



Parks
Canada

Parcs
Canada

Canada



Évaluation de la gestion des routes

Principales constatations

Septembre 2022

Couverture : La route promenade et le Lac Wapizagonke à partir du
Belvédère du passage, Parc national de la Mauricie

This document is available in English.

Bureau de l'audit interne et de l'évaluation
Parcs Canada
30, rue Victoria
Gatineau (Québec) J8X 0B3

© Sa Majesté la reine du chef du Canada, représentée par le
Directeur général de l'Agence Parcs Canada, 2022
CAT. NO R62-584/2022F-PDF
ISBN 978-0-660-45036-0

Table des matières

Table des matières	Page
Liste des figures et des tableaux	4
Liste des acronymes et des abréviations	5
À propos de l'évaluation	6
Description du programme	9
Principales constatations	11
Gestion efficace	12
Activités et extraits uniformes	19
Atteinte des résultats	25
Efficience et financement	34
Étude de cas sur le financement durable	38
Recommandations	43
Annexes	46
Bref historique des routes de Parcs Canada	47
Dépenses liées aux autoroutes	48
Organigramme des opérations routières	49
Organigramme des projets d'immobilisations routières	50

Tableaux et figures

Liste des tableaux	Page
Tableau 1 : Acronymes et abréviations	5
Tableau 2 : Routes et ponts routiers de Parcs Canada	10
Tableau 3 : Catégories de routes et structures de responsabilité	16
Tableau 4 : Outil d'évaluation des projets	18
Tableau 5 : Projets liés aux routes financés par catégorie (2015-2020)	29
Tableau 6 : Évaluations des incidences fournies par les unités de gestion	31
Tableau 7 : Travaux différés pour les routes de Parcs Canada (2019)	37
Tableau 8 : Dépenses liées aux routes de l'Unité de gestion de l'Est de Terre-Neuve	41
Tableau 9 : Dépenses liées aux routes de Parcs Canada (2014-2019)	48

Liste des figures	Page
Figure 1 : Modèle logique de gestion des routes	8
Figure 2 : Structure de gouvernance des routes	13
Figure 3 : Chronologie de l'évolution de la politique sur les routes (1986-2019)	20
Figure 4 : Diagramme du processus des demandes d'approbation de projet	22
Figure 5 : Accidents de la route et rapports d'incidents graves (2014-2018)	27
Figure 6 : Routes en mauvais ou très mauvais état (% de VRA)	30
Figure 7 : Chronologie du financement (1959-2020)	35
Figure 8 : Principales dépenses de fonctionnement et d'entretien des routes au parc national Terra-Nova	40
Figure 9 : Organigramme des opérations routières	49
Figure 10 : Organigramme des projets d'immobilisations routières	50

Acronymes et abréviations

Tableau 1. Acronymes et abréviations

Acronyme	Sens
AIB	Analyse d'impact de base
AT	Autorisation de travail
CEG	Comité exécutif de gestion
CET	Coûts estimatifs totaux
COPA	Comité des opérations et des politiques de l'Agence
CSPI	Comité de surveillance du Programme d'investissement
DAP	Demande d'approbation de projet
DE	Directeur exécutif
DUG	Directeur d'unité de gestion
ECRP	Évaluation de la complexité et des risques des projets
EV	Expérience du visiteur
IIF	Investissement dans les infrastructures fédérales
OEP	Outil d'évaluation des projets
OPRE	Outil de production de rapport d'étape
PCEV	Patrimoine culturel et expérience du visiteur
PEG	Pratiques exemplaires de gestion
RE	Relations externes
RIG	Rapport d'incident grave
SGR	Services de génie routier
SSD	Système de suivi des DAP
SST	Santé et sécurité au travail
TC	Transcanadienne
TD	Travaux différés
UOV	Unité des opérations de voirie
VPP Ops	Vice-président principal, Opérations
VP PSI	Vice-président, Politiques stratégiques et investissement
VRA	Valeur de remplacement actuelle



À propos de
l'évaluation

Évaluation de la gestion des routes

Questions d'évaluation

1. Le cadre de gouvernance pour la gestion des routes favorise-t-il une gestion efficace ?
2. Les extrants sont-ils les mêmes d'une unité de gestion à l'autre ?
3. Dans quelle mesure a-t-on atteint les résultats de la gestion des routes ?
4. Le modèle actuel de gestion des routes permet-il d'exécuter les activités avec efficacité ?
5. Dans quelle mesure le financement de la gestion des routes est-il durable ?

L'évaluation a porté sur l'efficacité et l'efficience de la gestion des routes, conformément aux exigences de la Politique sur les résultats du Conseil du Trésor (2016) ainsi que de la Directive sur les résultats et des Normes pour l'évaluation connexes.

La présente évaluation porte sur la période allant de 2015-2016 à 2019-2020. Le personnel d'évaluation de l'Agence Parcs Canada a effectué des travaux sur le terrain entre juin et octobre 2019.

La portée de l'évaluation comprend toutes les routes gérées par Parcs Canada, à l'exception des ponts routiers et des passerelles pour piétons associés aux voies navigables de l'Ontario et du Québec, et des routes situées dans les lotissements urbains de Parcs Canada.

Pour effectuer l'évaluation, des données provenant de plusieurs sources ont été recueillies, notamment :

- examen de documents et de dossiers;
- analyses de plusieurs bases de données liées à la gestion des routes;
- schématisation des processus;
- entrevues avec des membres du personnel de l'Agence, des partenaires et des intervenants;
- visites sur place.

Le personnel d'évaluation a visité les lieux suivants :

- parc national Terra-Nova;
- parc national du Mont-Riding;
- parc national de la Mauricie;
- Unité de gestion de Lake Louise, Yoho et Kootenay;
- Unité de gestion du Mont-Revelstoke et des Glaciers;
- Unité de gestion de Banff.

Description du programme

Parcs Canada exploite et entretient 3 300 km de routes, dont plus de 1 000 km de routes principales, dans les parcs nationaux, les réserves de parc national et les lieux historiques nationaux.

Ces voies relient des collectivités aux lieux gérés par Parcs Canada et aux couloirs de transport régionaux et nationaux essentiels.

Un total de 31 unités de gestion gèrent des activités quotidiennes liées aux routes et aux ouvrages connexes (p. ex. ponts et ponceaux), assurant ainsi la sûreté et la mobilité du public tout en réduisant au minimum les risques pour l'Agence et pour les ressources culturelles et environnementales dont elle est responsable.

Parmi les principaux défis liés à la prise en charge de ce vaste portefeuille figurent les coûts encourus pour l'entretien et la réfection des routes tout au long de leur cycle de vie.

Selon le Compte rendu national sur les biens de 2019, la valeur de remplacement actuelle de toutes les routes de Parcs Canada s'élève à 5,7 milliards de dollars, et celle de tous les ponts routiers, à 1,9 milliard de dollars. Le total des travaux différés connexes est évalué à 739 M\$ et 350 M\$, respectivement.

Jusqu'en 2020, les fonds provenant du Programme d'investissement dans les infrastructures fédérales (IIF) du gouvernement ont aidé Parcs Canada à réaliser sa plus importante initiative de réfection des biens à ce jour,

ce qui a réduit un énorme arriéré d'activités d'entretien reportées en raison d'autres priorités de financement et rendu les routes plus sûres pour les visiteurs et les voyageurs.

À des fins de gestion, Parcs Canada divise les routes et les ponts correspondants en six catégories, selon leur fonction et leur importance stratégique (voir le tableau 2 à la page suivante).

De 2015 à 2020, les responsabilités concernant les routes ont été réparties entre deux cadres supérieurs de Parcs Canada, soit le vice-président principal, Opérations et le vice-président, Politiques stratégiques et investissement (maintenant Politiques stratégiques et planification).



Pont sur la Transcanadienne dans le parc national Terra-Nova, 2019.

Répertoire des routes et ponts routiers

Bien que les routes de catégorie 4, qui permettent aux visiteurs d'accéder aux parcs et aux lieux historiques, soient les plus nombreuses (476), 32 routes de transit provinciales et 7 tronçons de la Transcanadienne comptent pour le tiers, environ, de tous les kilomètres, et pour 57 % de la valeur de remplacement actuelle totale, des routes gérées par l'Agence. Le portefeuille du patrimoine bâti de Parcs Canada comporte également 6 routes de catégorie 4 et 26 ponts routiers.

Tableau 2 : Routes et ponts routiers de Parcs Canada

	Nombre	VRA* (milliers de dollars)	% VRA en état bon à passable	% VRA en mauvais ou très mauvais état	Travaux différés (milliers de dollars)
Routes	679	5 687 548 \$	80 %	20 %	739 497 \$
1. Transcanadienne	7	1 484 297 \$	100 %	0 %	172 049 \$
2. Routes provinciales numérotées	25	1 753 386 \$	82 %	18 %	186 064 \$
3. Routes panoramiques	8	955 839 \$	82 %	18 %	198 884 \$
4. Voies d'accès aux installations pour visiteurs	476	1 348 457 \$	57 %	43 %	150 741 \$
5. Voies d'accès aux installations privées	38	88 903 \$	32 %	68 %	19 029 \$
6. Voies de desserte (installations de l'Agence)	124	56 666 \$	67 %	33 %	12 730 \$
Ponts routiers	611	1 945 446 \$	63 %	37 %	350 292 \$
Ponts routiers (catégories 1 et 2)	247	377 064 \$	79 %	21 %	40 236 \$
Ponts routiers (catégories 3 à 6)	246	387 474 \$	68 %	32 %	97 291 \$
Ponts routiers (autres)	100	374 137 \$	52 %	48 %	137 204 \$

Source : Compte rendu sur les biens de Parcs Canada, 2019.

*Valeur de remplacement actuelle

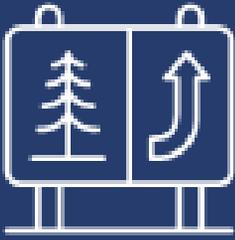
Modèle logique

Figure 1 : Modèle logique de gestion des routes

Intrants	Ressources financières (\$) – Ressources humaines (équivalents temps plein) Lois, politiques, normes fédérales et provinciales – Politiques, procédures, directives et normes de l'Agence		
Activités	Fonctionnement et entretien	Inspections et rapports	Conception et construction
Extrants	Évaluations environnementales	Rapports d'inspection	Évaluations environnementales
	Documentation de l'entretien	Rapports sur l'état des biens	Mobilisation des Autochtones
	Travaux d'entretien effectués	Rapports organisationnels	Mobilisation et consultation des intervenants
	Chaussées		Plans et dessins de conception des routes
	Infrastructure connexe (p. ex. clôtures, talus rocheux)		Travaux de construction
	Opérations hivernales		Documentation des travaux de construction réalisés
	Entretien de l'équipement		
Responsabilités	Unités de gestion et Unité des opérations de voirie	Gestion des biens au Bureau national et Services de génie routier	Services de génie routier, Services d'exécution des projets et unités de gestion
	Résultats	<p>Immédiats</p> <p>Utilisateurs informés des risques et des conditions liés aux déplacements ; Le personnel fait preuve de diligence raisonnable ; Les incidences culturelles et environnementales négatives des routes sont réduites au minimum ; Les routes sont entretenues et améliorées.</p> <p>Intermédiaires</p> <p>Réseau routier fiable pour les visiteurs et les usagers en transit. Les risques juridiques et les responsabilités éventuelles sont atténués.</p> <p>À long terme</p> <p>Les usagers vivent une expérience positive et sûre lorsqu'ils utilisent les routes de Parcs Canada.</p> <p>Résultat organisationnel</p> <p>La population découvre le patrimoine naturel et culturel du Canada, et en fait l'expérience par des moyens qu'elle juge significatifs.</p>	

Principales constataciones





Gestion efficace

Attentes

Des structures de gouvernance et de gestion sont en place pour assurer la surveillance de la gestion des routes.

Les rôles, les responsabilités et les obligations redditionnelles sont clairs et communément compris.

Des priorités et des objectifs stratégiques clairs sont établis.

Constatations

Des structures de gestion sont en place pour l'exploitation des routes et les projets d'immobilisation. La surveillance est répartie entre les unités de gestion, les Services de génie routier (SGR), l'Unité des opérations de voirie (UOV) et la Gestion des investissements.

Les rôles opérationnels sont généralement clairs, mais pas bien documentés. La répartition des responsabilités entre les unités fonctionnelles n'est pas bien comprise.

Les priorités stratégiques sont étroitement liées à la mise en œuvre du Programme d'IIF, qui a mené à l'établissement de nouvelles structures organisationnelles et de nouveaux processus opérationnels.

Structures de gouvernance

Indicateur : Preuve que des structures de gouvernance et de gestion sont établies et respectées

Les données recueillies révèlent que des structures de gouvernance étaient établies et largement respectées.

