



Transport
Canada

Transports
Canada



Évaluation de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers

Transports Canada

Services d'évaluation et de conseils

Octobre 2017

Table des matières

Sommaire	3
Introduction	4
Profils des programmes	4
Au sujet de l'évaluation	7
Limite	8
Constatations	9
PERTINENCE	9
RENDEMENT	12
EFFICIENCE ET ÉCONOMIE	38
CONCEPTION ET MISE EN OEUVRE	47
Annexe A : Coût salarial et coûts non salariaux par décaissement relatif à la contribution pour le Groupe de programmes	52

Sommaire

L'évaluation des initiatives de Transports Canada relatives aux portes d'entrée a porté sur la pertinence, la rentabilité, l'efficacité et l'aspect financier du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (FPEPF) et de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP). Cette évaluation a été effectuée par un examen documentaire et matériel, des entrevues avec les principales personnes-ressources et une analyse des données nationales en matière de transport et d'économie.

Dans l'ensemble, l'évaluation a conclu que les deux initiatives étaient très pertinentes et conformes aux rôles, responsabilités et priorités du gouvernement fédéral. Les deux initiatives répondent bien au besoin durable d'adapter et d'améliorer l'infrastructure de transport commercial.

En matière de rentabilité, des bénéfices ont été effectués au niveau des projets (niveau micro) et des réseaux (niveau macro). Au niveau des projets, les deux initiatives ont entraîné des améliorations avec une diminution de la congestion et l'accroissement des capacités et du débit du cargo à des ports, aéroports, voies et terminaux ferroviaires spécifiques. Au niveau des réseaux, on a observé des progrès tels qu'une montée dans le classement des ports financés par l'IPCAP par rapport à leurs homologues américains et l'amélioration de la durée totale de transport depuis 2012, même si, de manière générale, les temps de transport totaux sont globalement à la hausse pour la porte du Pacifique comme pour la porte de l'Atlantique (principalement en raison des temps de transports maritimes plus importants). Concernant les résultats au niveau des réseaux financés par le FPEPF, on a constaté des améliorations aux principaux postes frontaliers du Sud de l'Ontario qui facilitent et améliorent les franchissements frontaliers des marchandises et des personnes (temps d'attente à la frontière).

En matière d'efficacité et de finance, pour toutes les années examinées, on constate que les deux programmes sont exploités efficacement (si l'on compare les coûts d'exploitation et de maintenance du programme à la valeur des décaissements au profit des bénéficiaires) et ont utilisé, en moyenne, trois équivalents temps plein par projet/accord de contribution.

Concernant l'élaboration et l'exécution des programmes, un certain nombre d'observations ont été relevées et de leçons apprises :

- La capacité de Transports Canada à réunir et à consulter les intervenants s'est imposée comme un facteur de réussite clé pour faire progresser les initiatives relatives aux portes d'entrée.
- L'approche de la sélection des projets fondée sur le mérite a de toute évidence bien fonctionné pour sélectionner les meilleurs projets à financer.
- Concernant l'IPCAP en particulier, un certain nombre d'autres pratiques ont contribué à la réussite du processus de sélection des projets, notamment celle visant à constituer un groupe objectif de fonctionnaires pour évaluer les projets, la transparence du processus d'appel de propositions et la pratique consistant à travailler avec les bénéficiaires éventuels des projets pour les aider à rédiger des propositions efficaces et pertinentes.
- Dans le cadre de l'IPCAP, la recherche a été un important facteur de réussite pour les deux programmes, surtout en intrant du processus de sélection des projets fondée sur le mérite. Toutefois, pour ce qui est du FPEPF plus particulièrement, une meilleure planification et une meilleure exécution afin d'assurer le respect des délais auraient bénéficié au processus.
- La pertinence et l'efficacité des rapports d'analyse rétrospective sont discutables.

- Autres observations à prendre en considération pour l'élaboration et l'exécution de futurs programmes d'infrastructure de transport : envisager d'exiger la réalisation d'une analyse de rentabilité plus poussée concernant les projets de demandes de financement et se demander si la publication d'appels de propositions visant des types de projets spécifiques (p. ex. saut-de-mouton, route, STI) ne serait pas plus adapté qu'un appel de propositions global.

Introduction

Le présent document expose les constatations de l'évaluation de deux programmes de Transports Canada : l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et le Fonds sur les portes d'entrée et les postes frontaliers.

Les constatations de l'évaluation seront prises en compte dans la planification des futurs mécanismes de financement de l'infrastructure de transport. L'évaluation de l'IPCAP répond également à une exigence du Secrétariat du Conseil du Trésor, qui avait ordonné qu'une évaluation soit effectuée en 2016–2017.

Profils des programmes

Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP)

Lancée en 2006, l'IPCAP regroupe une série d'initiatives d'infrastructure, de politique et de recherche mettant l'accent sur la facilitation du commerce entre le Canada et la région de l'Asie-Pacifique. L'objectif principal de l'Initiative était de renforcer la capacité et l'efficacité de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique pour le transport de personnes et de marchandises entre l'Amérique du Nord et l'Asie. L'IPCAP couvre un réseau d'infrastructures de transport qui va des ports des Basses-terres continentales et de Prince Rupert en Colombie-Britannique aux jonctions routières et ferroviaires provinciales de l'Ouest du Canada (il existe d'autres programmes de financement des infrastructures de transport pour l'Ontario, le Québec et les provinces de l'Atlantique). Les objectifs de l'IPCAP sont les suivants :

- stimuler le commerce entre le Canada et la région de l'Asie-Pacifique;
- augmenter la part des importations par conteneurs en provenance de l'Asie et à destination de l'Amérique du Nord qui transitent par la Porte;
- renforcer l'efficacité et la fiabilité de la Porte pour les exportateurs canadiens et nord-américains.

L'IPCAP réunit 6 ministères et organismes fédéraux, et Transports Canada est le ministère responsable de cette initiative.¹ Le financement total de l'IPCAP par le gouvernement du Canada s'est établi à 1,17 milliard de dollars entre le 19 octobre 2006 et le 31 mars 2018. Sur ce montant, Transports Canada a reçu 915 millions de dollars sous la forme d'un financement par paiement de transfert et 29 millions de dollars pour les dépenses d'exploitation. Du montant du paiement de transfert, 910,65 millions (99,5 %) ont été attribués au Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (FITPCAP).

