le modèle à des données du Système d'inventaire des infrastructures ferroviaires (SIIF) de Transports Canada sur les passages à niveau, ainsi qu'aux

informations relatives au projet du PAPN qui figurent dans la documentation liée au programme.

- **Un examen des documents** a fourni des renseignements sur la conception et la prestation du programme, et a contribué à l'évaluation de sa pertinence. L'évaluation a permis d'examiner les documents opérationnels liés au programme, les documents fondamentaux, les évaluations précédentes, la documentation relative au nouveau *Règlement sur les passages à niveau*, ainsi que les documents contextuels et d'information.

Une revue de la littérature universitaire a également été réalisée pour examiner des articles évalués par les pairs et d'autres documents relatifs au sujet de la sécurité des passages à niveau. Vous trouverez à l'annexe C la liste de tous les documents et références universitaires examinés.

- Des **entrevues** ont été menées auprès d'un échantillon de 21 intervenants clés du programme, y compris du personnel et des gestionnaires de Transports Canada (n=11), des bénéficiaires du financement de projet (n=8), un expert universitaire en matière de modèles de risques, ainsi qu'un gestionnaire de la US Federal Highway Administration.
- Quatre **études de cas** ont été effectuées pour examiner des exemples précis des améliorations apportées aux passages à niveau. Les études de cas ont été choisies pour cibler les projets du PAPN dans lesquels les problèmes recensés dans les entrevues devraient être examinés de manière plus approfondie. Les études de cas ont permis d'examiner des améliorations apportées aux passages à niveau financés par le PAPN dans deux petites municipalités (y compris un projet du PAPN qui a été annulé) et au sein d'une communauté des Premières Nations afin d'évaluer le fonctionnement du programme pour ces types d'intervenants. Une étude de cas d'une amélioration apportée à un passage à niveau qui était classé comme présentant un risque relativement peu élevé selon le modèle de risque a également été menée pour mieux comprendre le ciblage de risques du programme et la sélection des projets. Les études de cas comprenaient un examen des dossiers et des documents liés au programme, ainsi que des consultations supplémentaires auprès des bénéficiaires et du personnel, selon les besoins.

Enfin, le gestionnaire de l'évaluation a participé à un atelier donné par les inspecteurs des signaux ferroviaires de Transports Canada le 20 novembre 2014, à Ottawa. L'atelier comprenait une discussion sur le PAPN et le modèle de risque GradeX.

Constatations de l'évaluation – Pertinence

Afin d'évaluer la pertinence du PAPN, l'évaluation a porté sur le besoin continu du programme, ainsi que l'harmonisation avec les priorités fédérales, les résultats stratégiques ministériels et les rôles et les responsabilités du gouvernement fédéral.

Besoin continu

Le PAPN demeure un programme pertinent.

Constatation 1 : Les accidents aux passages à niveau constituent un problème de sécurité publique persistant.

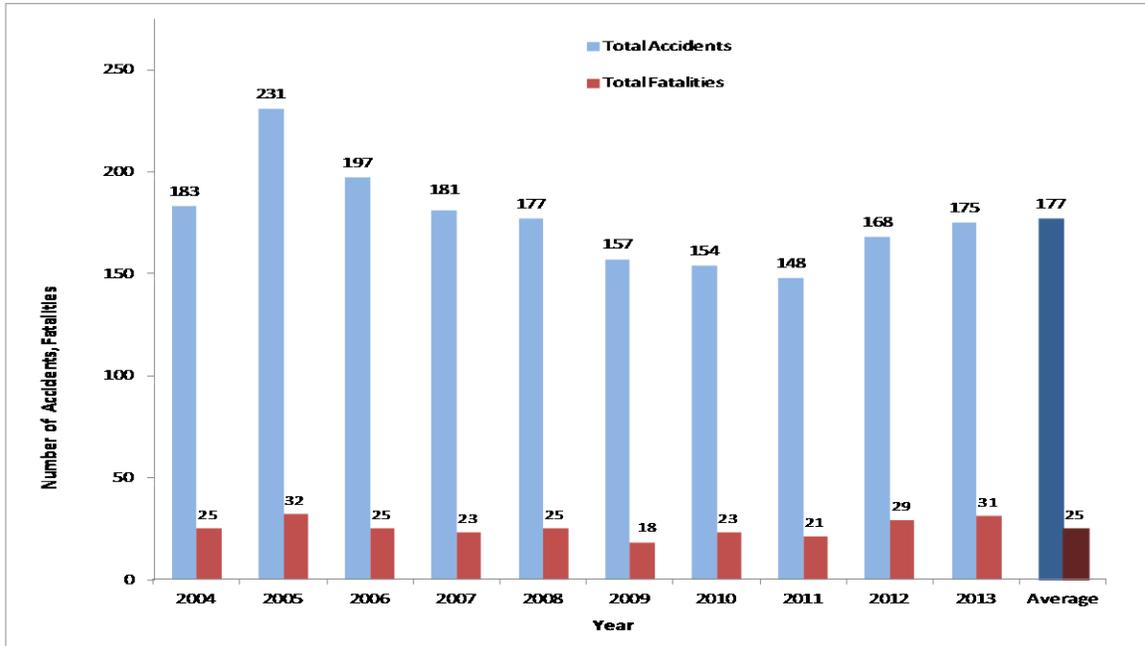
En 2013, 175 accidents ont eu lieu aux passages à niveau publics réglementés par le gouvernement fédéral, causant 31 décès et 26 blessures graves.³ Quelque 20 % des accidents survenus cette année ont entraîné des blessures graves ou mortelles. En 2012 et 2013, le nombre d'accidents et de décès a augmenté d'une année à l'autre, tel que le démontre la Figure 1.⁴

Alors que les accidents demeurent un enjeu en matière de sécurité, la tendance générale des accidents et des décès est à la baisse à long terme. Le nombre d'accidents a diminué de 17 % au cours de la période de cinq ans de 2009 à 2013, comparativement à la période précédente de cinq ans de 2004 à 2008. Pour les mêmes périodes, le nombre de personnes décédées aux passages à niveau a diminué de 6 %.

Figure 1 : Nombre d'accidents et de décès à des passages à niveau réglementés par le gouvernement fédéral

³ Bureau de la sécurité des transports du Canada. Sommaire statistique – incidents ferroviaires en 2013.

⁴ L'augmentation significative des décès en 2013 s'explique en partie par la collision entre un autobus et un train qui est survenue à Ottawa et qui a tué six passagers de l'autobus.



{§1} Bureau de la sécurité des transports (BST) du Canada, Sommaire statistique des événements maritimes 2010.

Constatation 2 : Il reste un nombre important de travaux rentables d'amélioration des passages à niveau qui peuvent être entrepris.

La sécurité aux passages à niveau peut être améliorée grâce à la réalisation de travaux sur la structure physique et les environs des passages à niveau.⁵ Des recherches ont démontré que des améliorations apportées à des panneaux d'avertissement, par exemple, peuvent accroître la sécurité en modifiant le comportement des conducteurs aux passages à niveau.⁶ Toutefois, les améliorations de passages à niveau n'engendrent pas toutes des avantages justifiant le coût des travaux d'amélioration.