Entre 2015 et 2020, la gouvernance des routes était une responsabilité partagée par le vice-président principal, Opérations (VPP Ops) et le vice-président, Politiques stratégiques et investissement (VP PSI), aujourd'hui Politiques stratégiques et planification. Le VP PSI supervisait les projets d'immobilisation et les investissements connexes, y compris l'exécution des projets, la gestion stratégique des biens, le génie routier et le programme d'investissement.

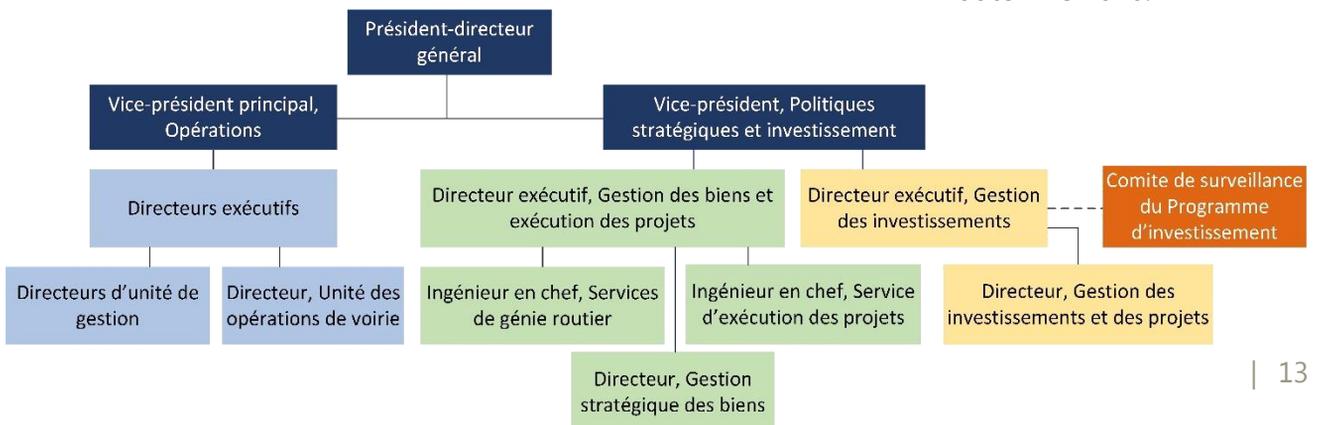
La responsabilité d'entretenir des routes sûres et fiables incombait, et incombe toujours, aux directeurs d'unité de gestion et au directeur de l'UOV. Ces directeurs rendent compte au VPP Ops par l'entremise de l'un des six directeurs

exécutifs de la Direction générale des opérations, qui s'assurent que les activités liées aux routes sont en phase avec les priorités stratégiques de Parcs Canada.

Les directeurs exécutifs favorisaient aussi l'harmonisation de la gestion des routes et des investissements dans les immobilisations en tant que membres du Comité de surveillance du Programme d'investissement (CSPI). Le mandat du CSPI consistait à examiner l'affectation des investissements dans les immobilisations pour les biens bâtis de l'Agence, y compris les routes, et de formuler des recommandations à ce sujet.

À la suite d'un examen de la structure des comités organisationnels de l'Agence, les rôles du CSPI ont été transférés au Comité de planification des finances et des investissements à l'automne 2020.

Figure 2 : Structure de gouvernance (2015-2020)



Unités fonctionnelles



Les **unités de gestion** gèrent les routes dans les parcs nationaux et les lieux historiques nationaux. En vertu de la *Loi sur les parcs nationaux* et du *Règlement sur la circulation routière dans les parcs nationaux*, les directeurs des unités de gestion sont responsables de la gestion de toutes les routes situées sur leurs territoires respectifs. Dans la plupart des unités de gestion :

- Les **gestionnaires des biens** supervisent les activités d'entretien de toutes les routes et les projets d'immobilisation pour les routes des catégories 4, 5 et 6.
- Le personnel de la **Conservation des ressources** dirige les efforts visant à atténuer les incidences environnementales des activités liées aux routes.
- Le personnel de l'**Expérience du visiteur** est responsable de la signalisation, de la dotation en personnel aux points d'entrée et de la gestion de la circulation.
- Les gestionnaires des **Relations externes** veillent à ce que les informations routières soient accessibles aux visiteurs et aux usagers de la route.
- Le personnel de la **Sécurité des visiteurs** est responsable du déclenchement préventif d'avalanches dans les parcs nationaux Banff, Yoho, Kootenay et Jasper.



L'**Unité des opérations de voirie** est responsable du fonctionnement et de l'entretien des routes des parcs nationaux Banff, Jasper, Yoho, Kootenay, du Mont-Revelstoke et des Glaciers. L'UOV assure également la gestion des avalanches dans certains parcs des montagnes.



Les **Services de génie routier** sont responsables de l'inspection des routes et des ponts, dirigent la conception et l'exécution de travaux sur les routes de catégorie 1 à 3, contribuent à l'entretien des routes principales et dirigent la planification des investissements pour les routes des catégories 1 à 3. En fonction de chaque cas, ils peuvent également assurer la gestion de projets pour des routes de catégories 4 à 6, à la demande des unités de gestion.

Soutien



Gestion des investissements : gère les demandes et affecte les fonds pour dépenses en capital par l'intermédiaire de trois portefeuilles d'investissement.



Comité de surveillance du Programme d'investissement : recommande à la haute direction les affectations de fonds pour les projets d'immobilisations.



Services d'exécution des projets : assurent un soutien à la gestion de projets pour les routes des catégories 4 à 6 à la demande des unités de gestion.



Gestion stratégique des biens : assure le leadership fonctionnel de la gestion des biens, y compris le système de données Maximo.

Rôles clairs

Indicateur : Rôles et responsabilités clairs et documentés

Au niveau opérationnel, les rôles et les responsabilités étaient clairs, mais pas toujours bien documentés.

On considère que les projets du Programme d'IIF ont eu un impact positif sur la clarté de certains rôles au sein des unités de gestion.

Clairs et compris

Un examen a révélé une documentation limitée des rôles et des responsabilités. À l'exception d'un document axé sur les chantiers de construction et du mandat de certains comités, on a trouvé peu de ressources décrivant les rôles clés ou les relations entre les unités fonctionnelles.

Les résultats des visites sur place et des entrevues ont été similaires. Au total, 64 participants ont été invités à dire si leurs rôles et responsabilités en matière de gestion des routes étaient clairs, généralement compris et documentés.

Alors que la plupart des participants (44 sur 64) ont décrit leurs rôles comme étant clairs et bien compris, un plus petit nombre (13 sur 64) a affirmé qu'ils étaient documentés.

En comparant ceux qui estimaient leurs rôles clairs aux autres, on a pu conclure que les membres du personnel opérationnel et leurs gestionnaires, soit les employés des unités de gestion ou de l'UOV, sont ceux qui avaient l'idée la plus claire de leurs fonctions en matière de gestion des routes.

C'est en majorité le personnel des échelons plus élevés et celui du Bureau national qui a signalé un manque de clarté.

Les commentaires de ce groupe ont porté sur la répartition des responsabilités entre les principales unités fonctionnelles (SGR, UOV et unités de gestion), décrites en détail à la page suivante.

Rôles dans les projets

Bien que les rôles opérationnels soient plutôt clairs, certains employés des unités de gestion ont indiqué que les ressources supplémentaires et les structures plus officielles des projets du Programme d'IIF ont contribué à mieux faire comprendre les rôles au sein des unités de gestion.

En particulier, les participants de deux unités de gestion ont estimé que le personnel de la Conservation des ressources avait été mieux intégré aux projets d'IIF qu'aux activités d'entretien courant. Le personnel a déclaré avoir été consulté plus tôt et avoir reçu un soutien pour assurer la réalisation des activités de surveillance.

Obligations redditionnelles et responsabilités

Indicateur : Obligations redditionnelles et responsabilités liées aux routes claires et documentées

Le personnel à tous les niveaux a exprimé une certaine incertitude quant aux responsabilités des principales unités fonctionnelles et des unités de soutien.

Comme l'illustre le tableau 3 ci-dessous, la responsabilité des routes des catégories 1 à 6 incombe aux directeurs d'unités de gestion, tandis que les projets d'immobilisations et les portefeuilles d'investissement ont été divisés selon les catégories de routes. Les flux de travail adaptés à cette situation sont indiqués dans les schémas de processus (voir en annexe).

Contrairement aux constatations liées aux rôles opérationnels, les structures de responsabilité élargies pour la gestion des routes, qui devaient permettre de soutenir le Programme d'IIF tout en poursuivant les opérations routières, n'ont pas été bien comprises.

Les données probantes recueillies dans les rapports internes et lors des consultations ont fait ressortir la nécessité de clarifier la répartition des responsabilités entre les unités fonctionnelles (voir la page 14) et certaines structures de soutien, comme les systèmes de gestion des biens et la structure de codage financier.

Les domaines pour lesquels le personnel souhaitait obtenir des précisions étaient les rôles des gestionnaires des biens concernant les routes des catégories 1 à 3 ainsi que les responsabilités relatives à la gestion des données et aux demandes d'intervention d'urgence, qui, au cours des projets d'IIF, ont souvent été traitées en tirant parti de travaux d'immobilisation déjà en cours. La structure du codage des activités a également été mentionnée parmi les facteurs contributifs, car elle sépare les biens routiers en trois groupes (selon les catégories de routes). En l'absence d'orientations stratégiques, le personnel a aussi fait état de quelques difficultés à combler les lacunes ou à dissiper les incertitudes, notant que la résolution de celles-ci dépend souvent des bonnes relations interpersonnelles entre les chefs d'équipe.

Tableau 3 : Catégories de routes et structures de responsabilité

Catégories de route	Portefeuilles d'investissement	Projets d'immobilisation	Codage financier	Entretien	Inspections
1. Transcanadienne	Routes	Services de génie routier	Canaux patrimoniaux, routes et lotissements urbains	Unités de gestion / Unité des opérations de voirie	Services de génie routier
2. Provinciales			Expérience du visiteur		
3. Panoramiques	Patrimoine culturel et Expérience du visiteur	Unités de gestion	Services internes		
4. Accès (visiteurs)					
5. Accès (privés)					
6. Voies de desserte					

Priorités et objectifs organisationnels

Indicateur : Preuve qu'il existe des priorités et des objectifs stratégiques bien définis et compris

Les priorités liées aux routes étaient principalement axées sur les besoins opérationnels et l'exécution des projets du Programme d'IIF.

Les priorités stratégiques liées au Programme d'IIF ont été documentées, tandis que les priorités en matière de gestion des routes ont principalement été relevées pendant les entrevues.

Des routes sûres et ouvertes

Les priorités les plus souvent mentionnées pour les opérations routières étaient la sécurité publique et la fiabilité des routes de transit, dont beaucoup relient des collectivités à des services essentiels (écoles, hôpitaux, etc.).

Exécution des projets

En raison du vaste programme de travaux et de l'échéance de cinq ans, l'exécution opportune des projets de l'IIF était elle-même une priorité stratégique.

Impacts environnementaux

L'atténuation des impacts environnementaux des activités est apparue comme une priorité stratégique pour le personnel des unités de gestion.

Expérience du visiteur

Le personnel des unités de gestion a également considéré les projets d'IIF comme des occasions de régler des plaintes de longue date des visiteurs concernant l'état des routes ainsi que d'améliorer les relations avec les groupes d'intervenants (p. ex. clubs de cyclisme locaux).

Durabilité des biens

Le Plan d'investissement 2019-2024 de l'Agence mentionne la durabilité des biens parmi ses quatre grandes priorités. Un plan de durabilité des biens est aussi mentionné comme une étape clé.

Priorités du gouvernement

Les priorités pangouvernementales énumérées dans le plan d'investissement comprennent l'accessibilité et l'inclusion, la résilience aux changements climatiques, la réduction des émissions, l'écologisation et la réconciliation avec les peuples et Nations autochtones.



Passage supérieur pour animaux dans le parc national Banff, 2007.

Harmonisation des stratégies et des politiques

Indicateur : Degré d'harmonisation des activités avec les politiques, les priorités stratégiques ou les lois

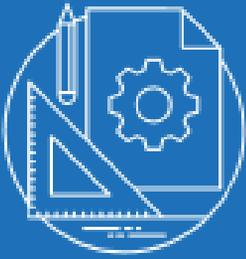
Des données montrant l'harmonisation avec les priorités stratégiques et opérationnelles ainsi qu'avec la législation environnementale ont été relevées.