¹ Les organismes participants étaient : le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (maintenant Affaires mondiales Canada), Diversification de l'économie de l'Ouest Canada (DEO), l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), Parcs Canada et Ressources humaines et Développement des compétences Canada (aujourd'hui Emploi et Développement social Canada).

En 2008–2009, les Services d'évaluation et de conseils (SEC) de Transports Canada ont effectué un examen de la mise en œuvre de l'IPCAP, avec une analyse des progrès accomplis durant les deux premières années de l'Initiative et de la mise en œuvre du Cadre de mesure du rendement horizontal de l'IPCAP. En 2012-2013, les SEC ont effectué une évaluation intérimaire de l'IPCAP en se concentrant sur les résultats des initiatives liées à la « compétitivité », hors infrastructure, conduites par le Groupe des politiques de Transports Canada et sur les 13 projets d'infrastructure alors réalisés. Regroupées sous la bannière générale d'« investissements en matière de compétitivité » (c.-à-d. hors infrastructure), ces composantes de l'initiative consistaient en des forums public-privé concernant tous les modes de transport afin de :

- travailler au profit d'objectifs communs (p. ex. déceler et traiter les problèmes de rendement des chaînes d'approvisionnement, traiter les problèmes de compétences, effectuer des analyses systémiques pour évaluer la demande et le rendement de référence);
- appuyer les évolutions législatives ou réglementaires pour faire progresser les objectifs de l'IPCAP (p. ex. regroupement des trois autorités portuaires de Vancouver, changements de tarifs douaniers);
- lancer et cibler des travaux de recherche sur les portes et les corridors, entreprendre des opérations de commercialisation conjointes avec des partenaires privés dans les chaînes d'approvisionnement pour attirer davantage d'échanges commerciaux au Canada, et établir et approfondir des partenariats internationaux.

Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (FITPCAP)

Le FITPCAP est un programme de contribution fondé sur le mérite qui fournit un financement aux projets qui visent à rendre le réseau de transport commercial multimodal du Canada plus efficace pour le commerce international avec la région de l'Asie-Pacifique. Le FITPCAP a été lancé en octobre 2006 et, selon les conditions qui le régissent, se terminera le 31 mars 2018.

Les bénéficiaires admissibles sont les provinces et les territoires; les municipalités; les organismes, commissions et comités publics; les organismes à but non lucratif et lucratif; et les autorités portuaires canadiennes. Le FITPCAP finance à hauteur de 50 % les dépenses admissibles de tout projet. Le tableau 1 illustre le montant total, par année, des paiements de contribution effectués au titre du FITPCAP de 2009-2010 à 2014-2015.

Tableau 1. Paiements de contribution au titre du FITPCAP, 2009-2010 à 2014-2015

Exercice financier	Montant total des paiements de contribution
	En millions de dollars
2009-2010	73,6
2010-2011	122,3
2011-2012	80,9
2012-2013	154,4
2013-2014	185,1
2014-2015	95,1

Source : Rapports ministériels sur le rendement de Transports Canada et, pour 2014-2015, Comptes publics du Canada

Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (FPEPF)

Le FPEPF est également un programme fondé sur le mérite qui vise à améliorer la circulation des marchandises et des personnes entre le Canada et le reste du monde. Il a été lancé en 2007-2008 dans l'orientation du Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques.

Cinq lentilles ont été déterminées dans ce cadre pour orienter les investissements d'infrastructure :

- Stratégie de commerce international – Le Canada doit exploiter son avantage géographique pour tenir un rôle dans la circulation des produits et des personnes d'Est en Ouest, et du Nord au Sud, tirer parti de cette circulation et aligner ses stratégies de manière à se concentrer sur le mouvement des échanges commerciaux vers les pays que le gouvernement du Canada/Commerce international ont désignés prioritaires;
- Volumes et valeurs d'importance nationale – Les portes et les corridors par lesquels passent des volumes et des valeurs d'échanges internationaux importants pour le Canada doivent être des priorités d'investissement;
- Futurs schémas d'échanges et de transports mondiaux – Les investissements doivent prévoir la nature évolutive du transport et les futures pressions sur le réseau;
- Portée éventuelle des capacités et mesures stratégiques – Il faut chercher à faire des économies en améliorant les réseaux ou les structures existants, et en intégrant les modes;
- Rôle du gouvernement fédéral et partenariats efficaces – Le gouvernement fédéral a un rôle central à jouer dans l'atteinte des objectifs d'échelle nationale; toutefois, en matière de transport, la coresponsabilité des provinces et des territoires, et des secteurs public et privé, doit également s'inscrire dans une démarche de partenariat relativement à la planification et la mise en œuvre des stratégies régionales et des investissements - aucune province, aucun territoire, ni aucune autorité ne peut, seul, mettre des changements en œuvre à l'échelle de tout un réseau.

Les résultats liés à ces lentilles sont mesurés par des questions d'évaluation et explicités dans le présent rapport. La plupart des projets d'infrastructure du FPEPF nécessitent des investissements dans des actifs stratégiques de transport commercial, notamment aux principaux passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis; dans le réseau routier national principal; dans les ports maritimes, les aéroports et les installations intermodales. En juin 2008, une affectation d'un montant pouvant atteindre 300 millions de dollars a été approuvée pour une nouvelle composante afin de financer les petits passages frontaliers terrestres et les points de raccordements intermodaux de transport de marchandises.

Les conditions de financement et les modalités du FPEPF ont été approuvées par le Conseil du Trésor le 7 février 2008. Les coûts des projets sont partagés avec les bénéficiaires, tels que les gouvernements provinciaux et territoriaux, les administrations municipales et des sociétés privées.