L'évaluation a permis de calculer le nombre de travaux d'amélioration rentables qui pourraient être réalisés à des passages à niveau dans le cadre du PAPN en fonction de la population actuelle de passages à niveau publics réglementés par le gouvernement fédéral. Le calcul comprenait une estimation de ce qu'il en coûte de relever le niveau de sécurité pour chaque passage à niveau (p. ex. ajouter des feux clignotants et des sonneries à un passage à niveau qui est seulement pourvu d'un panneau d'avertissement/d'arrêt) et les coûts sociaux que la réalisation des travaux d'amélioration (y compris les pertes monétisées de vies humaines et de blessures subies ainsi que de dommages causés aux véhicules et aux chemins de fer) permet d'éviter sur une période de 20 ans. Autrement dit, l'évaluation a permis de calculer le nombre de passages à niveau pour lesquels il y aurait un net avantage à réaliser des travaux selon le risque de chaque passage et les coûts des travaux d'amélioration.

Selon cette analyse, au moment de la réalisation de l'évaluation, il y avait 1210 passages publics relevant de la compétence fédérale qui pouvaient être améliorés de façon rentable. Ces projets étaient répartis dans l'ensemble des Régions du pays. Au rythme de 75 projets d'amélioration par année⁷, il faudrait environ 16 ans pour réaliser tous les travaux d'amélioration rentables dans le cadre du PAPN.

Constatation 3 : Le programme est en constante demande par les compagnies de chemin de fer et les administrations routières. Le nouveau Règlement sur les passages à niveau constitue un important catalyseur des demandes de financement du PAPN.

Comme le démontrent le nombre et la valeur des demandes soumises au programme, les compagnies de chemin de fer et les administrations routières continuent de demander le PAPN. Comme le tableau 2 l'indique, le nombre de demandes du PAPN (Programme de contribution

⁵ SAVAGE, Ian. "Does public education improve rail-highway crossing safety? Accident Analysis and Prevention 38 [2006] et MOK, Shannon et Ian Savage, "Why Has Safety Improved at Rail-highway Grade Crossings?", Analyse de risqué, volume 25 [4], août 2005." Accident Analysis and Prevention 38 (2006) and Mok, Shannon and Ian Savage, "Why Has Safety Improved at Rail-highway Grade Crossings?". Risk Analysis, Volume 25 (4), August 2005.

⁶ Voir, par exemple, Bartnik, Bryan Andre. « Driver Behavior at Railway-Highway Grade Crossings with Passive Traffic Control: A Driving Simulator Study ». Université du Tennessee, Knoxville, août 2013.

⁷ Le nombre moyen de projets non liés aux lumières DEL dont le financement a été approuvé durant la période de cinq ans examinée était de 73 [excluant l'année 2012-2013, durant laquelle aucun nouveau projet n'a été approuvé durant la période de transition du programme].

spéciale non lié aux feux DEL) a diminué durant et immédiatement après la période de transition du programme vers la nouvelle formule de financement (2012-13 et 2013-14).⁸ Le nombre a augmenté une fois de plus en 2014-2015. Toutefois, en novembre 2014, 58 demandes (Programme de contribution spéciale non lié aux feux DEL) ont été reçues lors de cette année financière, pour un total de 8,1 M\$ en contributions demandées à Transports Canada.

⁸ Cela ne comprend pas les demandes pour le Programme de contribution spéciale lié aux feux DEL, dont bon nombre ont été soumises au sein d'une demande pluriannuelle au début de cette composante du programme en 2010-2011.

Tableau 2 : Demandes du PAPN (Programme de contribution spéciale non lié aux feux DEL) reçues et millions de dollars nécessaires pour répondre à la part de financement des demandes de Transports Canada de 2011-2012 à novembre 2014*

Année financière de réception des demandes par Transports Canada	Demandes de compagnies de chemin de fer		Demandes d'administrations routières		Nombre total de demandes	
	Nombre de demandes	Part demandée à TC (en millions de dollars)	Nombre de demandes	Part demandée à TC (en millions de dollars)	Nombre de demandes	Part demandée à TC (en millions de dollars)
2011-2012	55	10.0	10	1.8	65	11.7
2012-2013	28	2.7	6	0.3	34	3.1
2013-2014	30	2.9	11	2.0	41	4.9
2014-2015 (dès nov. 2014)	38	4.4	20	3.7	58	8.1

* Il était impossible de déterminer le nombre et la valeur des demandes en 2009-2010 et 2010-2011, puisque ces renseignements ne faisaient pas l'objet d'un suivi dans le cadre du programme.

Il est possible que les totaux ne concordent pas à cause de l'arrondissement de certaines données.

La demande était également importante pendant la période d'évaluation du financement en vertu du Programme de contribution spéciale lié aux lumières DEL du PAPN. Du début de cette composante en 2010-2011 au mois de novembre 2014, le montant total du financement demandé a été de 21,5 M\$. Les demandes en vertu de cette composante étaient souvent soumises dans le cadre de demandes pluriannuelles au début du programme, et ne peuvent donc pas être utilisées pour montrer une tendance de la demande au fil du temps.

Le niveau de demandes du programme peut également être observé par le nombre de demandes du PAPN reçues par Transports Canada qui n'ont pas été priorisées et qui ont été soumises aux fins d'approbation ministérielle parce que d'autres projets ont été sélectionnés dont le financement a été jugé plus prioritaire. Au mois de décembre 2014, la liste d'attente du programme comprenait 61 projets, représentant 7 M\$ de dollars en fonds demandés à Transports Canada,⁹ ce qui constitue une baisse puisque le nombre de projets en attente était de 102 en 2004 et de 125 en 2009. En novembre 2014, il y avait également une liste d'attente de 4 M\$ pour les projets de contribution spéciale liés aux feux DEL.

Le nouveau *Règlement sur les passages à niveau* constitue un important catalyseur des demandes du PAPN. Selon des entrevues réalisées, certaines compagnies de chemin de fer et administrations routières considéraient le PAPN comme une source de financement qui pouvait les aider à se conformer aux exigences des normes du règlement. Selon l'analyse coût/bénéfice réalisée dans le cadre du *Règlement sur les passages à niveau*, la mise en vigueur du nouveau règlement devra coûter aux compagnies de chemin de fer, aux administrations routières et aux

⁹ Ce chiffre ne comprend pas les demandes qui ont été soumises aux fins d'approbation de financement en 2015-2016.

autorités privées 126,2 M\$ environ au total, en grande partie attribuable aux travaux d'amélioration nécessaires pour les systèmes d'avertissement et les améliorations de visibilité.¹⁰

Inversement, on a déclaré durant les entrevues que le changement de la formule de financement avait réduit le nombre de demandes de financement soumises, puisque les compagnies de chemin de fer, et dans certains cas les administrations routières, assument une part élevée des coûts de projet en vertu de la nouvelle formule.

Compte tenu de ces facteurs divergents, le niveau de demande du programme devrait faire l'objet d'une étroite surveillance à l'avenir. Actuellement, le nombre annuel, la valeur et la source des demandes (compagnies de chemin de fer, municipalités, Premières Nations et provinces) ne font pas l'objet d'un suivi systématique dans le cadre du programme.

Constatation 4 : Le PAPN est le seul à destiner des fonds à Transports Canada pour accroître la sécurité des passages à niveau. Infrastructure Canada offre du financement pour des améliorations apportées aux sauts-de-mouton et aux chemins de fer d'intérêt local, mais il n'empiète pas sur la portée du PAPN.