Comme l'Agence n'a pas de directive officielle concernant les routes, il est impossible d'évaluer l'harmonisation avec les politiques. Cela dit, des priorités communes (voir la page 17) ont été mentionnées par le personnel de toutes les unités fonctionnelles. Des visites sur place et l'examen des dossiers ont permis de constater une harmonisation avec la législation environnementale, tandis que de nombreux rapports ont confirmé la bonne exécution des projets d'IIF. Les plans d'investissement et les entrevues avec le personnel ont aussi montré que la sûreté et la fiabilité sont des priorités.

En 2019, le CSPI a approuvé un outil d'évaluation des projets (OEP) comportant neuf critères pondérés visant à soutenir la prise de décisions en matière d'investissement pour les biens bâtis, parmi lesquels la sûreté, l'intégrité écologique et l'expérience du visiteur correspondent le mieux aux priorités en matière de gestion des routes. La documentation connexe indique que les priorités gouvernementales telles que l'adaptation aux changements climatiques, l'écologisation, l'accessibilité, la rationalisation des biens et la réconciliation ont été prises en compte dans l'OEP, mais n'ont pas été incluses dans les systèmes de pointage. Toutefois, des liens vers ces thèmes pouvaient être notés dans les propositions de projets, ce qui en ferait un filtre supplémentaire pour l'établissement des priorités lors de la prise de décisions.

Tableau 4 : Outil d'évaluation des projets

Critères et pondération de l'OEP	Maximum de points par critère	% du total des points disponibles
1. (a) Santé et sûreté : probabilité	360	30 %
1. (b) Santé et sûreté : conséquence		
2. (a) Ressources culturelles améliorées ou entretenues	120	10 %
2. (b) Type de ressources culturelles en question	120	10 %
3. Impact positif pour les partenaires et les intervenants	120	10 %
4. Menaces à l'intégrité écologique	120	10 %
5. Expérience du visiteur	120	10 %
6. Risques opérationnels	60	5 %
7. Conséquences sur la réputation	60	5 %
8. Incidence financière/juridique/point de contrôle	60	5 %
9. Interdépendances des projets	60	5 %
Total	1 200	100 %



Activités et extrants uniformes

Attentes

Constatations

Les directives, politiques et lois pertinentes sont respectées.

Parcs Canada n'a pas mis en place d'orientation stratégique nationale pour la gestion des routes.

Malgré des différences régionales, les activités sont uniformes et les extrants sont les mêmes d'une unité de gestion à l'autre.

Les contextes locaux expliquent la majorité des différences observées entre les unités de gestion. Certaines variations ont été constatées dans la documentation des activités d'entretien et la gestion de l'information.

Le personnel fait preuve de diligence raisonnable.

Des exemples de pratiques exemplaires ont été relevés dans des domaines particuliers tels que la santé et la sûreté des activités de construction, et la documentation des activités d'entretien.

Contexte : Politiques

Politiques et lois

Parcs Canada n'a pas mis en place d'orientation stratégique nationale pour la gestion des routes. Les unités de gestion ont donc appliqué des ensembles évolutifs de normes fédérales et provinciales, de directives de Parcs Canada et de lois, comme l'illustre la figure 3.

En 1988, la *Loi sur les parcs nationaux* établit pour la première fois que les directeurs d'unités de gestion sont responsables de toutes les routes situées sur leurs territoires respectifs. Ces responsabilités seront détaillées dans le *Règlement sur la circulation routière dans les parcs nationaux* de 2006. Les lois environnementales telles que la *Loi sur les espèces en péril* de 2002 et la *Loi sur l'évaluation d'impact* de 2019 sont également essentielles.

Normes et mesures de rendement

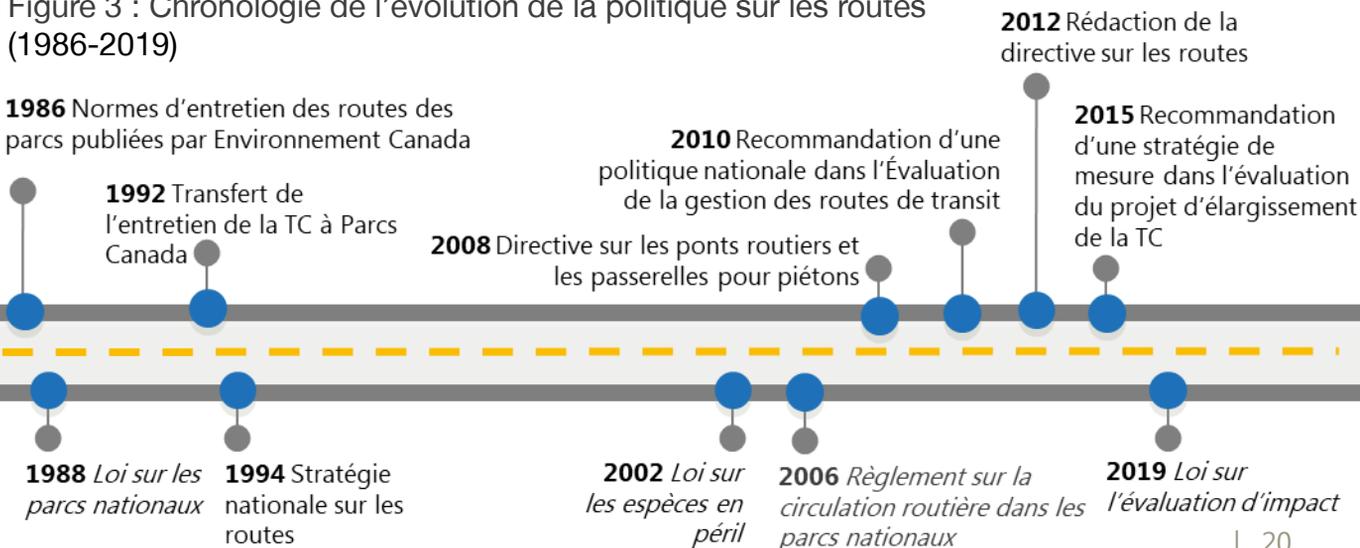
En 1994, peu après le transfert de la responsabilité de tronçons de la Transcanadienne à Parcs Canada, on a recommandé dans une stratégie nationale sur les routes que les unités de gestion adoptent les normes routières de leurs provinces respectives.

Cependant, cela ne s'est pas fait vu les ressources que cela aurait exigé. En 2019, la plupart des gestionnaires des biens interrogés ont déclaré avoir recours à une combinaison des normes provinciales et des normes d'entretien des parcs de 1986, produites par Environnement Canada.

L'absence d'orientation stratégique nationale a également été relevée dans l'Évaluation de la gestion des routes de transit de 2010. En réponse, une directive préliminaire a été rédigée en 2012, mais n'a jamais été officiellement adoptée. L'Unité des opérations de voirie base actuellement ses activités sur les lignes directrices sur l'entretien hivernal élaborées avec la directive.

Enfin, dans l'évaluation du projet d'élargissement de la Transcanadienne de 2015, on recommandait l'élaboration de mesures de rendement plus rigoureuses pour le suivi de la sûreté et de l'efficacité des routes principales. On a confirmé que ces mesures sont toujours en cours d'élaboration.

Figure 3 : Chronologie de l'évolution de la politique sur les routes (1986-2019)



Activités et extrants

Indicateur : Preuve que les unités de gestion ont des activités et des extrants communs

Tout comme l'Agence gère ses opérations de façon décentralisée, les unités de gestion utilisent des normes et des modèles différents pour les opérations routières.

La schématisation des processus et les résultats des entrevues révèlent tous deux que les opérations routières sont menées de manière semblable dans toutes les unités de gestion, les variations principales étant dues à des facteurs pratiques comme le relief, le climat et les types de routes gérées.

L'uniformité des extrants est plus difficile à évaluer en raison de ces mêmes variations, bien que les projets d'IIF aient aidé les unités de gestion à obtenir des résultats plus uniformes quant à l'état des biens routiers.

Modèles de service

Comme les unités de gestion ont le pouvoir de structurer eux-mêmes leurs opérations, différents modèles de prestation de services sont

adoptés aux quatre coins du pays. Les données recueillies auprès des gestionnaires des biens ont permis de recenser quatre modèles principaux (certaines unités de gestion en utilisant plus d'une à la fois) :

- exécution directe par le personnel avec l'équipement des unités de gestion;
- passation de marchés à des tiers, ce qui réduit les besoins en équipements;
- ententes de services avec les gouvernements provinciaux ou territoriaux;
- regroupement des opérations routières de plusieurs unités de gestion.

Le dernier point ne concerne que l'Unité des opérations de voirie (UOV), qui s'occupe des routes dans tous les parcs des montagnes.



La taille, le revêtement et le débit de circulation des routes de Parcs Canada, de même que le relief et le climat là où elles sont situées, varient grandement.

À gauche : Transcanadienne dans le parc national Banff, 2014.

À droite : Véhicule traversant le bloc Ouest dans le parc national des Prairies, 2018.

Gestion de l'information

Indicateur :

Documentation uniforme des travaux par les unités de gestion, y compris la mise à jour systématique des bases de données

Des différences ont été relevées dans les pratiques de gestion de l'information et la qualité des données.

Gestion des données

Les schémas de processus, étayés par les données tirées des entrevues, ont permis de cerner des préoccupations par rapport à la cohérence des données dans Maximo, le système de gestion des biens de l'Agence.

Celui-ci ayant été mis en œuvre en 2015, alors que l'initiative d'IIF commençait, on n'avait pas encore normalisé les procédures et responsabilités en ce qui a trait à la saisie des données pour toute l'Agence.

Le rapport révèle aussi que les autorisations de modification des données sur les biens étaient hautement réparties entre les unités fonctionnelles, ce qui engendrait des incertitudes quant à la fonction ultimement responsable de l'exactitude des données.

Enfin, comme le montre la figure 4, la base de données de gestion des projets de Parcs Canada n'étant pas liée à Maximo, le personnel est tenu de mettre à jour le système manuellement.

Dossiers d'entretien

Les journaux de bord et les rapports quotidiens d'entretien hivernal de quatre unités de gestion et de l'Unité des opérations de voirie ont été communiqués.

La liste des éléments courants comprenait le nom de l'opérateur, la date, l'heure, le lieu, les chutes de neige, les mesures prises, l'équipement utilisé et les signatures. Il s'agissait dans tous les cas de dossiers papier comportant des rapports remplis à la main. Les différences constatées avaient trait au niveau des détails consignés sur les activités d'entretien, la météo et les lieux.

Ces constatations vont dans le sens des préoccupations manifestées par les directeurs d'unités de gestion, les gestionnaires des biens et le personnel du Bureau national, selon lesquels les variations dans les pratiques de documentation, attribuables en grande partie à l'absence de directive claire, représentent un certain risque pour l'Agence.

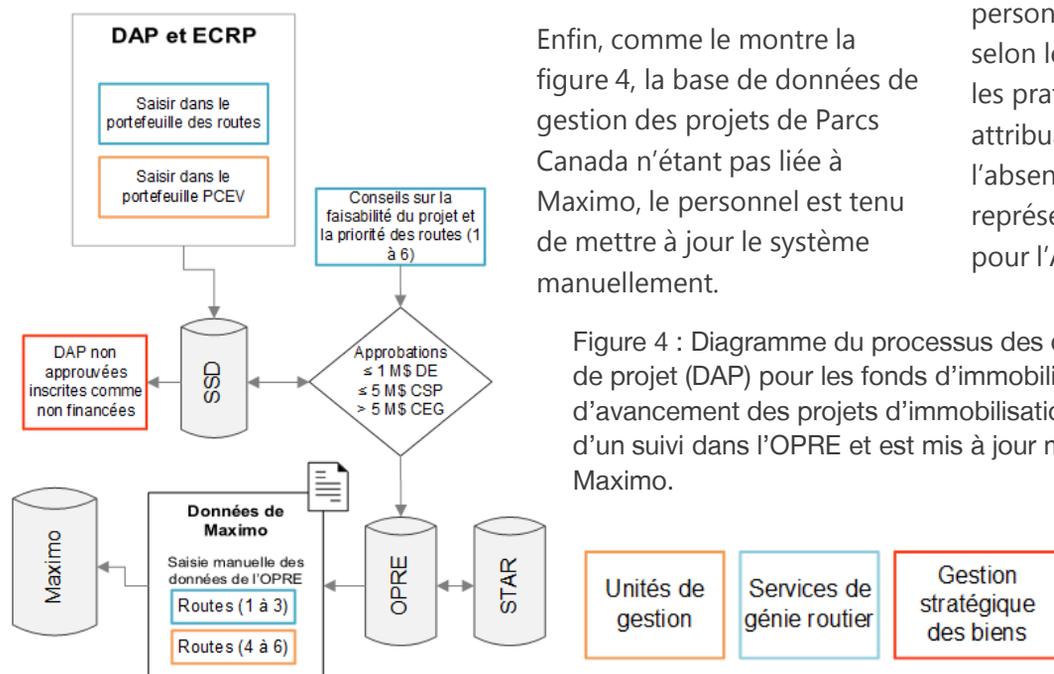


Figure 4 : Diagramme du processus des demandes d'approbation de projet (DAP) pour les fonds d'immobilisation. L'état d'avancement des projets d'immobilisation approuvés fait l'objet d'un suivi dans l'OPRE et est mis à jour manuellement dans Maximo.