Le budget original du FPEPF était de 2 104 millions de dollars à dépenser sur sept années entre 2007-2008 et 2013-2014. Sur ce montant, jusqu'à 63,1 millions pouvaient être affectés aux coûts indirects du programme. Les coûts indirects prévus étaient de 15,6 millions de dollars pour l'élaboration et la gestion du programme, 27,8 millions de dollars pour la mise en œuvre du programme, 15,1 millions de dollars pour la recherche-développement et l'innovation technologique, et 7,1 millions de dollars pour la coordination, le suivi et l'établissement de rapports.

Le programme a été étoffé en 2012, et la date officielle de clôture a été supprimée. Une contribution de 1,1 milliard de dollars et environ 7,5 millions en coûts indirects ont été ajoutés.

Au sujet de l'évaluation

Portée

Concernant le FPEPF, la présente évaluation n'est pas l'évaluation d'incidence qui devait être effectuée, car les conditions du programme de financement ont été modifiées et la date de clôture supprimée. L'évaluation porte uniquement sur l'atteinte des résultats pour lesquels les données sont disponibles pour le moment.

Concernant l'IPCAP, l'évaluation a consisté à collecter et analyser des données sur le financement des infrastructures de Transports Canada octroyé au titre du Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (FITPCAP). Cette situation s'explique par les raisons suivantes :

- Les activités de l'IPCAP de Transports Canada liées à la « compétitivité » hors infrastructure ont été étudiées en détail dans l'évaluation intérimaire;
- Le FITPCAP a constitué la part la plus importante du financement de l'IPCAP à Transports Canada;
- L'objectif principal de l'évaluation est de réunir des données à intégrer dans les futurs programmes d'infrastructure de Transports Canada.

Les renseignements déjà disponibles sur d'autres aspects des activités de l'IPCAP de Transports Canada ont été mentionnés dans le rapport d'évaluation, mais aucune autre collecte ou analyse de données n'a été effectuée sur des éléments hors infrastructure de l'IPCAP. L'évaluation n'a pas porté sur les résultats atteints par les autres ministères qui ont reçu des fonds au titre de l'IPCAP.

L'évaluation a surtout consisté à examiner la pertinence (c.-à-d. besoin continu et concordance avec les priorités fédérales et ministérielles), le rendement (c.-à-d. résultats au niveau des réseaux et des projets), l'efficacité et l'aspect financier, et la conception et la mise en œuvre.

Méthodologie

Les évaluations se sont fondées sur plusieurs sources de données. Un **examen documentaire** a permis d'étudier les documents de création et de fonctionnement des programmes, ainsi que les documents antérieurs d'évaluations et de leçons apprises du Ministère. L'examen documentaire a également porté sur des documents liés au rapport d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*, y compris le rapport final et les présentations, des documents de recherche commandés par Transports Canada et de l'information pertinente extraite des activités d'engagement de Transports Canada (tables rondes) qui ont eu lieu au printemps et à l'été de 2016.

Un **examen des dossiers de projet** portant sur des analyses rétrospectives de projet, un échantillon des rapports de projet annuels et d'autres documents de projet. Ces documents ont fourni de l'information sur les activités de projet, les résultats et toute question/leçon apprise relevés pendant l'exécution de projet.

Des **entrevues** ont été menées avec le personnel et les gestionnaires de Transports Canada au courant de la conception et de la mise en œuvre de l'IPCAP et du FPEPF. Ces entrevues ont été principalement menées pour réunir davantage d'information sur les leçons apprises.

Un **examen de l'information sur le rendement des réseaux** a consisté à étudier des données de rendement des réseaux avant et depuis le lancement de l'IPCAP, notamment la fluidité aux portes, l'utilisation des ports, la valeur des importations/exportations en provenance de la région de l'Asie-Pacifique et la part canadienne du volume commercial de la côte Ouest de l'Amérique du Nord, entre autres indicateurs. Le rendement des réseaux qui ont bénéficié du FPEPF a également fait l'objet d'un examen, dans la mesure de ce qui était possible.

Enfin, l'**examen des données administratives financières** a porté sur les dépenses prévues et réelles, et sur les contributions des partenaires.

Limite

En raison de la nécessité d'effectuer l'évaluation rapidement en vue d'éclairer l'exercice de rédaction des documents du cabinet, les intervenants externes n'ont pas été interrogés. Toutefois, des consultations ciblées auprès des intervenants externes devraient être tenues dans le cadre d'un exercice distinct à la fin de 2016.

Constatations

PERTINENCE

Chaque section du présent rapport d'évaluation traitera parallèlement les programmes relatifs aux portes d'entrée, en commençant par une discussion relative à l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP), qui sera suivie d'une discussion sur le fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (FPEPF).

Constatation 1 : Il existe un besoin continu d'investissement dans l'infrastructure essentielle de transport commercial.

Dans son discours à l'Economic Club of Canada tenu en avril 2016, Marc Garneau, ministre des Transports, a énoncé que « la congestion routière dans les corridors de transport du Canada bloque le mouvement fluide des marchandises ». L'examen de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC) a étudié ce thème plus en profondeur en indiquant que le Canada ne doit pas faire preuve de complaisance et doit investir dans l'infrastructure commerciale.

Amélioration de la collecte des données sur la performance du système

Les documents examinés (en particulier les présentations de l'examen de la LTC) et les entrevues menées aux fins de la présente évaluation soulignent divers domaines d'investissement potentiels. L'amélioration de la collecte des données sur la performance du système représente l'un des domaines d'investissement évoqués dans plusieurs présentations et documents relatifs à la LTC. Par exemple, dans la présentation de la Greater Vancouver Gateway Society, on énonçait que le « cadre stratégique des transports du Canada devrait comprendre des exigences accrues pour fournir en temps réel les renseignements logistiques qui seront utilisés pour évaluer les exigences futures en matière d'infrastructure ». Le gouvernement provincial de l'Alberta a souligné la nécessité « d'améliorer et de renforcer la disponibilité des statistiques sur les transports et le délai de présentation de ses rapports » tout en travaillant aussi avec « les intervenants afin de réduire le fardeau de réponse des rapports en utilisant d'autres méthodes de collecte, comme les données administratives ou le transfert électronique ». La province de l'Alberta défend la réalisation des progrès relatifs au programme de surveillance de la performance de la chaîne d'approvisionnement et à l'expansion du programme afin d'inclure la représentation provinciale. Toutes ces impressions s'alignent bien avec la politique interne sur les transports, qui souligne l'importance de maintenir des analyses précises et rapides basées sur les données probantes de la capacité et de la demande du système stratégique de transports en assurant la collecte de données nécessaire.