Le PAPN est le seul programme de Transports Canada qui finance les travaux d'amélioration des passages à niveau à risque élevé pour renforcer la sécurité. Deux programmes complémentaires de Transports Canada ont été identifiés :

- Le Programme de fermeture de passages à niveau (PFPA) offre des subventions pour indemniser les administrations routières publiques et les propriétaires de terrains privés pour leur renonciation à leur droit de traverser une voie de chemin de fer réglementée par le gouvernement fédéral en vue de la fermeture du passage pour renforcer la sécurité. La PFPA est également administrée dans le cadre des Programmes d'infrastructure de transport avec l'aide de la Direction générale de la sécurité ferroviaire.
- L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie Pacifique (IPCAP), qui a financé des initiatives de transport axées sur la maximisation des échanges commerciaux avec la Région de l'Asie-Pacifique, a financé des sauts-de-mouton (p. ex. construction de ponts pour séparer la circulation des véhicules et les lignes ferroviaires). Bien que les sauts-de-mouton constituent des projets admissibles en vertu du PAPN, le programme n'a pas été utilisé pour ces projets en raison de leurs coûts élevés, qui étaient supérieurs à la contribution maximale aux projets de 550 000 \$. De plus, contrairement à l'objectif du PAPN de renforcer la sécurité, l'IPCAP finance des projets selon sa capacité d'améliorer l'efficacité du système de transport. Enfin, contrairement au PAPN, l'IPCAP n'a pas une portée nationale.

Infrastructure Canada finance certains sauts-de-mouton dans le cadre d'importants projets routiers ou d'autoroutes par l'entremise du Fonds Chantiers Canada (FCC) et le nouveau Fonds Bâtir le Canada (NFBC). De plus, le financement a été disponible en vertu du FCC et du NFBC

¹⁰ Analyse coûts-avantage du *Règlement sur les passages à niveau* de Transports Canada. Novembre 2013. P. 83.

pour les infrastructures de chemins de fer d'intérêt local.¹¹ Au moment de l'évaluation, aucun financement n'avait été versé aux projets de chemins de fer d'intérêt local en vertu du NFBC, et des fonds avaient été attribués en vertu du FCC pour deux projets de chemins de fer d'intérêt local, ce qui comprenait la réfection de grandes superficies des chemins de fer Huron Central Railway et Vancouver Island.

Aucun chevauchement important n'a été observé parmi les programmes fédéraux.

Harmonisation avec les priorités du gouvernement fédéral et les résultats stratégiques du Ministère

Le programme concorde avec les priorités du gouvernement fédéral et les résultats stratégiques du Ministère.

Constatation 5 : Le PAPN s'accorde avec les priorités gouvernementales fédérales et le résultat stratégique de TC de former un système de transport sécuritaire et sûr.

Par l'entremise d'améliorations apportées à la sécurité du système de transport ferroviaire, le PAPN s'harmonise avec la priorité gouvernementale fédérale « D'appuyer et de protéger les familles canadiennes » dégagée dans le Discours du Trône de 2013.¹² Bien que les améliorations aux passages à niveau n'aient pas été mentionnées explicitement, le Discours a fait état de l'importance des efforts fédéraux de soutenir la sécurité ferroviaire en vertu du thème « Protéger les familles et les communautés ». Le PAPN s'est harmonisé avec les priorités fédérales formulées dans le Plan d'action économique du gouvernement du Canada, qui a augmenté la contribution du financement de 7,1 M\$ par année à 12,9 M\$ par année.¹³

Le programme s'harmonise également avec l'engagement du gouvernement du Canada à l'égard de l'infrastructure de financement. Par exemple, en novembre 2014, un investissement de 5,8 milliards de dollars en financement fédéral a été annoncé dans le cadre de l'appui du gouvernement à l'infrastructure, dont l'infrastructure de transport.¹⁴

L'objectif du PAPN de renforcer la sécurité aux passages à niveau afin de contribuer à un système de transport ferroviaire sécuritaire s'inscrit dans le droit fil du résultat stratégique n° 3 de TC - un système de transport sécuritaire et sûr.

¹¹ La catégorie d'infrastructure d'intérêt local du NFBC est explicitement limitée aux chemins de fer de classe III, alors que le FCC n'a pas défini précisément les exploitants d'intérêt local.

¹² Discours du Trône du GOUVERNEMENT DU CANADA – 16 octobre 2013. Extrait de : <http://www.speech.gc.ca/eng>

¹³ Le financement sous forme de contribution a été réduit à 10,9 M\$ par année à compter de 2013-2014 dans le cadre de la stratégie globale de réduction du déficit public.

¹⁴ Premier ministre du Canada. "Federal Infrastructure – November 24, 2014." Retrieved at : <http://pm.gc.ca/eng/news/2014/11/24/federal-infrastructure>

Harmonisation avec les rôles et les responsabilités du gouvernement fédéral

L'ISF correspond aux rôles et aux responsabilités du gouvernement fédéral.

Constatation 6 : Le PAPN s'harmonise avec le pouvoir législatif de Transports Canada énoncé dans la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

La *Loi sur la sécurité ferroviaire*, qui est entrée en vigueur en 1989, est la principale législation régissant la sécurité des chemins de fer réglementés par le gouvernement fédéral. La Loi confère au ministre des Transports la responsabilité du développement et de la réglementation des questions liées à la sûreté et la sécurité des chemins de fer, ainsi que la capacité de favoriser la sûreté et la sécurité des chemins de fer par les moyens qu'il faut pour exercer cette responsabilité.¹⁵

L'article 12 de la Loi habilite le ministre à apporter une contribution financière au paiement des coûts liés aux travaux sur les chemins de fer (y compris le déplacement d'un chemin public) qui améliorerait la sécurité d'un passage à niveau qui existe depuis au moins trois ans et dont l'utilisation est publique. La contribution est versée dans le cadre d'une entente avec le promoteur qui a soumis une demande de financement. Le PAPN s'harmonise avec ce pouvoir législatif.

¹⁵ Loi sur la sécurité ferroviaire, article 3.1.

Constatations de l'évaluation – Rendement

Le rendement du PAPN a été évalué au moyen d'un examen des principales activités du programme, de la réalisation des résultats (efficacité) et de l'utilisation des ressources du programme (efficience).

Efficacité des principales activités du programme

L'évaluation a porté sur l'efficacité de la promotion/communication du PAPN et de la sélection/l'établissement de la priorité des projets.

Le PAPN semble être bien connu et compris des compagnies de chemin de fer, mais il serait utile de déployer d'autres efforts pour promouvoir le programme auprès des administrations routières.

De manière générale, bien que l'évaluation ait permis d'identifier des domaines qui pourraient être renforcés en matière d'établissement de la priorité des projets et de ciblage des risques, le programme a financé des travaux d'amélioration des passages à niveau au risque le plus élevé.

Constatation 7 : Les compagnies de chemin de fer semblent bien connaître le PAPN, mais des lacunes subsistent en matière de sensibilisation et de connaissance des administrations routières au sujet du PAPN.