Diligence raisonnable

Indicateurs :

Preuve que des stratégies sont adoptées pour gérer les risques et respecter les exigences de diligence raisonnable dans les activités liées aux routes

Preuve de diligence raisonnable dans la documentation des opérations de voirie et des activités de construction

Des exemples de pratiques diligentes ont été relevés, mais leur uniformité dans l'ensemble des unités de gestion était difficile à évaluer.

Gestion des risques

Comme indiqué plus haut, les priorités les plus souvent citées pour la gestion des routes étaient la sûreté et la fiabilité. Un examen des documents de planification du Programme d'IIIF a montré que les risques liés à la sûreté étaient étudiés lors de la prise de décisions en matière de financement.

Des améliorations aux processus de gestion des risques ont été apportées à la suite des recommandations de l'audit de la gouvernance du Programme d'IIIF à l'Agence, effectué en 2017.

Au niveau opérationnel, les unités de gestion responsables des routes de catégories 1 et 2 consacraient la majeure partie de leur budget routier aux opérations hivernales (p. ex. patrouilles routières, déverglacement, déneigement et la gestion des avalanches) afin de garantir que ces routes demeurent ouvertes.

Documentation rigoureuse

En raison notamment de l'absence de normes applicables à l'ensemble de l'Agence, les pratiques de documentation des opérations

routières varient d'une unité de gestion à l'autre (voir la page 22), ce qui rend difficile l'évaluation de la diligence raisonnable dans ce domaine.

Les documents requis pour les projets d'immobilisation sont énumérés dans la Norme de gestion de projet (2016) et le Cadre de gestion des investissements, mais le respect de ces exigences par le personnel n'a pas été évalué.

Construction et SST

Même si le récent audit de la santé et de la sécurité au travail (SST) à Parcs Canada a cerné des lacunes dans le cadre stratégique de la SST sur les chantiers, les auditeurs ont noté que de bonnes pratiques étaient en place pour la documentation de la sûreté.

Les documents requis trouvés dans les dossiers de projet comprenaient des formulaires d'attestation, des procès-verbaux de réunions, des plans de sûreté, des lettres de conformité des commissions provinciales de santé et de sécurité, la politique de SST de l'entrepreneur et d'autres communications entre l'Agence et les entrepreneurs portant sur la sûreté.

Diligence raisonnable

Indicateur : Preuve qu'une défense a pu être montée, lors de litiges, sur la base de données probantes montrant le respect des normes pertinentes

Étant donné les variations des conditions entre les unités de gestion, on ne recommandait pas, dans l'Évaluation de la gestion des routes de transit de 2010, que l'Agence adopte un seul ensemble de normes.

Dans le rapport, on suggérait plutôt l'adoption d'une approche uniforme, précisant : « Quelles que soient les normes adoptées, elles devraient être défendables sur le plan juridique et accessibles au public afin que les attentes en matière de service soient claires pour les usagers et les intervenants » (p. 49).

Normes d'entretien

Pour la plupart, les gestionnaires des biens ont indiqué fonder leurs opérations routières sur les normes provinciales ou territoriales pertinentes ainsi que sur les orientations fournies par les normes de 1986 d'Environnement Canada, mentionnées à la page 20.

L'exception à cette règle est l'UOV, qui base ses opérations et son processus de documentation de l'entretien sur l'application des normes d'entretien hivernal élaborées avec la directive préliminaire sur les routes de 2012.

Dossiers juridiques

La majorité des actions en justice liées aux routes de l'Agence ont trait aux parcs des montagnes en hiver. D'après un examen de ces dossiers, on constate que Parcs Canada réussit souvent à contester les réclamations en se fondant sur les pratiques de documentation uniformes de l'Unité des opérations de voirie.



Promenade des Glaciers (route 93), parc national Jasper, 2014,



Atteinte des résultats

Attentes

Constatations

Le réseau routier est sûr et fiable.

Les données n'étaient pas suffisantes pour évaluer cet aspect; le personnel des unités de gestion était convaincu que les routes étaient sûres pour les visiteurs et les usagers en transit.

Les unités de gestion communiquent les risques liés aux déplacements sur les routes et l'état des routes.

Des exemples de stratégies et de pratiques de communication ont été relevés; des renseignements à jour sur l'état des routes sont publiés sur les sites Web des provinces.

Les routes sont entretenues et améliorées.

Des améliorations importantes ont été apportées aux routes de Parcs Canada, en particulier les routes principales.

Les incidences négatives des routes sur l'environnement et la culture sont réduites au minimum.

Il a été clairement prouvé que les unités de gestion minimisaient les incidences négatives sur l'environnement. Des exemples de consultation des collectivités autochtones ont été relevés.

Des routes sûres et fiables

Indicateurs :

Preuve de la fiabilité du réseau routier

Preuve que la gestion des routes contribue à la sûreté des visiteurs

Bien que la sûreté et la fiabilité soient des objectifs prioritaires en matière de gestion des routes, Parcs Canada ne saisit pas certaines occasions d'obtenir de meilleures données prouvant la sûreté et la fiabilité de ses routes.

La sûreté et la fiabilité sont à la fois une priorité opérationnelle et une vaste priorité stratégique pour l'Agence, tel qu'indiqué dans les plans d'investissement de Parcs Canada (voir la p. 17).

Au-delà des projets d'IIF, les principaux efforts déployés pour rendre les routes plus sûres et plus fiables comprennent la gestion des avalanches et les projets d'élargissement de la transcanadienne dans les parcs des montagnes. Les documents financiers montrent également qu'il existe des processus pour demander des fonds d'urgence aux fins de réparations urgentes.

Mesure du rendement

Dans les évaluations antérieures liées à la gestion des routes, on a relevé des lacunes dans les données de mesure de la sûreté et de l'efficacité. Des mesures du rendement en matière de sûreté et de circulation devaient être incluses dans les profils de rendement, mais cela n'a pas encore été fait.

Les ensembles de données examinés dans le cadre de la présente évaluation comprenaient des rapports sur les accidents de la route, les collisions avec des animaux, les fermetures et les commentaires des visiteurs, de même que des statistiques provinciales et nationales.

Les rapports d'incidents graves (RIG) contenaient les dossiers les plus détaillés des accidents de la route dans toutes les unités de gestion, bien que des problèmes de qualité des données aient été relevés (voir la page suivante).

Les données sur les fermetures de routes manquaient d'uniformité, avec onze incidents notés en 2018 (quatre pour déclenchement d'avalanches), un seul en 2017 et quatre en 2015.

Des données supplémentaires relatives aux fermetures ont été obtenues des autorités routières de l'Alberta et de la Colombie-Britannique ainsi que des unités de gestion, pour différentes périodes entre 2009 et 2018.

Par rapport aux RIG, les données des unités de gestion faisaient état de facteurs plus saisonniers, comme la fermeture des routes de gravier pendant le dégel printanier, tandis que les ensembles de données provinciales représentaient plus précisément l'ampleur des activités de déclenchement préventif d'avalanches.

Prises ensemble, ces données dressent un portrait du rendement de l'Agence à divers moments et en divers endroits, mais ne suffisent pas à tirer des conclusions générales.

Des routes sûres et fiables

Indicateur : Nombre de blessures et de décès

La figure 5 présente le nombre de rapports d'incidents graves (RIG) portant sur des accidents survenus sur les routes de Parcs Canada. Les unités de gestion de l'Alberta ont rapporté les chiffres les plus élevés, avec une moyenne de 13,3 par an de 2015 à 2018, suivies par les unités de la région de l'Atlantique, qui en ont rapporté en moyenne 6,5 par an pour la même période.

Sur un total de 103 accidents répertoriés, 8 ont causé des blessures graves et 24 ont entraîné au moins un décès.

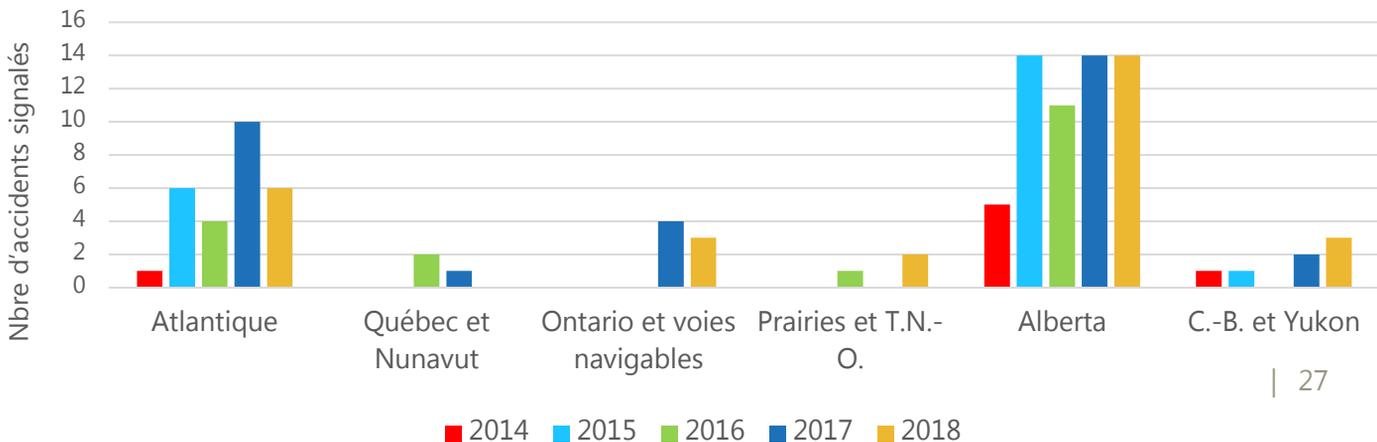
Remarques sur la qualité des données

Les RIG sont compilés par le chef de la sécurité de Parcs Canada à partir des rapports soumis par les unités de gestion. Les incidents sont dits « graves » lorsqu'ils peuvent entraîner des conséquences importantes pour les gens, les biens et les ressources écologiques ou historiques.

Bien que les RIG dressent un portrait général des incidents dans tous les lieux gérés par Parcs Canada, il peut facilement y avoir sous-déclaration si des collisions ne sont pas portées à l'attention du personnel des unités de gestion.

Bien que cette lacune ne soit pas aussi grave que celles relevées pour les fermetures, une comparaison des résultats du RIG de 2018 avec les données provinciales de la Colombie-Britannique la même année (obtenues sur www.drivebc.ca) a révélé que 6 collisions majeures survenues à proximité des parcs nationaux du Mont-Revelstoke ou des Glaciers n'ont pas été consignées dans les RIG.

Figure 5 : Accidents de la route
Rapport d'incidents graves (2014-2018)



Stratégies de communication

Indicateur : Preuve que des stratégies de communication sont adoptées pour informer les utilisateurs des risques sur les routes et de l'état des routes

Il a été clairement montré que des stratégies et des activités sont en place pour informer les visiteurs et les voyageurs de l'état des routes.

Le personnel des Relations externes de chacun des parcs nationaux visités (voir la p. 7) a fourni des exemples de processus et d'outils utilisés pour communiquer aux voyageurs l'état des routes, les ralentissements, les risques ou les fermetures, p. ex. billets dans les médias sociaux, panneaux, communiqués, contenu sur le site Web de l'Agence et documents imprimables, comme des cartes des parcs.

Des recherches de suivi sur le Web ont permis de trouver des produits semblables pour d'autres parcs nationaux.

Dans les sites visités, on a également obtenu des copies des plans de communication

liés aux projets d'infrastructure décrivant les publics cibles, les messages clés et la documentation.

Des renseignements relatifs aux routes provinciales et à certains tronçons de la Transcanadienne sont également fournis sur les sites Web des transports provinciaux, comme Drive BC (drivebc.ca) et 511 Alberta (511.alberta.ca). On y trouve aussi des renseignements sur les risques d'avalanche et les fermetures connexes.

Le personnel du parc national du Mont-Riding a dit utiliser un système de gestion de contenu pour fournir des données à Manitoba 511 (manitoba511.ca).



Signalisation routière dans le parc national du Mont-Riding et le parc national de la Mauricie, 2019.

Routes entretenues et améliorées

Indicateur : Proportion des demandes d'approbation de projet soumises et acceptées

L'initiative d'IIF a permis d'investir plus de 1,2 milliard de dollars dans la remise en état des routes de Parcs Canada.