Soutenir les technologies de la chaîne d'approvisionnement

L'étude commandée de l'examen de la LTC a permis de déterminer des approches axées sur la technologie ayant le potentiel d'améliorer la performance de la chaîne d'approvisionnement, y compris d'améliorer le suivi et la traçabilité des biens et du fret.

Réhabilitation et maintien de l'infrastructure de transport

Les entrevues et l'examen des documents ont permis de souligner la nécessité de trouver des moyens de favoriser davantage les projets visant à réhabiliter et à maintenir l'infrastructure de transport. Les points de vue soulignant l'importance de maintenir et de réhabiliter l'infrastructure existante et indiquant que celle-ci devrait être aussi prioritaire que la construction de nouvelles infrastructures sont récurrents. Bien que ces types de projets soient admissibles dans le cadre de programmes comme l'IPCAP, ils ne sont pas toujours considérés comme des propositions attrayantes.

Porte et Corridor de l'Asie-Pacifique

De nombreuses présentations ont souligné les besoins relatifs à la Porte et au Corridor de l'Asie-Pacifique. Une présentation de la Chambre de commerce de la Colombie-Britannique détermine un goulot d'étranglement en indiquant que « le remplacement du tunnel Massey par un pont [...] permettra de débloquer le couloir congestionné de la route 99 et la pleine utilisation du port Delta et du fleuve Fraser pour le transport des marchandises ». Dans la présentation, on ajoute que « le pont ferroviaire de New Westminster doit être remplacé pour permettre aux marchandises et aux ressources d'accéder aux terminaux de la rive nord du bras de mer Burrard, sans nuire à la circulation des marchandises le long du fleuve ».

Les investissements routiers relatifs aux corridors principaux de transport des marchandises font aussi souvent l'objet de discussion, surtout dans la présentation de la Greater Vancouver Gateway Society.

Constatation 2 : La programmation d'infrastructure relative aux portes d'entrée et aux corridors commerciaux continue d'être alignée aux priorités fédérales et ministérielles.

Le budget de 2016 indiquait que le renforcement du commerce avec la région de l'Asie-Pacifique est une priorité majeure. De plus, l'infrastructure est une priorité considérable – et la phase 2 du plan relatif à l'infrastructure gouvernementale (dont la mise en place est prévue entre la troisième et la huitième année du plan gouvernemental) sera axée notamment sur la rapidité et l'efficacité des corridors commerciaux pour permettre aux exportateurs canadiens de profiter pleinement du commerce international. Dans le cadre de son discours tenu en avril 2016 à l'Economic Club of Canada, Marc Garneau, ministre des Transports, a indiqué que « nos corridors commerciaux représentent l'exigence clé dans l'établissement de notre futur système de transport ». La lettre de mandat du ministre des Transports envoyée au ministre Garneau par le Premier ministre énonçait que le ministre des Transports est tenu de collaborer avec le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, « qui dirigera la mise en œuvre du Fonds Chantiers Canada nouvellement formé », qui comprend le financement des corridors de transport et des postes frontaliers.

En vue d'évaluer dans quelle mesure l'infrastructure liée au commerce est harmonisée aux priorités gouvernementales et ministérielles, les évaluateurs ont analysé le contenu des discours du Trône et des budgets fédéraux présentés entre 2012 et 2016. Comme il est indiqué dans le tableau 2, les investissements relatifs aux portes d'entrée et aux corridors commerciaux constituent les priorités gouvernementales et ministérielles.

RENDEMENT

L'analyse du rendement des deux programmes a été effectuée au niveau du projet et du système.

Atteinte des résultats au niveau du projet

Pour évaluer les résultats au niveau du projet relatifs aux projets d'infrastructure, l'évaluation dépendait principalement des analyses rétrospectives (22 pour l'IPCAP, 15 pour le FPEPF) et des analyses des médias, le cas échéant. Ces observations devraient être considérées en tenant compte que des renseignements limités ont été recueillis par l'entremise d'analyses des médias et que les rapports sur l'analyse rétrospective ne sont pas les outils les plus efficaces pour obtenir des renseignements rigoureux sur le rendement relatif aux impacts des projets d'infrastructure (pour obtenir des observations plus approfondies sur l'efficacité des évaluations rétrospectives, consultez la section sur la conception et la mise en œuvre du présent rapport).

Les tableaux 3a et 3b fournissent une concordance entre les catégories touchées (par exemple, capacité accrue) et la nature de l'information relative aux résultats des projets terminés pour l'IPCAP et le FPEPF.

La source des renseignements relatifs aux résultats est indiquée par la lettre « R » (rapport rétrospectif) ou « M » (analyse des médias). La lettre « R » de couleur rouge indique que les données relatives aux résultats sont projetées, mais qu'elles n'ont pas encore été observées. La lettre « R » en bleu indique que les données relatives aux résultats ont été observées. Le symbole « # » apparaît lorsque la lettre source indique que les données relatives aux résultats sont quantitatives. Les données relatives aux résultats sont qualitatives lorsque le symbole « # » n'apparaît pas à côté de la lettre source. Veuillez consulter la légende du tableau 3a et du tableau 3b pour obtenir une description détaillée.