Le PAPN semble être bien connu et compris par les compagnies de chemin de fer, puisqu'il s'agit d'un programme auquel les compagnies de chemin de fer ont continuellement eu accès. Les communications entre le personnel et les membres du programme du Chemin de fer Canadien Pacifique et des Chemins de fer nationaux du Canada ont été particulièrement fréquentes grâce à des conférences téléphoniques organisées pour discuter des projets. Les inspecteurs ferroviaires ont également fréquemment discuté du PAPN avec les compagnies de chemin de fer dans le cadre de leurs communications continues au cours des inspections.

La promotion du PAPN auprès des municipalités a été faite par du personnel de Sécurité ferroviaire lors de différents événements consacrés à la sécurité ferroviaire à la faveur des activités de sensibilisation et d'éducation de la direction générale. Sur les 207 événements où Sécurité ferroviaire a fait de la sensibilisation en 2012-2013 et 2013-2014, 13 événements dont certains thèmes de discussion portaient sur le PAPN et/ou les améliorations des passages à niveau ont été consignés dans le registre d'événements de la direction générale. Ceux-ci comprenaient des événements organisés par la Fédération canadienne des municipalités et les associations municipales des provinces. De plus, le personnel de Sécurité ferroviaire a également constaté que le PAPN était parfois promu auprès des municipalités par des inspecteurs ferroviaires régionaux dans le cadre de leurs inspections de routine. Il n'y a pas d'indice d'une promotion du programme auprès des collectivités des Premières Nations, qui sont également des bénéficiaires admissibles.

Il est nécessaire de continuer la promotion et les interventions afin de renforcer et de maintenir la sensibilisation du PAPN auprès des administrations routières. Les entrevues et les études de cas indiquent une persistance de certaines lacunes en matière de sensibilisation et de connaissances du programme au sein de ce groupe. Il y a à cela plusieurs raisons, notamment le grand nombre de municipalités, le besoin peu fréquent d'effectuer des travaux d'amélioration sur des passages de certaines municipalités, le roulement de personnel et les retraites, ainsi que la dépendance antérieure des administrations routières à l'égard des compagnies de chemin de fer pour obtenir des renseignements sur le programme. Il a été souligné aussi durant les entrevues que les administrations routières n'ont pas toujours eu le sentiment d'avoir eu des renseignements opportuns concernant les décisions de financement de projets. Enfin, on a indiqué qu'il y avait eu un manque de clarté et de cohérence dans les communications concernant la façon dont le PAPN pouvait être utilisé pour aider les chemins de fer et les administrations routières à répondre aux exigences du nouveau *Règlement sur les passages à niveau*.

Recommandation 1	Transports Canada devrait mettre en œuvre une stratégie favorisant la sensibilisation et les connaissances du PAPN au sein des administrations routières.
------------------	---

Constatation 8 : De façon générale, le PAPN semble avoir financé des améliorations apportées à des passages qui comportaient les risques les plus grands pour les Canadiens.

Afin d'évaluer l'efficacité de la sélection et de l'établissement de la priorité des projets, l'évaluation a porté sur la mesure dans laquelle le PAPN améliorait les passages à niveau au risque le plus élevé selon le modèle de risque. L'évaluation a permis de calculer une valeur de risque (en dollars) pour chaque passage à niveau public réglementé par le gouvernement fédéral selon la fréquence et les conséquences des accidents auxquels on s'attendrait à chaque passage à niveau sur 20 ans. Les valeurs moyennes de risque ont alors été calculées pour différents ensembles de données d'intérêt (c.-à-d. passages améliorés dans le cadre du PAPN par Région, par type de signalisation et en général). Enfin, ces moyennes ont été comparées aux valeurs de risque de tous les passages à niveau publics réglementés par le gouvernement fédéral au Canada afin de déterminer le rang-centile de risque pour chaque groupe d'intérêt de passage à niveau.

Dans l'ensemble, il a été déterminé que le PAPN avait généralement financé des travaux d'améliorations aux passages à niveau à risque le plus élevé au cours de la période de cinq ans ayant fait l'objet d'un examen. Le classement du risque de tous les passages améliorés dans le cadre du PAPN correspondait au 97^e percentile; seulement 3 % des passages à niveau se sont classés à un niveau de risque plus élevé que la moyenne des passages améliorés dans le cadre du PAPN. Cela indique que le PAPN a été utilisé pour effectuer des travaux d'amélioration à des passages qui ont présenté un risque élevé relativement à l'ensemble du nombre de passages à niveau admissibles. Le classement du risque des passages à niveau modernisés par le PAPN était comparable (et même un petit peu plus élevé) que les passages à niveau améliorés par le PAPN qui ont fait l'objet d'évaluations en 2009 et 2005, qui se sont classés au 95^e percentile lors des deux évaluations précédentes.

Constatation 9 : Le programme risque de voir sa capacité de cibler les passages à niveau à risque le plus élevé diminuer à l'avenir.

Puisque le programme repose sur des demandes, le PAPN se fie aux demandes de financement des compagnies de chemin de fer et des administrations routières pour améliorer les passages à niveau au risque le plus élevé. Les compagnies de chemin de fer et les administrations routières peuvent soumettre des demandes de financement pour des travaux d'amélioration à tout passage à niveau public qui est en exploitation depuis au moins trois ans. Bien que les inspecteurs régionaux de Transports Canada aient, dans certains cas, identifié et discuté des projets potentiels des demandes avec des compagnies de chemin de fer et des administrations routières, aucun effort national complet et systématique n'a été fait pour identifier et mener des interventions auprès des intervenants afin de cibler particulièrement les passages à niveau au risque le plus élevé dans l'ensemble du Canada.

On a laissé entendre dans les entrevues que le ministère pourrait dorénavant se voir moins souvent sollicité par des demandes au titre du PAPN portant sur les passages à niveau au risque le plus élevé, au profit de demandes plus axées sur les priorités des compagnies de chemin de fer et des administrations routières et comptant pour les préparatifs qu'elles font pour se conformer aux exigences du nouveau règlement. Bien que les travaux d'amélioration entrepris pour respecter les normes sur les passages à niveau du nouveau règlement présenteraient des avantages sur le plan de la sécurité, ils pourraient ne pas cibler de façon régulière les passages à niveau à risque le plus élevé.

Il a de même été souligné dans certaines entrevues de Transports Canada que les demandes soumises au programme par les compagnies de chemin de fer depuis les dernières années ciblaient moins régulièrement les passages à niveau au risque le plus élevé. L'analyse effectuée à l'aide du modèle de risque dans le cadre de l'évaluation a indiqué une légère baisse du classement du risque des travaux d'améliorations réalisés pour le PAPN : bien que la période 2009-2010 à 2011-2012 ait comporté des projets du PAPN réalisés aux passages à niveau correspondant au 98^e percentile en matière de risque, le classement a diminué respectivement au 96^e percentile et au 95^e percentile en 2012-2013 et 2013-2014.

Toutefois, au moment de l'évaluation, le programme ne limitait pas l'admissibilité aux passages à niveau au risque le plus élevé ni ne définissait le terme « au risque le plus élevé ».

Constatation 10: Le calcul par l'Administration centrale des budgets de chaque Région pour le PAPN n'est pas fondé sur une évaluation rigoureuse des risques liés aux passages à niveau.