Comme le montre le tableau 5, plus de 1,2 milliard de dollars ont été investis dans les routes entre 2015 et 2020 dans le cadre de 183 projets d'immobilisation. Ceux-ci ont été financés grâce à deux portefeuilles d'investissement créés pour le Programme d'IIF : routes principales, et patrimoine culturel et expérience du visiteur (PC-EV).

Cette structure a permis de centraliser les projets liés aux routes principales, tandis que les unités de gestion ont conservé la responsabilité des autres biens du patrimoine bâti et des installations destinées aux visiteurs, y compris les routes des catégories 3 à 6.

Portefeuille des routes principales

Ce portefeuille a permis aux SGR de planifier et soumettre leurs propositions de projets en fonction d'un niveau de financement prédéterminé de près d'un milliard de dollars. Les résultats de ces investissements sont présentés à la page suivante.

Étant donné cette structure, un examen des données de l'Outil de production de rapport d'étape (OPRE), qui permet de suivre les progrès et les dépenses des projets d'immobilisation, n'a relevé qu'un petit nombre de projets rejetés (13) ou annulés (6).

Portefeuille PC-EV

Comme les propositions concernant les routes des catégories 3 à 6 relevaient de la partie EV du portefeuille PC-EV, elles ont été regroupées avec celles visant des biens comme les centres d'accueil et les installations de camping. Un examen des données de l'OPRE a révélé que 57 % de tous les projets d'EV proposés ont reçu un financement. Un taux d'approbation des projets presque identique (58 %) a été constaté pour les soumissions concernant les routes des catégories 4 à 6.

Les routes de catégorie 3 ont bénéficié d'un taux de financement supérieur à la moyenne (73 %), mais comme il n'en existent que huit, le nombre total de demandes (11) était considérablement plus faible.

Tableau 5 : Projets liés aux routes financés par catégorie (2015-2020)

Projets approuvés ou achevés	Nombre	Coût (milliers de \$)
Routes principales (catégories 1 et 2)	111	947 347 \$
Routes panoramiques (catégorie 3)	8	152 304 \$
Autres routes (catégories 4 à 6)	64	140 708 \$
Totaux	183	1 240 360 \$

Source : Données de l'OPRE fournies par Politiques stratégiques et investissements, septembre 2020.

Routes entretenues et améliorées

Indicateur : Pourcentage des routes et des biens connexes en mauvais ou en très mauvais état dont l'état s'est amélioré

L'initiative d'IIF a permis à Parcs Canada d'apporter d'importantes améliorations à ses routes.

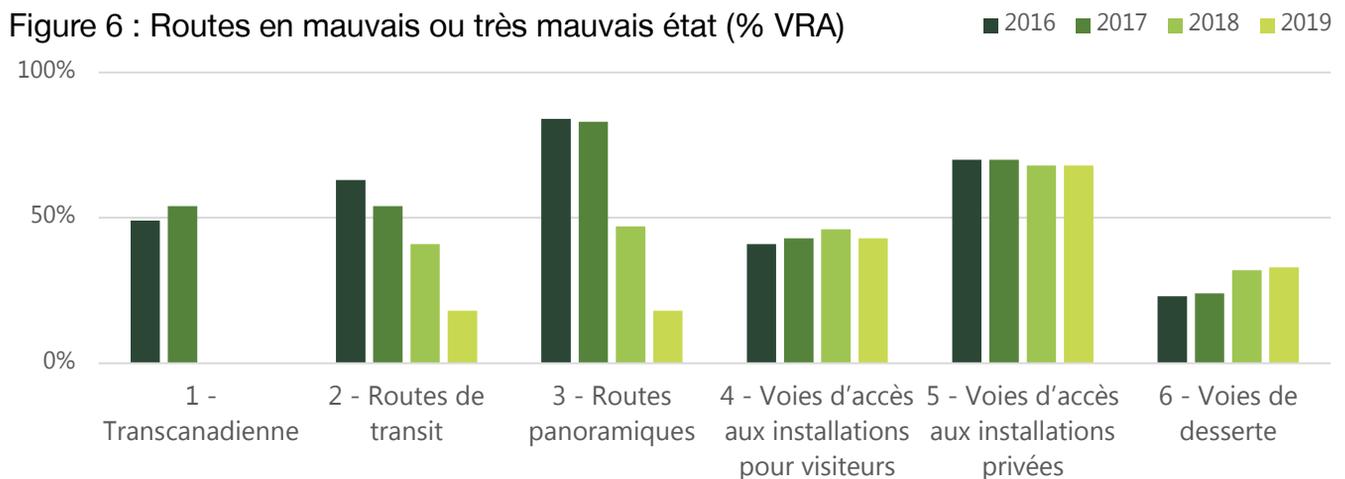
Grâce au Programme d'IIF, l'Agence comptait, en 2019, 20 % de biens routiers en mauvais état (selon la valeur de remplacement actuelle ou VRA), alors que ce chiffre était auparavant de 58 %. Les ponts routiers se sont également améliorés, passant de 52 % en mauvais état à 38 % en 2019.

La figure 6, ci-dessous, montre des améliorations particulières de l'état des routes principales et des routes panoramiques, l'amélioration des tronçons de la Transcanadienne (TC) étant la plus évidente. Toutefois, les résultats ne sont pas aussi importants pour les routes des catégories 4 à 6, malgré plusieurs projets axés sur ces biens (voir la page précédente).

Regard sur l'avenir

Bien que les résultats du Programme d'IIF aient été importants, les plans d'investissement ainsi que des entrevues avec des gestionnaires des biens et le personnel des SGR révèlent plusieurs défis à long terme. Citons notamment l'arriéré de l'Agence en matière d'entretien différé qui subsiste (voir la page 37) et les 97 km de la TC qui n'ont pas encore été élargis dans les parcs des montagnes, et pour lesquels on n'a pas encore dégagé de fonds.

Des préoccupations liées aux changements climatiques ont également été relevées en ce qui a trait à des enjeux comme la résilience aux inondations, la détérioration accélérée de la chaussée et le manque d'adaptabilité des infrastructures existantes.



Incidences environnementales

Indicateurs :

Preuve que des évaluations des incidences ont été effectuées

Preuve du respect des résultats des évaluations des incidences

Une étude de dossiers a révélé que le personnel de voirie fait preuve de diligence dans la mise en œuvre des évaluations des incidences.

Une étude de dossiers a montré que des évaluations des incidences, dont la majorité ont été préparées pour des projets d'IIF, ont été réalisées comme il se doit, et que des mesures appropriées ont été prises pour atténuer les incidences sur l'environnement.

Le personnel des unités de gestion a indiqué que les entrepreneurs se sont généralement conformés aux exigences des projets routiers d'IIF, bien qu'un suivi se soit parfois avéré nécessaire.

Le personnel de la Conservation des ressources a également noté que les structures de projet plus officielles requises par le Programme d'IIF ont favorisé une application plus uniforme des mesures d'atténuation que les projets plus petits ou courants, comme l'entretien saisonnier des ponceaux.

Enfin, l'examen des évaluations des incidences effectuées a révélé des incohérences dans la conservation des rapports de surveillance, qui étaient disponibles pour la plupart des dossiers, mais pas pour tous, comme le résume le tableau 6.

Tableau 6 : Évaluations des incidences fournies par les unités de gestion

Unités de gestion	PEG	AIB	Mesures d'atténuation proposées	Documentation disponible sur la surveillance ou le contrôle
Banff	1	1	☑☑	☒☑
Yoho		2*	☑☑	☒
Mont-Revelstoke et Glaciers		2	☑☑	☑☑
Jasper		4	☑☑☑☑	☑☑☑☑
Terra-Nova		4	☑☑☑☑	☒☒☑☑
Mont-Riding		3	☑☑☑	☑☑☑
La Mauricie		5	☑☑☑☑☑	☑☑☒☑☑
Total	1	21	22 évaluations des incidences sur 22 proposaient des mesures d'atténuation	16 évaluations des incidences sur 22 incluaient des preuves d'une documentation de la surveillance ou du contrôle

** Une seule des deux évaluations des incidences au parc national Yoho a nécessité une surveillance ou un contrôle.

Incidences environnementales

Indicateur : Intégration de caractéristiques visant à réduire au minimum les incidences environnementales des routes

Diverses caractéristiques visant à minimiser les incidences environnementales ont été relevées lors des visites sur place et dans la documentation des projets.

Un examen des dossiers de vingt analyses d'impact de base (AIB) a révélé que des mesures visant à minimiser les incidences environnementales étaient largement intégrées aux projets routiers d'IIF. Parmi ces mesures figuraient des pratiques visant à atténuer les impacts des travaux et des caractéristiques destinées à réduire au minimum les impacts des biens bâtis eux-mêmes.

Les éléments de preuve recueillis lors des visites sur place ont également permis de constater la mise en œuvre de mesures expérimentales, comme l'installation de saillies surélevées dans les ponceaux, conçues pour aider les plus petits animaux à se déplacer lorsque le niveau de l'eau est élevé.

Parmi les autres caractéristiques observées par les évaluateurs figurent des passages pour animaux dans les parcs des montagnes (clôtures supplémentaires, passages inférieurs et passages supérieurs).

Des efforts visant à améliorer la connectivité aquatique ont également été notés (voir l'image de droite), de même qu'une nouvelle signalisation routière destinée à alerter les conducteurs à la présence d'espèces en péril.



Photos : Ponceau avant et après une remise en état importante dans le parc national de la Mauricie, 2019. Entre autres caractéristiques, le ponceau a été creusé plus profondément pour faciliter le passage des créatures aquatiques.

Incidences culturelles

Indicateurs :

Preuve de consultations véritables des collectivités autochtones

Preuve de l'intégration et de l'observation des recommandations découlant des évaluations des incidences

Les dossiers d'analyse d'impact et les entrevues ont fourni des preuves de consultations entreprises au cas par cas.

Ressources culturelles

La construction de routes peut présenter un risque particulier pour les ressources archéologiques; les agents de surveillance de l'environnement sont généralement les personnes-ressources en cas de découverte. Les analyses d'impact examinées dans le cadre du Programme d'IIF témoignaient généralement de faibles risques pour les ressources culturelles, car la plupart des projets n'ont pas nécessité d'excavations à l'extérieur de la chaussée existante.

Consultations

On a recours plus souvent à des consultations lors de l'élargissement de l'empreinte de biens routiers, tandis que les projets de remplacement ne nécessitent souvent que peu de consultations et sont évalués au cas par cas. Dans l'ensemble, il est apparu qu'il était dûment envisagé de faire participer les collectivités autochtones aux projets routiers et de les consulter au besoin.

Parc national du Mont-Riding

La consultation la plus importante relevée lors des visites sur place a été celle effectuée au parc national du Mont-Riding. En préparation de la réfection de la route 10, un aîné anishinabe de la Première Nation ojibwée de Keeseekoowenin a été invité à visiter le chantier en 2015 pour aider à évaluer les incidences sur les collectivités autochtones et transmettre des connaissances sur l'écosystème.

À la suite des recommandations de l'aîné, le personnel a organisé des cérémonies avant les nouveaux travaux dans le cadre de l'atténuation des incidences du projet. L'Unité de gestion du Mont-Riding a également mis en œuvre une stratégie d'approvisionnement auprès des entreprises autochtones grâce à laquelle deux projets de réfection de la route 10 ont été attribués à des entrepreneurs autochtones.

Un programme d'avantages pour les Autochtones a été utilisé comme base pour favoriser la mobilisation et l'inclusion des Autochtones dans le cadre d'autres projets menés dans le parc national.



Efficiency and financing

Attentes

Les routes sont gérées de manière efficiente.

Le financement des routes est durable.

Les ressources affectées aux activités de gestion des routes suffisent à répondre aux exigences.

Le financement est suffisant pour que l'on puisse gérer les routes sans nuire aux autres activités.

Constatations

Le programme d'inspection des routes ne dispose pas d'un financement stable, ce qui pourrait éventuellement limiter la capacité de l'Agence à gérer les routes de manière efficiente et à effectuer des investissements stratégiques.