Tableau 3a. Résultats du projet de l'IPCAP déterminés dans le cadre des rapports sur l'analyse rétrospective et de l'analyse des médias

Titre du projet de l'IPCAP	Résultats relatifs au projet de l'IPCAP				
	Sécurité accrue (Taux de collision ou d'accident, réhabilitation de l'infrastructure)	Amélioration des déplacements (Temps, congestion, facilité des passages)	Capacité accrue (Mises à niveau/expansion de l'infrastructure, augmentation du trafic, intégration intermodale/du système)	Avantages environnementaux (émissions de gaz à effet de serre, atténuation des eaux de pluie)	Avantages locaux temporaires (Emplois, dépenses des consommateurs, affaires)
1. Projet d'agrandissement du terminal Ashcroft	R	R#	R	M	
2. Colombie-Britannique – Périphérique de la rive sud du Fraser (PRSF)	M	M			
3. Projet de Voie CentrePort Canada	R#	R	R M		
4. Projet de passage supérieur sur le pont-jetée de Deltaport	R	R	R		
5. Route 1 – chemin Hilltop à Balmoral		R			R# M
6. Projet d'élargissement de la route 97 – pont Simon Fraser			R#		
7. Route 97 – réalignement des courbes Wright Station		R	R		
8. Zones commerciales de la rive nord : Passage inférieur de l'avenue Brooksbank	R	R	R		
9. Zones commerciales de la rive nord : Projet relatif à Low-Level Road (combinaison des passages supérieurs Neptune/Cargill et modification du tracé de Low-Level Road	R		R		
10. Échangeur du pont de la rivière Pitt et Mary Hill;	R	R#			
11. CFRB – saut-de-mouton Mufford/64th Avenue du projet de la route 10	R	R			
12. CFRB – projet du passage supérieur de la 152 ^e Rue.	R	R			
13. CFRB – projet du passage supérieur de la 232 ^e Rue	R				

14. CFRB – projet du passage supérieur de la rue 41B à hauteur de Deltaport Way	R	R	R		
15. CFRB – passage supérieur de la 80 ^e Rue		R			
16. CFRB – projet combiné de la ville de Surrey : 3.1 – passage supérieur de la 192 ^e Rue	R	R			
17. CFRB – projet combiné de la ville de Surrey : 3.2 – passage supérieur de la 54 ^e Avenue		R			
18. CFRB – projet combiné de la ville de Surrey : 3.3 – passage supérieur de la 196 ^e Rue		R			R
19. CFRB – projet Whistle Cessation de Panorama Ridge (remplace le passage supérieur de la 168 ^e rue)			R		
20. Projet de corridor routier, ferroviaire et de services publics de l’île Ridley			R		R
21. ZCRS : saut-de-mouton à la rue Powell	R	R		R	
22. ZCRS : projet de corridor de la rive sud (auparavant Stewart Street)	R	R	R		

Légende		
Source d’information :	R = Rapport rétrospectif	M = Média
Code de couleur des résultats :	■ = Résultat projeté	■ = Résultat observé
Résultats quantitatifs :	# = Observations ou projections quantitatives, par opposition aux données qualitatives	

Tableau 3b. Résultats du projet du FPEPF déterminés dans le cadre des rapports sur l'analyse rétrospective et de l'analyse des médias

Titre du projet du FPEPF	Résultats du projet du FPEPF				
	Sécurité accrue (Taux de collision ou d'accident, réhabilitation de l'infrastructure)	Amélioration des déplacements (Temps, congestion, facilité des passages)	Capacité accrue (Mises à niveau/expansion de l'infrastructure, augmentation du trafic, intégration intermodale/du système)	Avantages environnementaux (émissions de gaz à effet de serre, atténuation des eaux de pluie)	Avantages locaux temporaires (Emplois, dépenses des consommateurs, affaires)
1. Route 1 – Chemins Murray à Pennfield	R#	R#	R		
2. Aéroport international de Fredericton – améliorations à la piste 15-33			R		
3. Aéroport international de Gander : modernisation de la piste	R		R#		
4. Aéroport international Stanfield d'Halifax : Prolongement de piste	R		R# M		R#
5. Réalignement du détenteur d'un certificat de type, New Haven, Î.-P.-É.	R# M	R#	R	R	R# R#
6. Î.-P.-É. – Pont de la Confédération – projets de STI	R M	R M	R# M		
7. Marine Institute de la Memorial University : Expansion du projet	R		R#		
8. Pont Blue Water : projet de réfection du pont et de l'esplanade canadienne	R	R M	R R#	R	
9. Réaménagement de l'esplanade de Queenston – Phase II	R#	R# M	R R#		
10. Aéroport international du Grand Moncton – Projet d'expansion de la piste			R R# M		
11. Agrandissement de l'aérogare de l'aéroport de Charlottetown			R# R# M		

Titre du projet du FPEPF	Résultats du projet du FPEPF				
	Sécurité accrue (Taux de collision ou d'accident, réhabilitation de l'infrastructure)	Amélioration des déplacements (Temps, congestion, facilité des passages)	Capacité accrue (Mises à niveau/expansion de l'infrastructure, augmentation du trafic, intégration intermodale/du système)	Avantages environnementaux (émissions de gaz à effet de serre, atténuation des eaux de pluie)	Avantages locaux temporaires (Emplois, dépenses des consommateurs, affaires)
12. Projet d'élargissement de la 52 ^e Rue S.-E. (Calgary)	R#	R	R R#		
13. Port de Belledune – installation de transbordement intermodal et de fabrication modulaire		R#	R R M	R#	R M
14. Remise en état du pont du port de Saint John	R	R	R		R
15. Port de Saint John – modernisation de la porte d'entrée pour les navires de croisière	R M		R# M		

Légende	
Source d'information :	R = Rapport rétrospectif M = Média
Code de couleur des résultats :	■ = Résultat projeté ■ = Résultat observé
Résultats quantitatifs :	# = Observations ou projections quantitatives, par opposition aux données qualitatives

FITPCAP

Au moment de la rédaction de ce rapport en juin 2016, dans le cadre du FITCAP, 61 projets étaient approuvés dont 41 (67 %) étaient terminés, 11 (18 %) étaient en cours, 5 (8 %) n'avaient pas encore été démarrés et 4 (7 %) avaient été annulés.

Constatation 3: Les projets financés par le FITCAP ont favorisé l'amélioration de la capacité de transport et la réduction de la congestion de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

On a enregistré une augmentation de la capacité au sein de plusieurs ports, routes et chemins de fer en raison des projets financés. Au total, près de 57 kilomètres de nouvelles routes ont été ajoutés, 3 ponts ont été construits/remplacés, 15 passages à niveau ont été construits et plusieurs routes ont été élargies. La capacité accrue a également entraîné l'amélioration du rendement des points de transfert multimodaux.