De plus, dans l'ensemble des Régions, il existe une absence d'approche cohérente et systématique de l'établissement de la priorité des projets aux fins de financement. Le modèle de risque GradeX et l'application en ligne mise au point afin d'aider le Ministère à repérer les passages à niveau représentant un risque élevé n'ont pas été mis pleinement en œuvre à cette fin.

La part du budget du PAPN affectée annuellement à chaque Région n'est pas calculée en fonction d'une évaluation rigoureuse des risques liés aux passages à niveau dans chaque Région. L'Administration centrale calcule l'affectation annuelle de financement régional aux termes du PAPN en fonction d'une variable : la part de chaque Région de la moyenne quinquennale continue d'accidents mortels aux passages à niveau. Toutefois, cette approche ne comprend pas les indicateurs de risque liés aux passages à niveau recensés dans la documentation et utilisés dans les modèles de risque liés aux passages à niveau, comme les volumes de circulation aux passages à niveau et les caractéristiques des passages à niveau (par exemple, panneaux, signaux). Une approche plus rigoureuse serait fondée sur une évaluation systématique du risque que représentent les passages à niveau dans chaque Région (par exemple, la proportion pour chaque Région de passages à niveau à risque élevé déterminée par un modèle de risque liés aux passages à niveau) ou sur le niveau de risque liés aux passages à niveau ciblés par les demandes de financement aux termes du PAPN dans chaque Région.

De plus, dans l'ensemble des Régions, il n'y a aucune approche cohérente, systématique et axée sur les risques à l'égard de l'établissement de la priorité des demandes de financement au terme du PAPN. L'application en ligne et le modèle de risque GradeX, conçus pour le Ministère dans le but d'entreprendre le repérage des passages à niveau à risque élevé, ne sont pas entièrement opérationnels. Chaque Région utilise une approche différente pour établir la priorité des demandes de financement; ces approches font l'objet de différents niveaux de rigueur et sont notamment fondées sur différents modèles de risque ou sur le jugement d'inspecteurs. Pour ces raisons, il existe un manque de transparence et de prévisibilité dans la sélection des projets aux fins d'approbation du financement. Cela ne signifie pas que les demandes de mise à niveau des passages à niveau à risque élevé du pays obtiennent systématiquement la priorité absolue sur le plan du financement.

Un outil a été mis au point pour aider les Régions à cibler les risques liés aux passages à niveau, et a été créé pour le Ministère, mais il n'est pas opérationnel. Transports Canada a mandaté l'Université de Waterloo de mettre au point un modèle de risque visant à cerner les passages à niveau à risque élevé ainsi qu'une application en ligne visant à appuyer l'utilisation du modèle. Malgré des efforts récents déployés par la Sécurité ferroviaire en vue de renforcer l'outil en ligne, et pour sensibiliser les inspecteurs au GradeX, le système n'était pas opérationnel au moment de l'évaluation. Des données plus opportunes et fiables dans le système et un meilleur renforcement des capacités au sein du Ministère en ce qui a trait au modèle de risque semblent essentiels afin de rendre GradeX opérationnel. Un outil GradeX opérationnel faciliterait le repérage proactif de projets pouvant bénéficier du PAPN de concert avec les administrations ferroviaires et routières ainsi que la rigueur et la transparence croissantes de l'établissement de la priorité des projets.

Recommandation 2	Transports Canada devrait mettre en œuvre une approche cohérente et systématique à l'égard du ciblage des passages à niveau à risque élevé au Canada par l'entremise du PAPN.
------------------	---

Efficacité (obtention des résultats attendus)

L'évaluation a porté sur la réalisation des résultats attendus, qui comprennent l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau afin de favoriser un système de transport ferroviaire sécuritaire.

Le PAPN a atteint les résultats attendus liés à l'amélioration des passages à niveau, augmentant la sécurité des passages et contribuant à un système de transport ferroviaire sécuritaire.

Constatation 11 : Chaque année, le PAPN a approuvé le financement de 61 à 85 projets réguliers du PAPN, et de 70 à 749 projets liés aux feux DEL.

De 2009-2010 à 2013-2014, entre 61 et 85 projets réguliers du PAPN et entre 70 et 749 projets du Programme de contribution spéciale lié aux feux DEL ont été approuvés chaque année pour l'octroi d'un financement. Aucun nouveau projet n'a été approuvé en 2012-2013 avant la mise en œuvre de la nouvelle formule de financement afin de terminer les projets en cours avant le changement. Le tableau 3 indique le nombre de projets du PAPN ayant été approuvés entre 2009-2010 et 2014-2015.

Tableau 3 : Projets du PAPN approuvés entre 2009-2010 à 2014-2015

Année	PAPN (non lié aux lumières DEL)	Projets liés aux lumières DEL
2009-2010	85	70
2010-2011	76	282
2011-2012	61	749
2012-2013	--	--
2013-2014	70	453
2014-2015	73	568

De 2009-2010 à 2013-2014, selon les dates d'achèvement de projet dans la base de données du SIIS, 243 passages à niveau ont été améliorés par l'entremise du PAPN. Il faut souligner qu'un passage à niveau peut faire l'objet de plus d'un projet du PAPN (p. ex. s'il y a une amélioration à apporter aux panneaux de signalisation et le chemin menant au passage), donc ce chiffre ne reflète pas le nombre de projets réalisés. Il ne tient pas compte non plus des échéances des approbations du programme, puisque, lorsqu'une demande est soumise, les projets peuvent se réaliser avant leur approbation sans perdre leur admissibilité au financement du PAPN.

Les passages à niveau qui ont fait l'objet de travaux d'amélioration étaient plus souvent situés en Ontario (32 %) et la Région des Prairies et du Nord (32 %), avec une plus petite proportion au Québec (17 %), et dans les Régions du Pacifique (13 %) et de l'Atlantique (7 %). À l'exclusion des feux DEL, les travaux d'amélioration portaient la plupart du temps sur les circuits d'annonce à temps régularisé ou les indicateurs de train (25 %), ou l'ajout de barrières aux passages à niveau ainsi que des feux clignotants et des sonneries (23 %). D'autres travaux d'amélioration comprenaient des signaux d'avertissement avancés sur le bord de la route ou la commande

prioritaire des feux de signalisation routière avoisinants (12 %), et le remplacement de panneaux standards réfléchissants par des feux clignotants, sonneries et barrières (8 %).

Les bénéficiaires du financement du PAPN ont en grande partie été des compagnies de chemin de fer. Pour les projets approuvés de 2009-2010 à 2013-2014, 97 % des bénéficiaires de financement de projet étaient des compagnies de chemin de fer, 2 % des bénéficiaires étaient des municipalités et 1 % des bénéficiaires était des provinces. Au cours de la période d'évaluation, trois projets ont été approuvés pour des bénéficiaires de financement des Premières Nations. Les projets de génie civil/travaux routiers étaient, en moyenne, des projets dont le coût était plus élevé que les autres projets du PAPN. La part du montant de financement du PAPN approuvée pour les municipalités était ainsi plus élevée (à 7 %) que leur part du nombre de projets.

Constatation 12 : Sur une période de 20 ans, les travaux d'amélioration financés par le PAPN entrepris entre 2009-2010 à 2013-2014 devraient entraîner une baisse de 123 accidents, 29 décès et 16 blessures graves. Les avantages calculés des travaux d'amélioration dépassent les 66,4 M\$ en valeur.