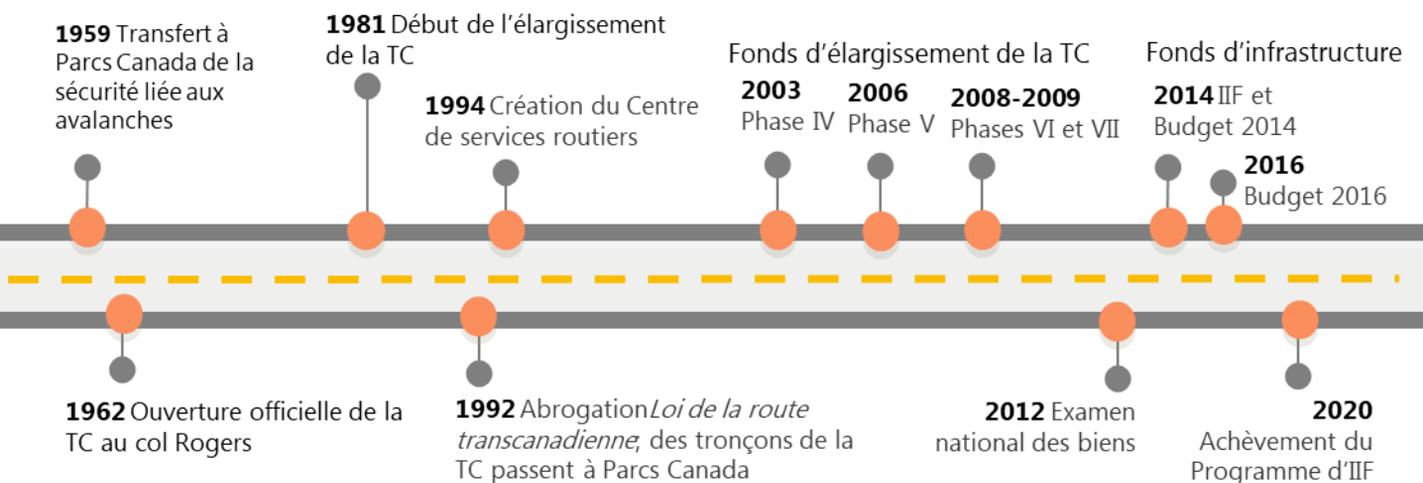
Aux niveaux actuels, le financement ne permet pas d'assurer la durabilité des biens routiers et d'entreprendre les travaux différés.

Des analyses financières, étayées par les résultats d'études de cas et d'entrevues, ont révélé que les ressources affectées aux routes ne suffisent pas à répondre aux exigences.

Les études de cas et les résultats d'entrevues montrent que les niveaux de financement des routes peuvent avoir des effets négatifs sur la planification et la mise en œuvre des programmes à l'intention des visiteurs, la gestion des biens ou d'autres activités au sein des unités de gestion.

Contexte : Financement des routes

Figure 7 : Chronologie du financement (1959-2020)



Les difficultés rencontrées par Parcs Canada pour financer l'entretien des routes ont des racines qui remontent à plusieurs décennies, pendant lesquelles l'Agence a acquis le vaste portefeuille de biens bâtis (c.-à-d. routes, voies navigables, installations pour visiteurs et structures patrimoniales) qu'elle entretient aujourd'hui*.

En 1956, on choisit le col Rogers comme le lieu où la Transcanadienne traverse les Rocheuses. En 1960, le programme des avalanches est confié à Parcs Canada, qui commence déjà à acquérir les principales routes provinciales traversant les parcs nationaux partout au pays.

Dans les années 1970, vu la forte fréquentation des parcs des montagnes, la circulation sur les routes dépasse les niveaux prévus, ce qui entraîne des ralentissements et des pressions financières, la chaussée se détériorant plus vite qu'attendu.

La circulation élevée sur les routes à deux voies fait également craindre pour la sûreté du public. Des animaux sauvages sont également victimes de collisions.

En 1981, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada finance les premières phases d'un programme d'élargissement de la Transcanadienne. De nouvelles phases sont ajoutées grâce à des programmes et initiatives d'infrastructures fédéraux divers.

En 1992, des modifications législatives transfèrent à Parcs Canada la responsabilité des tronçons de la Transcanadienne situés dans les parcs, sans attribuer de ressources supplémentaires pour leur entretien ou leur réfection. Les efforts déployés pour faire des gains d'efficacité dans les parcs des montagnes mènent à la création du Centre de services routiers, conçu pour centraliser l'expertise et réduire les coûts.

En 2012, un examen des biens bâtis révèle que de nombreuses années de report des travaux par Parcs Canada ont entraîné une détérioration marquée des ponts et des routes principales et secondaires. En 2014 et 2015, le gouvernement fédéral annonce des investissements historiques dans les biens bâtis de Parcs Canada, dont plus d'un milliard de dollars alloué à la réfection des routes sur cinq ans.

* Voir aussi la page 47, Bref historique des routes gérées par Parcs Canada.

Efficienc

Indicateur : Preuve d'une gestion efficiente des routes

La structure de codage financier de Parcs Canada sépare les dépenses relatives aux routes principales de celles liées aux routes de catégorie 3 à 6, qui sont considérées comme des éléments de l'expérience du visiteur. Il est donc difficile d'évaluer les dépenses à la grandeur de l'Agence.

De plus, même si l'on se concentre uniquement sur les routes principales (voir la page 48, en annexe), les variations de la circulation, du relief, du climat et des modèles de prestation de services nuisent à l'établissement d'un cadre d'évaluation de l'efficience en matière de gestion.

Programme d'IIF

Un examen du plan d'investissement de Parcs Canada ainsi que des rapports d'inspection et des évaluations antérieures ont mis en évidence les mesures prises pour améliorer l'efficience des opérations routières.

Les projets d'IIF ont notamment permis à Parcs Canada d'assurer une réfection stratégique des routes qui, en raison de leur mauvais état, exigeaient de plus en plus de temps et de ressources simplement pour les garder ouvertes. Les unités de gestion ont également profité de la présence d'ouvriers en construction pour faire faire d'autres travaux routiers nécessaires à moindre coût.



Route fermée en raison de travaux routiers dans le parc national de la Mauricie, 2019.

Efficienne

Indicateur : Preuve d'une gestion efficiente des routes

Les difficultés causées par le report de travaux continueront à limiter la capacité de l'Agence à investir dans l'entretien préventif.

Entretien différé

Malgré ces progrès, Parcs Canada est toujours aux prises avec un important arriéré de travaux différés, comme le montre le tableau 7.

Alors que les budgets d'entretien reviennent aux niveaux d'avant l'IIF, il reste tout de même plus de 90 km de routes à élargir dans les parcs des montagnes, sans aucun financement alloué.

Ces facteurs pourraient à nouveau limiter la capacité de l'Agence d'investir dans l'entretien préventif, qui est plus efficient à long terme, car les ressources sont orientées vers de petites déficiences avant que celles-ci se transforment en déficiences coûteuses.

Inspections de la chaussée

Essentiel pour surveiller l'état des biens routiers de l'Agence, le programme d'inspection des routes de Parcs Canada n'est actuellement pas financé au-delà du 31 mars 2022.

Ces inspections couvrent toutes les catégories de routes, les ponts et les structures connexes (comme les ponceaux et les paravalanches), et les résultats sont également utilisés par les Services de génie routier pour planifier les investissements en immobilisation dans les routes.

Tableau 7 : Travaux différés pour les routes de Parcs Canada (2019)

Catégories de routes	Travaux différés (milliers de dollars)
Transcanadienne	172 049 \$
Routes de transit	186 064 \$
Routes panoramiques	198 884 \$
Voies d'accès pour visiteurs	150 741 \$
Voies d'accès privées	19 029 \$
Voies de desserte	12 730 \$
Total	739 497 \$

Source : Compte rendu sur les biens de Parcs Canada, 2019.



Vue sur le détroit de Newman depuis le mont Stamford, parc national Terra-Nova, 2016.

Étude de cas sur le financement durable : projet de voies de dépassement sur la Transcanadienne dans le parc national Terra-Nova

Parc national Terra-Nova et la Transcanadienne



Section de carte montrant le tronçon qui traverse le parc national Terra-Nova.

Sur la côte nord-est de Terre-Neuve, la Transcanadienne (TC) et deux routes provinciales traversent le parc national Terra-Nova.

Achevée en 1960, cette route à chaussée unique comporte deux voies. Le terrain escarpé et la présence croissante de camions de transport y causaient régulièrement des ralentissements importants, ce qui incitait certains conducteurs à effectuer ce qu'une étude réalisée en 1978 décrivait comme des « manœuvres de dépassement à haut risque ».

Présentée en avril 1978, cette étude sur la capacité et la sécurité de la TC dans le parc national Terra-Nova proposait l'ajout de dix voies pour véhicules lents, d'une longueur totale de 22 km, afin de faciliter la circulation et de réduire les risques pour la sécurité du public. L'étude recommandait également la construction de six autres voies pour véhicules lents avant 1987.

Le projet n'a pas été accepté. Après de nombreuses années passées à plaider pour l'élargissement, l'Unité de

gestion a finalement pu augmenter la surface de conduite de la TC en 2017 grâce à des fonds du Programme d'IIF.

Au total, 13 nouvelles voies pour véhicules lents ont été aménagées, à peu près aux mêmes endroits que ceux recommandés en 1978. Les fonds d'IIF ont également permis à l'Unité de gestion de réparer des ponts et des ponceaux, et d'améliorer des voies de virage et des intersections.

L'élargissement de la TC, qui a coûté 45 M\$, a permis d'améliorer la fluidité de la circulation, de contribuer à la sûreté des visiteurs et d'aménager des ouvrages de franchissement sûrs pour les animaux sauvages.

Cependant, l'entretien des 39 km de voies supplémentaires a créé des problèmes financiers à la fois importants et prévisibles pour l'Unité de gestion de l'Est de Terre-Neuve. Ces problèmes seront analysés dans la présente section du rapport.

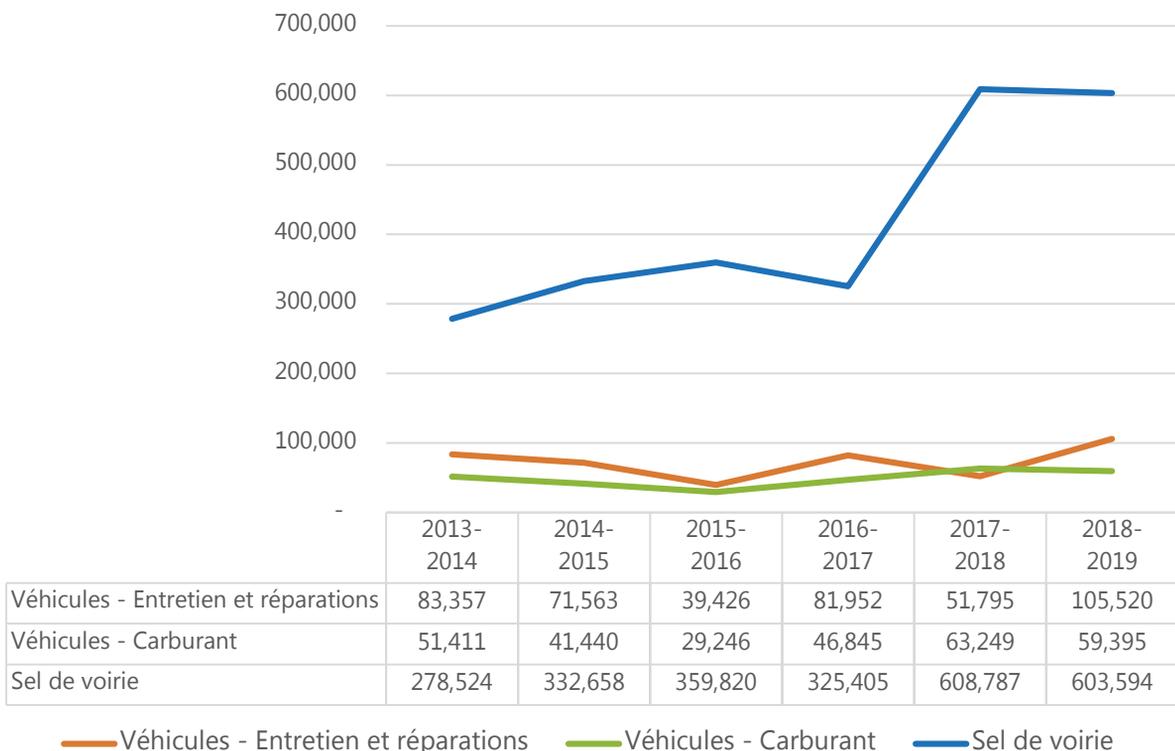
Parc national Terra-Nova Étude de cas

En raison des obligations de Parcs Canada en matière de sûreté du public, les dépenses liées aux routes ne sont pas discrétionnaires. Pendant l'hiver, en particulier, les unités de gestion doivent mener certaines activités opérationnelles (déneigement, déverglacage, patrouilles de sécurité, etc.) et effectuer tous les travaux essentiels, comme la réparation des affaissements, peu importe les limites du financement des services votés.

Comme l'Unité de gestion de l'Est de Terre-Neuve se charge elle-même des opérations routières, elle a également besoin de son propre parc d'équipement lourd et de véhicules connexes. Il s'agit d'articles coûteux non seulement à acheter, mais aussi à entretenir et à alimenter en carburant.

Comme l'illustre la figure 11, avec les nouvelles voies de dépassement, les dépenses en sel de voirie ont augmenté de plus de 280 000 \$ en une seule année. Le coût des réparations des véhicules et du carburant ont également augmenté, mais pas dans la même mesure.