Lignes de chemin de fer principales

Tous les trains qui pénètrent et quittent Port Metro Vancouver sur les lignes de chemin de fer principales du CP et du CN doivent passer par le terminal d'Ashcroft. Avant le **projet d'agrandissement du terminal d'Ashcroft**, le corridor longeant le terminal était une voie unique. Les wagons porte-rails, parfois plusieurs à la fois, devaient occuper les lignes principales pendant l'aiguillage des voies pour le trafic entrant ou sortant. {Supprimé AIPRP}

Le **Projet de corridor routier, ferroviaire et de services publics de l'île Ridley** a permis {Supprimé AIPRP}

Routes et routes express

Le **projet de la voie CentrePort Canada** a permis la construction d'une nouvelle route express à quatre voies de 9,1 kilomètres qui relie le port intérieur CentrePort Canada et l'autoroute Perimeter Highway de Winnipeg au réseau routier national et à l'aéroport international James Armstrong Richardson. {Supprimé AIPRP}

Passages à niveau et améliorations des intersections

Plusieurs projets de projets furent réalisés sur les passages à niveau dans le Lower Mainland en Colombie-Britannique, notamment le long du corridor ferroviaire de Roberts Bank, un important corridor ferroviaire de 70 kilomètres qui relie la plus importante installation de conteneurs du Canada et un terminal charbonnier majeur de Roberts Bank au réseau ferroviaire d'Amérique du Nord. Les projets du **corridor ferroviaire de Roberts Bank (CFRB)** consistèrent en une série de projets de passages à niveau en vue d'améliorer le courant et le volume de circulation le long du corridor afin d'améliorer l'efficacité des transports.

Certains projets du CFRB permettraient des améliorations de l'efficacité et de l'activité ferroviaire le long du corridor. Pour l'essentiel, de plus longs trains seraient en mesure d'utiliser le corridor, la longueur des voies d'évitement ne limitant plus l'accès. Ces dernières n'atteignaient pas plus de 8 000 pieds avant le début des projets du CFRB. Le prolongement des voies d'évitement à certains endroits

pourra permettre à des trains de plus de 12 000 pieds d'utiliser le corridor. Cela devrait logiquement se traduire, entre autres, par des avantages liés à la productivité.

{Supprimé AIPRP}

Constatation 4 : On observe des signes d'amélioration de la sécurité du système de transport le long de la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, ainsi que de la qualité de vie des collectivités locales touchées par les projets du Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (FITPCAP).

Pour la majorité des projets achevés, une amélioration de la sécurité a été rapportée, notamment en ce qui a trait aux nouvelles routes, aux nouveaux ponts, aux passages à niveau et aux intersections améliorées. Par exemple, le ***projet du pont de la rivière Pitt et de l'échangeur Mary Hill*** **{Supprimé AIPRP}**

Depuis l'achèvement du *projet d'élargissement de la route 97 – pont Simon Fraser*, {Supprimé AIPRP} De façon similaire, les *projets du corridor ferroviaire Roberts Bank*, le *projet d'agrandissement du terminal d'Ashcroft* et le *projet de la Route 1 – chemin Hilltop au chemin Balmoral* ont tous, dans une certaine mesure, engendré des résultats positifs en matière de sécurité.

{Supprimé AIPRP}

Constatation 5 : On observe des signes d'amélioration de la connectivité intermodale, mais il manque d'information sur les résultats.

Un facteur important, la connectivité intermodale influence la fluidité du transport des marchandises à travers la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, et comprend divers modes de transports : maritime, ferroviaire et routier. Dans le cas de l'expédition par conteneur, la capacité de transbordement d'un mode à l'autre est cruciale. Deux des projets liés au FITPCAP étaient considérés comme intermodaux. Le rapport rétrospectif du *projet d'agrandissement du terminal d'Ashcroft* {Supprimé AIPRP}

Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (FPEPF)

Au moment de rédiger cette évaluation, 41 projets d'infrastructures ont été financés, 29 sont terminés et 4 sont annulés.

Constatation 6 : Presque tous les projets financés par le FPEPF ont mené à une capacité accrue, incluant le prolongement de pistes d'aéroport, la mise à niveau d'infrastructures portuaires et l'amélioration de postes frontaliers. On observe les signes d'une diminution du temps d'attente et une augmentation des trafics maritime et aérien en raison d'une capacité accrue.

Aéroports

Depuis l'achèvement des projets aéroportuaires, incluant le prolongement de pistes et la mise à niveau de terminaux dans le cadre du FPEPF, on observe les signes d'une activité accrue dans certains aéroports. Le *projet de prolongement de la piste de l'aéroport international Stanfield de Halifax*, complété en juin 2013, a prolongé la piste de l'aéroport de 1 700 pieds. {Supprimé AIPRP} Une analyse des médias a indiqué que cette augmentation d'achalandage est attribuable au projet de prolongement de piste réalisé à l'*aéroport international du Grand Moncton*. Cette même analyse a aussi montré, au fil des ans, la force du trafic de passagers à l'*aéroport de Charlottetown* depuis l'agrandissement de l'aérogare. Il n'a toutefois pas été établi que cet achalandage découle de l'agrandissement de l'aérogare.

Ports

On observe des signes d'activité accrue au *port de Saint John*. Ce projet terminé en 2011 avait impliqué plusieurs mises à niveau des installations du port, incluant la construction d'un nouveau terminal pouvant desservir de plus grands navires. {Supprimé AIPRP}

Les preuves anecdotiques issues d'entrevues avec des informateurs clés montrent une telle croissance du trafic au port d'Halifax que, sans la capacité accrue rendue possible par la mise à niveau des infrastructures, le port n'aurait pas été en mesure de gérer les niveaux de circulation actuels.