Le PAPN finance des améliorations de passages à niveau qui contribuent à accroître la sécurité. Selon les estimations fondées sur la modélisation du risque, sur une période de 20 ans, les travaux d'amélioration financés par le PAPN réalisés de 2009-2010 à 2013-2014 devraient entraîner une baisse de 123 accidents, 29 décès et 16 blessures graves.

L'utilité du programme pour les Canadiens en termes de sécurité renforcée a aussi été démontrée dans le cadre d'une évaluation des avantages/coûts. L'avantage net des améliorations financées par le PAPN et réalisées de 2009-2010 à 2013-2014 est estimé à 66,4 M\$ sur 20 ans. Ce chiffre est la différence entre les coûts des travaux d'amélioration et la valeur monétisée estimée des décès, blessures graves, dommages aux véhicules et chemins de fer évités grâce aux travaux d'amélioration réalisés. Selon la modélisation, 73 % des travaux d'amélioration du PAPN réalisés présentaient un avantage net, d'après les calculs.¹⁶

Constatation 13 : Le nombre disproportionné d'accidents et des décès aux passages à niveau dotés des signaux d'avertissement les plus perfectionnés illustre les limites du PAPN dans l'amélioration de la sécurité ferroviaire.

Malgré la baisse à long terme, un nombre important d'accidents et de décès survient chaque année. Les raisons évoquées dans les entrevues comprenaient l'augmentation de la circulation routière et ferroviaire, la hausse de vitesse des trains sur les lignes principales et la plus grande lourdeur des trains. Entre 2009 et 2012, selon les kilomètres parcourus, le transport de fret a augmenté de 13 %.¹⁷

¹⁶ Ce chiffre ne tient compte que des projets de signalisation, puisque leurs bénéfices peuvent être calculés dans le modèle de risque contrairement aux travaux routiers.

¹⁷ Statistiques Canada. CANSIM, tableau 404-0014.

Des accidents et des décès sont plus susceptibles de survenir à des passages à niveau qui sont déjà pourvus des types de signaux d'avertissement les plus perfectionnés. Comme le montre le tableau 4, les passages dotés de feux clignotants et de sonneries (FCS) ou des feux clignotants, des sonneries et des barrières (FCSB) sont les lieux d'accident les plus fréquents, et de loin, comparativement aux passages munis de signaux d'avertissement (passifs), tels que des panneaux d'arrêt ou des bras indicateurs de passage à niveau. De plus, bien que ces passages ne constituent que 17 % des passages à niveau, 40 % des décès sont survenus aux passages à niveau dotés de FCSB. La surreprésentation des passages à niveau dotés de FCS et FCSB comme lieux d'accidents et de décès est due à leurs niveaux d'exposition plus élevés (en matière de circulation ferroviaire et routière); alors qu'ils ne représentent que 40 % des passages à niveau, ils comptent pour 97 % de l'exposition.

Tableau 4 : Accidents aux passages publics par type de système d'avertissement de 2004-2013, moyenne et distribution

Type de signal d'avertissement	Nombre annuel moyen d'accidents	Nombre annuel moyen de décès	Distribution :			
			Accident	Décès	Passages publics	Exposition (véhicules/jour X trains/jour)
Passif	67,2	6,2	39 %	25 %	59,5 %	3,2 %
FCS	65,7	8,8	38 %	35 %	23,6 %	21,8 %
FCSB	41	10,1	24 %	40 %	16,8 %	74,7 %
Autre	3,2	0,1	2 %	0 %	0,1 %	0.3 %
TOTAUX	177,1	25,2	100 %	100 %	100 %	100 %

Source : Sommaire statistique des accidents ferroviaires du Bureau de la sécurité des transports et de Transports Canada

Base de données IRIS

En raison de cette exposition élevée, selon le modèle de risque, la majorité des passages à niveau au risque le plus élevé sont dotés de signaux d'avertissement automatisés, dont 45 % des 500 passages à niveau au risque le plus élevé ont déjà des signaux de FCSB.

Le nombre d'accidents et de décès aux passages à niveau automatisés illustre les limites des travaux d'améliorations effectués aux passages à niveau à titre d'intervention pour réduire les risques. Bien que certains passages actifs puissent être améliorés davantage (p. ex. des travaux d'amélioration du génie civil, des circuits d'annonce à temps régularisé et autres améliorations) dans les cas où tous les autres dispositifs de sécurité appropriés sont déjà en place, seuls les sauts-de-mouton augmenteraient la sécurité par des améliorations physiques.

Alors que les sauts-de-mouton sont admissibles en vertu du PAPN, le programme n'a pas été utilisé pour financer ces projets en raison des coûts élevés associés à ces améliorations. Par exemple, un saut-de-mouton réalisé à Smithers, en Colombie-Britannique, a coûté 6 M\$, alors

que d'autres ont coûté beaucoup plus cher.¹⁸ Comme il a été indiqué précédemment, les autres fonds disponibles de Transports Canada sont limités aux projets qui facilitent l'efficacité accrue de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

Efficiences et économie

Pour évaluer l'efficacité et l'économie du PAPN, l'évaluation a porté sur la mesure dans laquelle l'initiative a utilisé les ressources prévues et les coûts d'administration de la contribution financière.

Le programme a dépensé moins que sa contribution financière prévue dans quatre des cinq années examinées. Les coûts de prestation du programme semblent être en baisse en raison des récents changements apportés à la prestation du programme. Combiner le PAPIN et le PFPA pourrait diminuer davantage les coûts administratifs.

Constatation 14 : Le PAPN a dépensé moins que sa contribution financière prévue.

De 2009-2010 à 2013-2014, le PAPN a dépensé 48,7 M\$ de son budget de contributions de 58,7 M\$. Le programme a dépensé 10 M\$ de moins que prévu, soit 17 % de son budget de contributions au cours de la période de cinq ans. Le programme a dépensé moins que prévu dans quatre des cinq années examinées.

L'une des raisons pour lesquelles le budget de contributions n'a pas été totalement utilisé est que les coûts de projet prévus ont été inférieurs à ce qui avait été prévu. En raison des :

- Coûts de projets inférieurs aux coûts estimés – Parmi les projets approuvés en 2013-2014, les coûts réels étaient de 12 % inférieurs à ce qui avait été estimé au départ.
- Retards dans la réalisation des projets – Entre autres motifs de retard, on a évoqué dans les interviews des lenteurs imprévues dans les travaux et des conditions climatiques qui ont raccourci les saisons des travaux. Les retards ont touché 12 % du financement approuvé en 2013-2014.

De plus, les projets annulés ou retirés représentaient 7 % du financement des projets approuvés en 2013-2014, l'année suivant le changement de la formule de financement.

L'autre raison principale de la sous-utilisation du budget est que le programme n'a pas toujours approuvé suffisamment de projets pour dépenser son budget au complet. Sécurité ferroviaire a indiqué que lorsqu'elle gérait la prestation du programme, elle prenait des engagements au-delà de son budget de contributions annuel afin de tenir compte des retards et des surestimations des coûts liés aux projets. Le groupe des programmes n'a pas perpétué cette pratique. La valeur totale des projets approuvés a été inférieure aux budgets de contributions annuels au cours des

¹⁸ Projets actuels de Transports Canada Programmes d'infrastructure de transport – Colombie-Britannique. Extrait de : <https://www.tc.gc.ca/eng/programs/surface-highways-bc-874.htm>.