Figure 8 : Principales dépenses d'entretien des routes au parc national Terra-Nova



Parc national Terra-Nova Étude de cas

La plus grande partie du budget de l'Unité de gestion est consacrée au fonctionnement et à l'entretien des routes, soit 48 % des budgets des services votés pour les biens et services en 2018-2019.

Une analyse menée par l'Unité de gestion prévoyait une augmentation des dépenses courantes de 453 000 \$ par an pour répondre aux besoins opérationnels. Le tableau 8 situe ces augmentations dans leur contexte..

On y voit notamment les augmentations des salaires et des traitements liées au besoin croissant d'opérateurs

d'équipement lourd, du besoin d'un mécanicien d'équipement lourd supplémentaire et d'un plus grand nombre d'employés d'entretien des routes. Cela a doublé la proportion des coûts salariaux liés aux routes entre 2016-2017 et 2018-2019.

Dans ces conditions, l'Unité de gestion a demandé un financement d'urgence pour couvrir le déficit. Bien que ce financement ait été obtenu pour chaque année visée par l'évaluation, le personnel de l'Unité de gestion a dû commencer chaque exercice avec un déficit, sans garantie officielle que des fonds seraient à nouveau attribués pour éliminer les pressions financières (il convient de noter que les fonds d'urgence pour 2020-2021 ont été fournis au début de l'exercice).

Cela a créé des problèmes en matière de dotation. L'Unité de gestion doit miser sur un certain nombre de postes à durée déterminée pour assurer les opérations routières, les niveaux de financement ne permettant pas de créer des postes permanents.

Le taux de roulement est donc élevé, et on a continuellement à mener des processus de dotation et de formation.

Enfin, l'Unité de gestion ne subit pas cette instabilité uniquement pour les activités routières. Les dépenses liées à la conservation des biens culturels et aux programmes d'expérience du visiteur ont été tout particulièrement touchées, car les plans stratégiques de l'Unité de gestion doivent tenir compte d'un déficit annuel potentiel.

Tableau 8 : Comparaison des dépenses liées aux routes, Unité de gestion de l'Est de Terre-Neuve

Biens et services	2016-2017	2017-2018	2018-2019
Attribution sous le régime de base	1 800 831 \$	1 892 677 \$	1 786 939 \$
Dépenses liées aux routes	497 893 \$	798 567 \$	854 544 \$
% des fonds des services votés	28 %	42 %	48 %
Salaires et traitements	2016-2017	2017-2018	2018-2019
Attribution sous le régime de base	4 128 545 \$	4 128 545 \$	4 107 092 \$
Dépenses liées aux routes	179 255 \$	275 639 \$	329 339 \$
% des fonds des services votés	4 %	7 %	8 %

Discussion : Financement durable

Si le projet des voies pour véhicules lents était unique à certains égards, ses répercussions illustrent un certain nombre de problèmes récurrents liés au financement du fonctionnement, de l'entretien et de la construction des routes à Parcs Canada.

Voies pour véhicules lents

Parmi les projets d'IIF, les voies pour véhicules lents se distinguent parce qu'il s'agit d'un ajout à la route d'origine plutôt que d'une simple réparation ou remise en état de ce qui existait déjà.

Un peu comme après le transfert de la responsabilité de tronçons de la TC à Parcs Canada sans financement supplémentaire (voir la page 35), le manque à gagner du parc national Terra-Nova était prévisible. Les voies pour véhicules lents ont augmenté de 47 % la longueur de voie de la route, mais les budgets d'entretien sont demeurés les mêmes.

Coûts futurs

La présente étude de cas met en évidence la dépendance de Parcs Canada à d'importantes injections de fonds pour l'entretien de ses routes, et une tendance à agir sans tenir compte des coûts futurs. Ces deux facteurs contribuent à l'accumulation de travaux différés (voir la p. 37) et à un cycle de déclin et de réparation qui limite la capacité des unités de gestion à effectuer une gestion plus efficiente, notamment en investissant dans l'entretien préventif.

Dépenses prioritaires

La nécessité d'accorder la priorité aux opérations routières avant toute autre activité est un autre thème commun, en particulier au sein des unités de gestion qui entretiennent de vastes routes dans un isolement relatif par rapport aux autres parcs ou centres urbains.

Ces unités de gestion ont toutes dit avoir du mal à planifier le budget d'importants programmes d'expérience du visiteur ou d'autres activités de gestion des biens tout en gardant en réserve les ressources dont elles ont besoin pour gérer les réparations imprévues ou les dépenses supplémentaires que causent les hivers particulièrement rigoureux. Elles ont également mentionné des problèmes similaires en ce qui concerne le maintien en poste du personnel et, à défaut, la gestion de la formation fréquente de nouveaux employés.

Le troisième défi commun signalé a trait à l'acquisition et à l'entretien de l'équipement lourd nécessaire pour garder les routes ouvertes, un seul achat pouvant épuiser les budgets d'immobilisation annuels d'une unité de gestion.

Recommendations



Recommandation 1: Directives et lignes directrices

Le vice-président principal, Opérations, devrait veiller à ce que des orientations stratégiques et des normes claires soient mises en place pour le fonctionnement, l'entretien et la construction des routes. Il conviendrait de tenir compte de la variation des conditions opérationnelles (climat, types de voies de circulation, etc.) entre les unités de gestion ; les normes d'entretien en particulier devraient refléter les conditions locales et être défendables sur le plan juridique, tout en étant alignées sur la politique plus large de Parcs Canada concernant les voies de circulation.

Réponse de la direction

En accord. La Direction générale des opérations préparera une norme sur les voies de circulation aux fins d'approbation. La nouvelle Directive sur la gestion des biens immobiliers de l'Agence, qui doit être présentée au Conseil du Trésor d'ici à mai 2022, comprendra une orientation sur la gestion des biens routiers. La Directive sur la gestion des biens immobiliers fait partie des produits livrables en réponse à la deuxième recommandation.

Produits livrables

Échéancier

Responsables

1.1 Les responsables des Services de génie routier mettront à jour l'ébauche actuelle des normes sur les voies de circulation aux fins d'approbation par le vice-président principal des Opérations. Les normes traiteront de l'exploitation, de l'entretien et de la construction de routes pour l'ensemble des types de voies de circulation et des conditions d'utilisation. De plus, les normes d'entretien tiendront compte des conditions locales.

Décembre
2022

Directeur, Gestion des projets
liés aux biens, Direction
générale des opérations

Recommandation 2: Rôles et responsabilités

Le vice-président principal, Opérations, et le vice-président, Politiques stratégiques et planification, devraient veiller à ce que la répartition des rôles, des responsabilités et des obligations redditionnelles soit claire, bien comprise et documentée pour toutes les unités fonctionnelles qui ont une influence sur les activités liées aux voies de circulation. Il conviendrait d'envisager de préciser les obligations redditionnelles, les rôles et les responsabilités quant à : l'entretien des voies et les projets d'immobilisations; la gestion stratégique des biens, y compris la gestion des données sur les biens et l'assurance de la qualité; la planification des investissements pour les voies des catégories 1 à 6; et les opérations sur les voies, en particulier dans les domaines où de multiples unités fonctionnelles (p. ex. les Services du génie routier, l'Unité des opérations de voirie et les unités de gestion) œuvrent à proximité les unes des autres.

Réponse de la direction

En accord. Le vice-président principal des Opérations donnera des directives sur les pouvoirs, les obligations, les responsabilités et les rôles liés à la gestion des voies de circulation qui seront intégrées dans la nouvelle Directive sur la gestion des biens immobiliers de l'Agence. La Direction générale des politiques stratégiques et de la planification veillera à ce que les directives soient intégrées dans la Directive sur la gestion des biens immobiliers de l'Agence.

Produits livrables	Échéancier	Responsables
2.1 Le vice-président principal des Opérations approuvera un document qui précise les pouvoirs, les obligations, les responsabilités et les rôles au sein de la Direction générale des opérations qui sont liés à la gestion des voies de circulation. Ce document tirera parti de l'expertise de Parcs Canada en matière de gestion des voies de circulation et tiendra compte de tous les aspects de la gestion des routes, y compris l'inspection, la planification des immobilisations, la gestion du cycle de vie et les modèles de prestation de services d'entretien des routes.	Août 2022	Vice-président principal des Opérations, Direction générale des opérations
2.2 La Direction générale des politiques stratégiques et de la planification intégrera les pouvoirs, les obligations, les responsabilités et les rôles approuvés par le vice-président principal des Opérations dans la nouvelle Directive sur la gestion des biens immobiliers de l'Agence.	Juin 2023	Directeur, Services de gestion de portefeuille et de biens immobiliers, Direction générale des politiques stratégiques et de la planification

Recommandation 3 : Mesure du rendement

Le vice-président principal, Opérations, et le vice-président, Politiques stratégiques et planification, devraient veiller à ce que les principaux indicateurs de rendement pour les routes soient établis et à ce que les données de rendement soient recueillies et surveillées. Il conviendrait d'examiner la capacité de Parcs Canada à recueillir des données fiables sur le plan de la sûreté et de la fiabilité, comme des décomptes des véhicules qui circulent, la classification des véhicules, des données sur les accidents et des audits de la sûreté.

Réponse de la direction

En accord. La Direction générale des opérations travaillera avec la Direction générale des politiques stratégiques et de la planification pour examiner les mesures du rendement en place et déterminer les données sur les mesures du rendement supplémentaires qui devraient être recueillies et qui devraient faire l'objet d'un suivi ; tenant compte des coûts liés et de l'utilité des données. L'examen comprendra le nom des personnes responsables de la collecte et de la compilation de données sur chaque mesure du rendement et des personnes responsables de l'établissement de rapports sur ces mesures, ce qui sera officialisé dans les normes sur les voies de circulation.

Produits livrables	Échéancier	Responsables
3.1 La Direction de la planification et des rapports stratégiques fournira aux Opérations aux fins d'examen un inventaire à jour des mesures du rendement liées à la gestion des voies de circulation, y compris l'origine de chaque mesure du rendement et la personne responsable désignée.	Juin 2022	Directeur, Stratégie et rendement, Direction de la planification et des rapports stratégiques
3.2 Les Services de génie routier, en collaboration avec la Direction de la planification et des rapports stratégiques et les Services de gestion de portefeuille et de biens immobiliers, recommanderont des modifications et des mesures du rendement supplémentaires, y compris des précisions sur les personnes au sein de l'Agence qui sont responsables de la collecte et du suivi de chaque mesure du rendement et de la production de rapports sur ces mesures. Les recommandations tiendront compte des coûts liés à la collecte et de l'utilité des données.	Avril 2023	Directeur, Gestion des projets liés aux biens, Direction générale des opérations Directeur, Stratégie et rendement, Direction de la planification et des rapports stratégiques Directeur, Services de gestion de portefeuille et de biens immobiliers, Direction générale des politiques stratégiques et de la planification
3.3 Un plan de mesures du rendement pour la gestion des routes est approuvé par la haute direction et fait partie des normes sur les voies de circulation.	Juin 2023	Directeur, Gestion des projets liés aux biens, Direction générale des opérations