Routes

Tel qu'indiqué dans le rapport rétroactif, on prévoit que le **projet de la Route 1 – Chemins Murray à Pennfield {Supprimé AIPRP}**

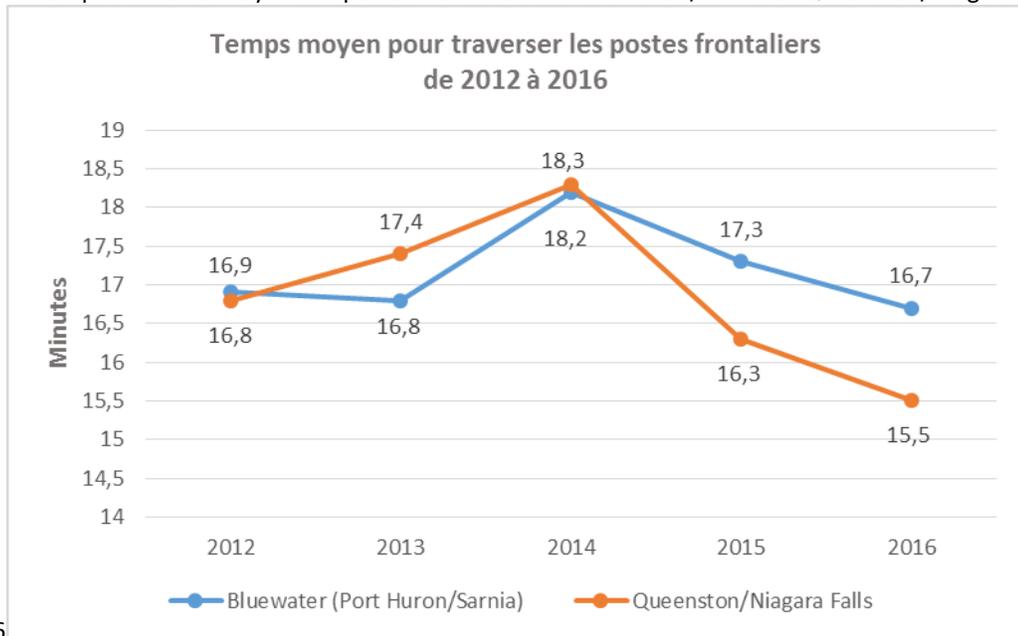
Constatation 7 : Les temps d'attente aux postes frontaliers des ponts internationaux Queenston et Blue Water ont fluctué entre 2012 et 2016. Cependant, une amélioration fut observée durant la période de pointe du mois d'août à Queenston, et les temps d'attente pour les deux ponts ont affiché une tendance à la baisse.

Les deux projets terminés aux postes frontaliers ont ajouté des voies, des installations d'inspection et d'autres améliorations. Le **projet de réfection du pont et de l'esplanade canadienne du pont Blue Water** a mené à la construction de voies supplémentaires à l'approche de l'esplanade, à l'acquisition de nouvelles cabines d'inspection d'Agence des services frontaliers du Canada, à une amélioration du drainage de surface et à la construction de stations de pompage des eaux d'orage, à une signalisation supplémentaire et une amélioration de l'éclairage, du système électrique et du système de communication du deuxième poste frontalier le plus achalandé du Canada.

L'objectif de la **phase II du projet de réfection de l'esplanade de Queenston** était la construction de nouvelles voies d'inspection primaire pour les passagers et les autobus, des installations d'inspection des véhicules commerciaux, des installations d'inspection des autobus et des véhicules de passagers, une installation d'inspection animale, et un nouvel édifice central pour l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) sur l'esplanade canadienne du pont international de Queenston-Lewiston. Ces améliorations visaient une réduction des retards dans l'écoulement du trafic, une hausse de la sécurité et une augmentation de l'efficacité des contrôles relatifs aux échanges internationaux et aux voyages vers le Canada.

Entre 2012 et 2016, on a observé une fluctuation du temps d'attente moyen dans les postes frontaliers des deux ponts internationaux. Le temps moyen du passage aux postes frontaliers de Queenston et Niagara Falls était de 16,8 minutes en 2012, puis est monté à 18,2 minutes en 2015 avant de redescendre à 15,5 minutes en 2016. Au poste frontalier du pont Blue Water, il fallait compter 16,9 minutes en 2012, puis la plus longue attente sur 5 ans à 18,2 minutes, avant de redescendre à 16,7 minutes en 2016. Voir les détails au graphique 1.

Graphique 1. Temps d'attente moyen aux postes frontaliers de Port Huron/Sarnia et Queenston/Niagara Falls,



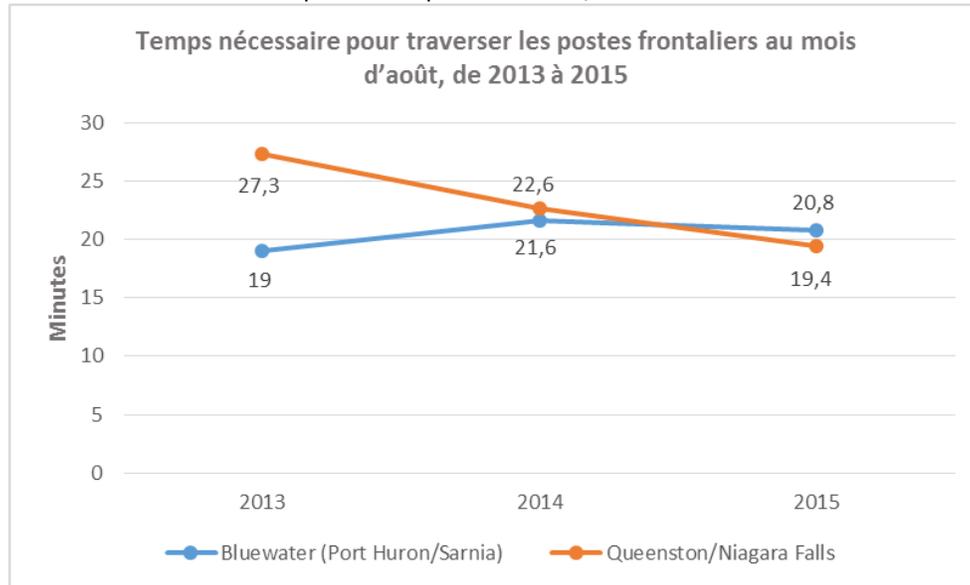
2012-2016

Remarque : Le temps d'attente moyen aux postes frontaliers pour 2016 est basé sur les données du mois de janvier à juin seulement et pourrait ne pas refléter la véritable moyenne annuelle.