Par exemple, le coût d'un saut-de-mouton réalisé par la ville de Burlington et le Canadien National est estimé à 24 M\$. Voir la présentation « King Road Separation », extraite à : <http://cms.burlington.ca/AssetFactory.aspx?did=21800>.

dernières années. Avec un budget de contributions de 10,9 M\$ par année, la valeur totale des projets dont le financement a été approuvé était de 9,4 M\$ en 2013-2014, et de 9,3 M\$ en 2014-2015.

Compte tenu de la sous-utilisation récente du budget, les dépenses du programme (ainsi que les autres activités et résultats du programme) devraient faire l'objet d'un suivi et d'un rapport réguliers pour assurer l'efficacité de la surveillance du rendement.

Recommandation 3 Transports Canada devrait élaborer et mettre en œuvre un système destiné à la surveillance et l'envoi de rapports à la haute direction concernant le rendement du PAPN, y compris les demandes de projet, les achèvements et le ciblage du risque des projets, par type de bénéficiaire (compagnies de chemin de fer, municipalités, Premières Nations, provinces), ainsi que les dépenses du programme.

Constatation 15 : Les coûts de prestation ont diminué depuis que des changements ont été apportés en 2012-2013.

De la période de 2009-2010 à 2013-2014, les coûts administratifs estimés du programme constituaient 4 % des coûts totaux du programme.¹⁹ Selon les estimations des dépenses liées aux salaires fournies par le programme, les coûts administratifs constituaient 2 % des coûts totaux du programme pour 2012-2013 à 2013-2014, comparativement à 5 % pour les trois années précédentes.

La réduction des délais d'administrations résultait des changements apportés à la prestation du programme après l'année 2012-2013, et qui comprenaient notamment :

- L'inspection des passages à niveau par des inspecteurs ferroviaires régionaux après la fin des projets n'est plus obligatoire. Les inspecteurs décident du moment où ils souhaitent effectuer des inspections selon le niveau de risque. Les bénéficiaires du financement signent des affidavits confirmant que les projets ont été réalisés comme convenu.
- Le Groupe de programmes, en remplacement du personnel régional, a pris la responsabilité de gérer la vérification des factures du projet au moyen de vérifications de bénéficiaires.

Les coûts administratifs pourraient diminuer davantage à l'avenir, à mesure que le Groupe des programmes poursuit la simplification des processus de prestation, notamment en achevant la transition de la gestion des projets vers l'application du Système d'infrastructure en surface et, éventuellement, en concluant des ententes de contribution pluriannuelles.

Constatation 16 : Combiner le PAPN et le PFFA pourrait réduire davantage les coûts administratifs ministériels.

¹⁹ Les coûts administratifs comprennent les dépenses liées aux salaires, aux avantages sociaux des employés, hébergements et les autres frais d'exploitation [déplacement du personnel, vérifications des bénéficiaires, etc.].

Bien qu'ils aient le même objectif global d'accroître la sécurité des passages à niveau, le PAPN et le PFPA ont actuellement des conditions et des processus administratifs distincts. Incorporer le PFPA dans le PAPN pourrait simplifier l'administration au sein du ministère en éliminant la nécessité d'un appel de demandes et de processus d'approbation séparés, et réduirait le nombre de programmes de paiement de transfert. Combiner les deux programmes simplifierait également le renforcement de la promotion et de la sensibilisation auprès des intervenants.

Combiner les programmes réduirait également le nombre d'ententes et les efforts administratifs dans les cas où le PAPN et le PFPA sont utilisés de manière complémentaire. L'une des études de cas menées dans le cadre de l'évaluation portait sur un projet qui avait accès au financement du PFPA pour renoncer aux droits de fermeture d'un passage à niveau, et au PAPN pour construire une nouvelle route d'accès afin de dévier la circulation vers un passage avoisinant plus sécuritaire. Bien que la subvention du PFPA ait fourni un montant complémentaire relativement peu élevé de 20 000 \$ à la contribution du PAPN qui dépassait 300 000 \$, ce projet a nécessité deux ensembles de demandes et d'ententes.

Recommandation n° 4 Transports Canada devrait envisager de combiner le PAPN et le PFPA.

Conclusions et recommandations

Le PAPN demeure pertinent, puisque les passages à niveau continuent d'être une question de sécurité publique et qu'il reste un nombre important d'améliorations rentables à apporter à l'avenir, et que le programme est en constante demande par les compagnies de chemin de fer et les administrations routières. Une partie de cette demande est engendrée par le nouveau *Règlement sur les passages à niveau*, qui comprend des normes exécutoires à l'égard des passages à niveau. Le PAPN s'harmonise avec les priorités gouvernementales relatives à la sécurité, et avec le résultat stratégique de Transports Canada d'avoir un système de transport sécuritaire et sûr. Le PAPN s'harmonise également avec les pouvoirs législatifs de Transports Canada conférés par la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Aucun domaine de chevauchement avec d'autres programmes fédéraux n'a été identifié.

Le PAPN atteint toujours son résultat à court terme d'améliorer les passages à niveau, au rythme de 61 à 85 projets financés par le programme dans le cadre du Programme de contribution spéciale non lié aux feux DEL, et de 70 à 749 projets liés aux feux DEL par année. En plus des installations de feux DEL, le programme a financé généralement des améliorations apportées à des circuits d'annonce à temps régularisé/indicateurs de train, et l'ajout de barrières aux feux de signalisation des passages à niveau. Dans l'ensemble, le PAPN a financé des travaux d'amélioration à des passages à niveau au risque le plus élevé.

Le PAPN augmente la sécurité des passages à niveau. Selon le modèle de risque, sur une période de prévision de 20 ans, les améliorations apportées dans le cadre du PAPN de 2009-2010 à 2013-2014 devraient entraîner une baisse de 123 accidents, 29 décès et 16 cas de blessures graves. Dans l'ensemble, lorsque l'on compare les coûts des travaux d'amélioration avec la valeur monétaire des avantages prévus des travaux d'amélioration réalisés aux passages à niveau, le programme a été rentable. Sur une période de 20 ans, les avantages estimés des travaux d'amélioration réalisés dans le cadre du PAPN dépasseront les coûts des travaux de 66 M\$. Toutefois, comme il été souligné, les accidents et les décès aux passages à niveau persistent, malgré une tendance à long terme d'une diminution générale; le nombre disproportionné d'accident et de décès aux passages à niveau dotés de signaux d'avertissement actifs, et dont le volume de circulation est le plus élevé, montre les limites de ce genre d'intervention. À certains passages à niveau à risque élevé, des interventions plus coûteuses telles que des sauts-de-mouton pourraient être envisagées pour renforcer la sécurité.

Les coûts de prestation du programme ont diminué au cours des cinq dernières années, puisqu'il faut moins de temps au personnel pour exécuter les programmes en raison des changements administratifs. D'autres gains d'efficacité sur le plan administratif peuvent être réalisés par le ministère en combinant le PAPN et le PFFA.