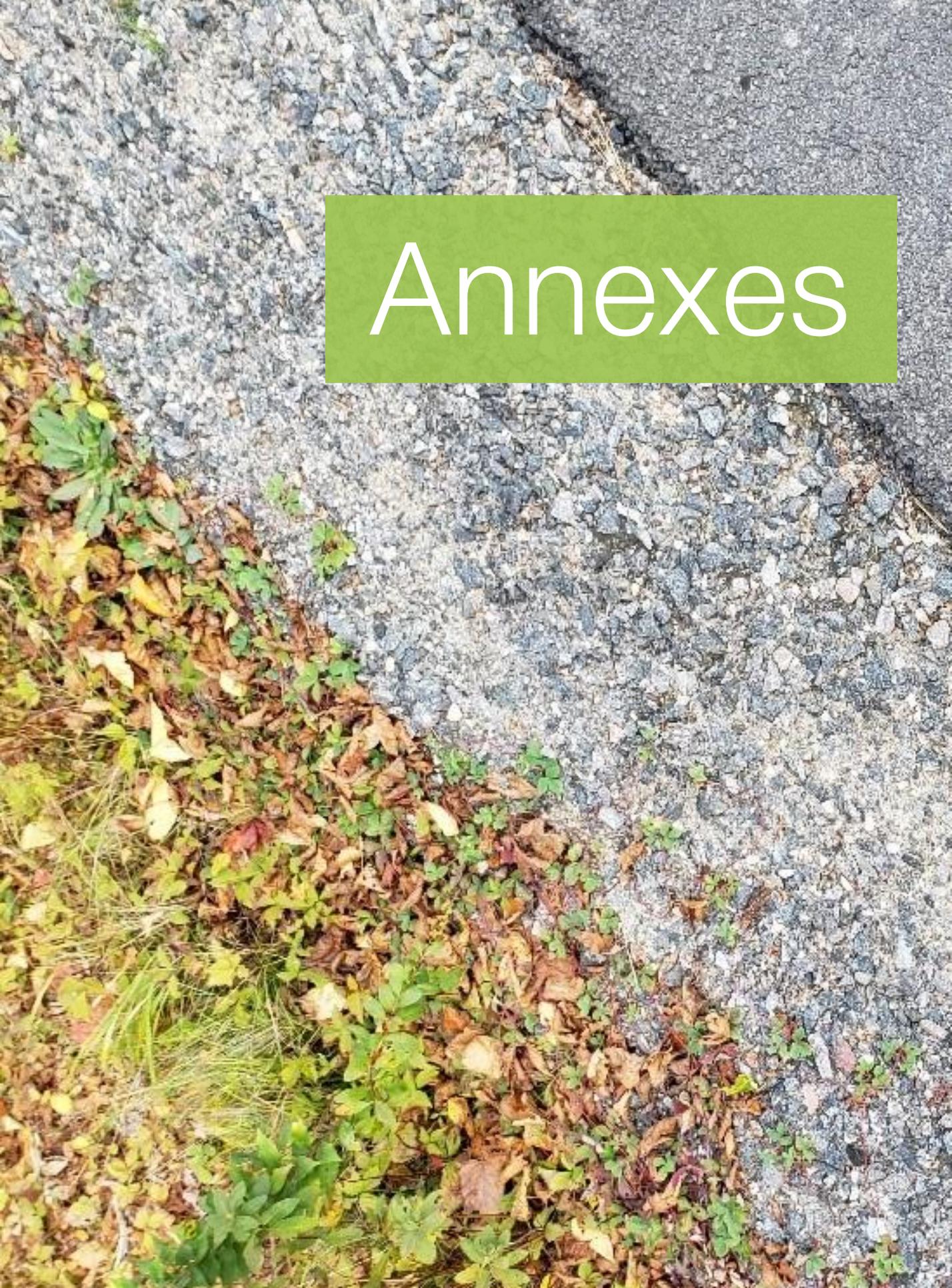
Recommandation 4 : Soutien à la planification et à la mise en œuvre de stratégies

En misant sur l'expertise de Parcs Canada dans le domaine, le vice-président principal, Opérations, devrait trouver des moyens d'aider les unités de gestion à analyser les données d'inspection, à planifier les immobilisations, à gérer le cycle de vie et à établir des modèles de prestation des services d'entretien des routes. Il conviendrait d'envisager d'aider le personnel des unités de gestion à se préparer aux effets du retour aux niveaux de financement antérieurs au Programme d'investissement dans les infrastructures fédérales et à préparer leurs sites et leurs infrastructures aux conséquences du changement climatique.

Réponse de la direction

En accord. Les recommandations formulées par le vice-président principal des Opérations liées aux pouvoirs, aux obligations, aux responsabilités et aux rôles (deuxième recommandation) tiendront compte de l'expertise au sein de l'Agence en matière de voies de circulation et de la façon de tirer parti efficacement de cette expertise pour soutenir l'Agence dans tous les aspects de la gestion des routes, y compris l'inspection, la planification des immobilisations, la gestion du cycle de vie, les modèles de prestation de services d'entretien des routes et la préparation en vue de faire face aux changements climatiques.

Produits livrables	Échéancier	Responsables
4.1 Jusqu'à ce que les pouvoirs, les obligations, les responsabilités et les rôles du produit livrable 2.1 ne soient officialisés, Parcs Canada tirera parti de l'expertise actuelle de ses Services de génie routier et délèguera les pouvoirs des voies de circulation des catégories 1 à 3 et des biens connexes liés aux initiatives de renforcement de l'état de préparation aux investissements.	Octobre 2021	Vice-président principal des Opérations, Direction générale des opérations
4.2 Pour les produits livrables à long terme liés aux pouvoirs, aux obligations, aux responsabilités et aux rôles en matière de gestion des voies de circulation, voir les produits livrables de la deuxième recommandation.	June 2023	Directeur, Services de gestion de portefeuille et de biens immobiliers, Direction générale des politiques stratégiques et de la planification

The background of the page is a photograph of a gravelly surface, possibly a road or path, with patches of green and brown vegetation growing along the edge. The gravel is grey and dark, and the plants are a mix of green and autumnal brown colors.

Annexes

Bref historique des routes gérées par Parcs Canada

« Si l'idée de créer des parcs nationaux remonte à 1887 et l'Agence, à 1911, le paysage des parcs nationaux dont nous avons hérité découle plutôt de l'entre-deux-guerres, la nouvelle culture de l'automobile ayant véritablement façonné la conception des parcs. »

C. E. Campbell dans « *Governing a Kingdom: Parks Canada, 1911-2011* », *A century of Parks Canada, 1911-2011*, p. 5. (Traduction libre)

La construction de routes est l'une des principales activités de la Division des parcs du Dominion, première incarnation de Parcs Canada. Entre 1911 et 1936, les ingénieurs de cet organisme supervisent la création de près de 1 000 km de routes principales et secondaires, de routes panoramiques ainsi que de terrains de camping accessibles en véhicules.

Alors que les routes panoramiques figurent en bonne place dans les premiers guides touristiques des parcs, les routes principales et provinciales deviennent des facteurs primordiaux dans la création de nouveaux parcs nationaux, ce qui allait avoir des répercussions durables sur le réseau routier comme le réseau de parcs du Canada.

Le développement du réseau routier ralentit pendant les guerres, puis connaît une expansion rapide dans les années 1950, de plus en plus de Canadiens pouvant alors s'acheter une voiture. Pour plusieurs parcs nationaux, cela se traduit par de nouvelles routes et installations touristiques. En 1956, on décide que c'est par le col Rogers que la nouvelle Transcanadienne franchira les montagnes.

Dans les années 1960, on commence à craindre que les niveaux de fréquentation élevés facilités par les nouvelles routes nuisent à l'environnement. Dans les années 1970, les effets de la forte fréquentation deviennent évidents sur les routes elles-mêmes, ce qui mène à des travaux d'élargissement de celles qui traversent les parcs des montagnes à partir de 1981.

À la fin des années 1990 et au début des années 2000, la gestion des routes à Parcs Canada dépasse leur aménagement pour inclure la gestion des autoroutes et des avalanches, l'atténuation active des incidences environnementales et la reconnaissance du devoir de l'Agence de consulter les collectivités autochtones.



Le lieu historique national du Centre-d'Inscription-de-l'Entrée-Est-du-Parc-du-Mont-Riding est la dernière des trois entrées du parc construites dans les années 1930 dans le cadre de programmes de secours aux chômeurs durant la Grande Crise.

Conçue pour accueillir les automobilistes à leur arrivée au parc, elle rappelle aujourd'hui l'importance du tourisme motorisé dans les parcs nationaux.

Dépenses liées aux routes

Dépenses pour les routes de 2014 à 2019 (tous les chiffres sont en milliers).

Tableau 9 : Dépenses liées aux routes de Parcs Canada (de 2014 à 2019)

Noms des fonds	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019
Opérations régulières – budget voté	18 794 \$	18 206 \$	17 588 \$	18 181 \$	21 917 \$
Investissements dans les biens – budget voté	2 172 \$	6 586 \$	5 804 \$	3 509 \$	2 038 \$
Régime d'avantages sociaux des employés	1 417 \$	1 514 \$	1 497 \$	1 512 \$	2 058 \$
Projets d'IIF – Exploitation	-	262 \$	139 \$	242 \$	348 \$
Projets d'IIF – Investissements dans des biens	-	90 802 \$	143 780 \$	137 743 \$	99 309 \$
B2014 – Investissements dans des biens	39 548 \$	93 705 \$	39 056 \$	31 071 \$	33 977 \$
B2017 – Biens de haute priorité – Investissements	-	-	-	-	1 188 \$
Investissements centralisés dans les biens – Exploitation	8 \$	-	-	101 \$	313 \$
Investissements centralisés dans les biens	25 516 \$	3 845 \$	19 054 \$	47 793 \$	26 722 \$
Pressions financières (2019-2020+)/Autres suppl. (<2019-2020) – Exploitation	341 \$	12 \$	6 071 \$	1 304 \$	700 \$
Pressions financières (2019-2020+)/Autres suppl. (<2019-2020) – Investissements	1 500 \$	1 \$	-	-	-
Conservation et remise en état (biens)	9 \$	6 \$	240 \$	-	-
Programme de partage des frais	-	-	-	46 \$	-
Programmes de JCT et d'emplois verts	-	-	17 \$	8 \$	-
Nouveaux parcs et lieux – Exploitation	-	-	19 \$	3 \$	-
Total des dépenses	89 305 \$	214 939 \$	233 265 \$	241 513 \$	188 571 \$

Figure 9 : Organigramme des opérations routières

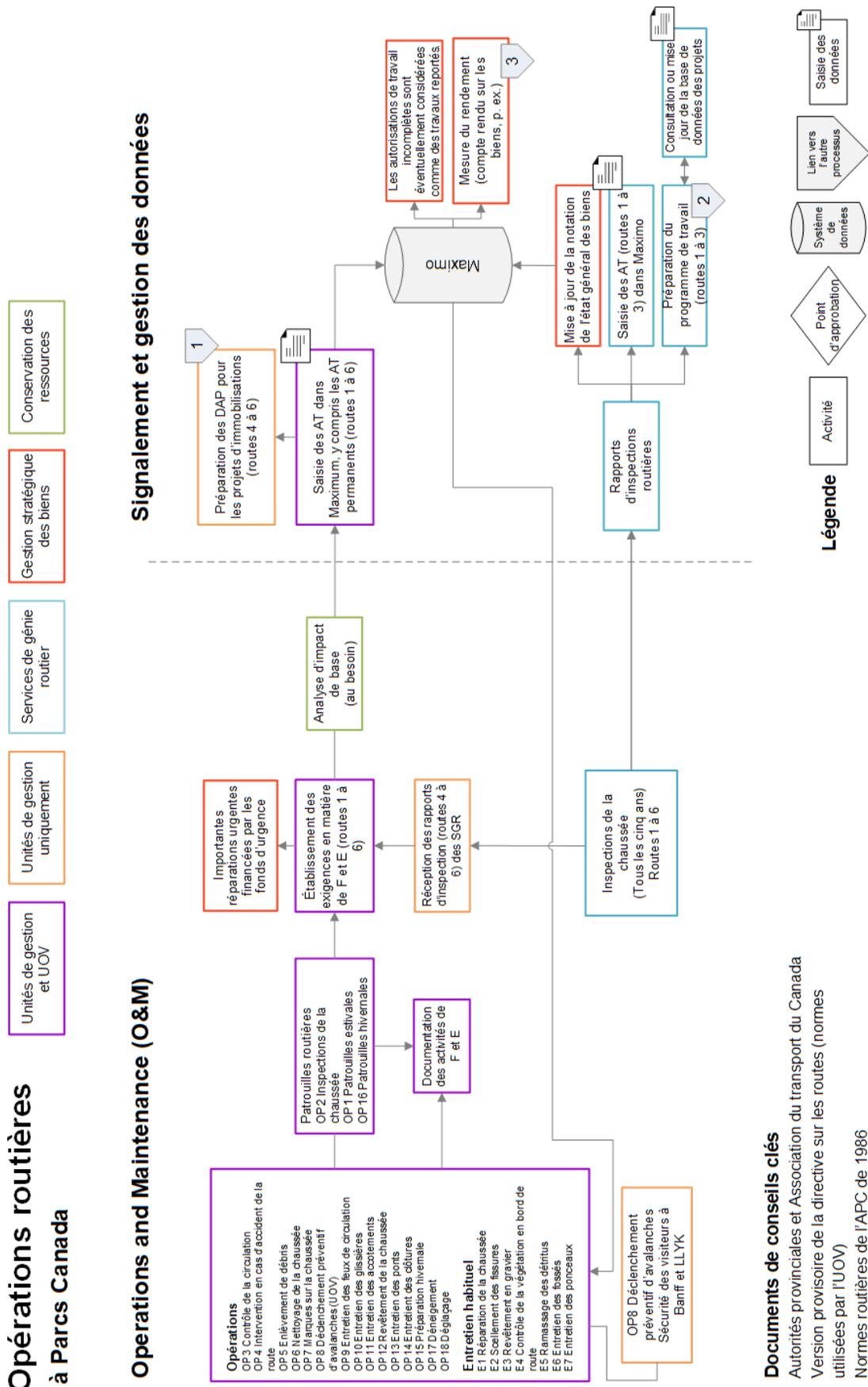


Figure 10 : Organigramme des projets d'immobilisations routières