L'évaluation a permis de dégager quatre recommandations, ainsi que les constatations connexes, énoncées dans le tableau ci-dessous :

Recommandation n°1 : Transports Canada devrait mettre en œuvre une stratégie pour promouvoir une plus grande sensibilisation et connaissance du PAPN auprès des administrations routières.

Constatations connexes

- Les entrevues et les études de cas réalisées indiquent une sensibilisation/connaissance limitée du PAPN parmi les administrations routières. Certaines administrations routières ont indiqué qu'elles avaient le sentiment de ne pas avoir reçu suffisamment de communications concernant le PAPN et les projets financés, et certaines se sont fiées aux compagnies de chemin de fer pour obtenir des renseignements sur le programme.
- L'utilisation du PAPN par les administrations routières a été limitée.
- Le programme n'a pas utilisé tout son budget de contributions dans quatre des cinq années examinées.

Recommandation n°2 : Transports Canada devrait mettre en œuvre une approche cohérente et systématique à l'égard du ciblage des passages à risque le plus élevé au Canada par l'entremise du PAPN.

Constatations connexes

- Le PAPN n'a pas été conçu pour limiter l'admissibilité des projets aux passages à niveau au risque le plus élevé, ce qui pourrait faire en sorte que le programme ne reçoive pas de demandes concernant des passages à niveau au risque le plus élevé à l'avenir. De plus, il n'y a eu aucun effort national complet déployé pour identifier et mener des interventions auprès des compagnies de chemin de fer et des administrations routières pour cibler les passages à niveau au risque le plus élevé dans l'ensemble du pays.
 - Le programme a compté sur l'abondance des demandes pour sélectionner les projets au risque le plus élevé. Il y a un risque que le programme reçoive moins de demandes à l'avenir, ou que la sélection par ordre de priorité doive se faire sur des demandes portant sur des passages à niveau à risque moins élevé, faute de mieux, ce qui diminuerait l'efficacité du programme.
- Dans l'ensemble des Régions, il n'existe aucune approche cohérente, systématique et fondée sur le risque à l'égard de l'établissement de la priorité des demandes de financement dans le cadre du PAPN.
 - Le modèle d'affectation régionale des fonds repose sur une seule variable (les accidents mortels passés survenus aux passages à niveau de chaque Région) plutôt qu'une évaluation plus rigoureuse du risque des passages à niveau de chaque Région ou le classement de risque des demandes reçues par le PAPN.
 - Les Régions établissent la priorité des projets du PAPN au moyen de différentes approches, telles que les modèles de risque et les approches informelles fondées sur l'expertise des inspecteurs, ce qui a contribué à un manque de transparence et de prévisibilité pour les demandeurs, ainsi qu'à des degrés variés de rigueur en matière d'établissement de la priorité.
 - Le modèle de risque GradeX et l'application en ligne élaborés par l'Université de Waterloo pour Transports Canada ne sont pas utilisés dans l'établissement de la priorité des demandes, principalement en raison de problèmes de données.

Recommandation n°3 : Transports Canada devrait élaborer et mettre en œuvre un système destiné à la surveillance et l'envoi de rapports à la haute direction concernant le rendement du PAPN, y compris les demandes de projet, les achèvements et le ciblage de risques des projets, par type de bénéficiaire (compagnies de chemin de fer, municipalités, Premières

Nations, provinces), ainsi que les dépenses du programme.

Constatations connexes

- Plusieurs facteurs influent sur le programme, et chacun peut avoir un impact sur le rendement futur : les changements dans la formule de financement du programme, le nouveau *Règlement sur les passages à niveau*, les démarches de sensibilisation en cours auprès des administrations routières et les changements dans les processus de prestation/administratifs de Transports Canada.
- Des données récentes et des opinions d'intervenants suggèrent qu'il y a un risque que le programme pourrait comporter moins de demandes ciblées pour des passages à niveau à risque plus élevé à l'avenir.
- Le programme a des antécédents de sous-utilisation de son budget de contributions financières.
- Le programme n'a pas fait le suivi de toutes les informations sur le rendement, y compris les demandes annuelles par type de demandeur, etc.

Recommandation n°4 : Transports Canada devrait envisager de combiner le PAPN et le PFPA.

Constatations connexes

- Le PAPN et le PFPA comportent des conditions et une prestation distinctes, bien qu'ils soient conçus pour atteindre le même objectif d'améliorer la sécurité ferroviaire.
- Une étude de cas a montré comment les deux programmes peuvent fonctionner, et ont fonctionné par le passé, de façon complémentaire.
- Combiner les programmes créerait des gains d'efficience sur le plan administratif, rationaliserait les programmes de paiement de transfert dans le ministère et simplifierait la promotion du programme.

Plan d'action de la direction

n°	Recommandation	Mesures proposées	Date d'achèvement prévue	BPR
1	<p>Transports Canada devrait mettre en œuvre une stratégie favorisant la sensibilisation et les connaissances du PAPN au sein des administrations routières.</p>	<p>Sécurité ferroviaire élaborera une stratégie pour promouvoir davantage la sensibilisation et la connaissance du PAPN parmi les administrations routières en :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Priorisant les événements d'éducation et de sensibilisation à des endroits où l'on peut rejoindre les administrations routières; -Offrant une expertise technique lors des événements et rencontres d'éducation et de sensibilisation auprès des administrations routières; -Élaborant du matériel d'orientation sur le programme qui sera distribué lors des événements et réunions d'éducation et de sensibilisation; -Faisant des présentations pour promouvoir le programme lors d'événements clés où les administrations routières (FCM, provinces, Premières Nations, etc.) sont présentes. 	Mars 2016	Opérations de la sécurité ferroviaire

2	<p>Transports Canada devrait mettre en œuvre une approche cohérente et systématique à l'égard du ciblage des passages à niveau à risque élevé au Canada par l'entremise du PAPN.</p>	<p>Sécurité ferroviaire mettra en œuvre une approche cohérente et systématique pour cibler les passages à niveau au risque le plus élevé au Canada en :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Révisant son modèle d'affectation régionale de fonds pour intégrer des critères d'évaluation du risque fondés sur la science dans l'affectation initiale de fonds; -Offrant une orientation fonctionnelle aux Régions pour augmenter la cohérence de l'établissement de la priorité des projets dans chaque Région et entre les Régions; -Utilisant le logiciel Grade X pour appuyer le processus de prise de décision à l'égard de l'établissement de la priorité. <p>m</p>	Octobre 2015	Opérations de la sécurité ferroviaire
3	<p>Transports Canada devrait élaborer et mettre en œuvre un système destiné à la surveillance et l'envoi de rapports à la haute direction concernant le rendement du PAPN, y compris les demandes de projet, les achèvements et le ciblage de risques des projets, par type de bénéficiaire (compagnies de chemin de fer, municipalités, Premières Nations, provinces) ainsi que les dépenses du programme.</p>	<p>Le Groupe des programmes dispose actuellement d'un certain nombre d'outils en place et harmonisera ces outils en un seul rapport qui pourra être partagé avec la haute direction tous les trimestres.</p>	Mai 2015	Groupe des programmes

4	Transports Canada devrait envisager de combiner le PAPH et le PFPN.	Les programmes font actuellement l'objet d'un examen, et cette recommandation sera dûment prise en compte lors du renouvellement des programmes.	Octobre 2015	Groupe des programmes
---	---	--	--------------	-----------------------