Cependant, si on examine la période de passage la plus achalandée de l'année (le mois d'août), on note une diminution continue de temps d'attente aux postes frontaliers de Queenston et de Niagara Falls, soit 27,3 minutes en 2013, 22,6 minutes en 2014 et 19,4 minutes en 2015, ce qui démontre une amélioration d'environ 29 % de la performance. Le poste frontalier du pont Blue Water, par contre, n'a pas montré la même tendance pour le mois d'août, mais a plutôt fluctué durant les trois années examinées (voir graphique 2). Or, en observant les moyennes annuelles pour le pont Blue Water, on constate que les temps d'attente affichent une légère tendance à la baisse, particulièrement de 2014 à aujourd'hui.

Au moment d'évaluer les temps d'attente à la frontière, il faut tenir compte d'un facteur important, et ce facteur va au-delà de l'influence de Transports Canada : les activités de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) influent sur l'utilisation de l'infrastructure au poste frontalier. Par exemple, tel projet de poste frontalier financé par le FPEPF aurait pu se terminer dans les délais fixés et selon les spécifications, mais s'il existe certains problèmes opérationnels à l'ASFC, les temps d'attente à la frontière seront touchés. Dès lors, quand vient le temps d'évaluer les retombées optimales d'un projet d'infrastructure du FPEPF (comme à un poste frontalier), il faut tenir compte de l'impact d'autres agences et entités sur l'atteinte de l'ensemble des résultats.

Graphique 2. Temps d'attente aux postes frontaliers de Port Huron/Sarnia et Queenston/Niagara Falls durant la période de pointe en août, 2013-2015



Constatation 8 : Il existe une preuve de l'amélioration de la sécurité suite aux projets financés par le FPEPF.

Le FPEPF a contribué à deux des quatre phases (phases 3 et 4) du **Projet d'élargissement de la 52e Rue Sud-Est** à Calgary. Le projet a pris fin en septembre 2013. Dans le cadre des travaux de la phase 3, l'artère urbaine a été élargie de deux à quatre voies et l'intersection a également été améliorée. Au cours de la phase 4, un autre segment de l'artère urbaine a été élargi de deux à six voies et des améliorations ont été apportées à l'intersection par la suite. Un passage supérieur a de plus été construit sur la ligne des chemins de fer du Canadien Pacifique et le canal Western Headwaters.

Des données sur le trafic et les collisions ont été et sont toujours recueillies par la ville de Calgary.

{Supprimé AIPRP}

Un autre projet du FPEPF, le **Projet de réalignement de l'autoroute transcanadienne** de New Haven à l'Île-du-Prince-Édouard a permis d'apporter des améliorations en matière de sécurité. **{Supprimé AIPRP}**

{Supprimé AIPRP} Comme le projet a été achevé en septembre 2014, des statistiques sur les accidents n'étaient pas disponibles au moment de la rédaction du Rapport rétrospectif soumis en mars 2015.

Constatation 9 : En ce qui concerne les projets du FPEPF impliquant des améliorations en matière de technologie intelligente et de péage, une preuve préliminaire de la réduction de la congestion sur les principaux ponts et, par conséquent, d'une amélioration du temps de déplacement des utilisateurs de ces ponts existe.

Au nombre des composants du **Projet du pont de la Confédération**, financé dans le cadre du FPEPF, se trouvait l'amélioration des couloirs de péage électroniques afin d'accélérer le temps de traitement et de réduire le nombre de véhicules s'accumulant à la gare de péage. Les travaux ont débuté en juin 2012 et ont été achevés en janvier 2014.

Avant les améliorations, le système de péage avait du mal à lire les transpondeurs installés sur la partie intérieure des pare-brise des véhicules et utilisés pour calculer le péage de façon électronique.

{Supprimé AIPRP}

Le **Projet de réfection du pont du Port de Saint John** est un autre exemple de projet qui a permis de réduire la congestion et d'améliorer le temps de déplacement. Le projet est terminé depuis l'automne 2013. Entre autres composants, le projet impliquait le retrait des bornes de péage du pont. Même si la congestion n'avait pas été quantifiée avant le retrait des bornes de péage dans le Rapport rétrospectif, il est raisonnable de suggérer que le retrait des bornes a permis de réduire la congestion et donc d'améliorer le temps de déplacement des voyageurs utilisant le pont (puisque ces derniers n'ont plus à s'arrêter aux bornes pour faire un paiement et peuvent ainsi conserver une vitesse uniforme sur le pont).

Atteinte des résultats au niveau du système

IPCAP

Une analyse des incidences au niveau du système a été entreprise en examinant les principales sources d'information fournies par la Direction de l'analyse économique de Transports Canada, incluant l'addenda du rapport annuel *Les Transports au Canada* qui rassemble des données d'intervenants de divers secteurs tels que l'Administrations portuaires canadiennes, CN et CP, et les compagnies de camionnage et de transbordement. Dans certains cas, des données statistiques de Statistique Canada et de sources externes comme l'*American Association of Port Authorities* ont également été utilisées.

L'analyse s'est concentrée sur les indicateurs les plus pertinents pour l'évaluation du rendement du système de la Porte de l'Asie-Pacifique, notamment les temps de transit, l'utilisation du port et de la Porte, et les valeurs d'échange entre le Canada et l'Asie par la Porte. Certains indicateurs n'ont pas pu être évalués en raison d'une insuffisance de données, par exemple les émissions de gaz à effet de serre et les impacts environnementaux liés à l'utilisation de la Porte.

L'analyse du rendement au niveau du système de la Porte de l'Asie-Pacifique a ciblé principalement les années 2012 à 2015; donc, certains des résultats devraient être observés dans le contexte du récent ralentissement économique de la Chine. Dans le cadre de l'évaluation, des recherches n'ont pas été exécutées pour comprendre et rendre compte de l'incidence de ce ralentissement sur la Porte de l'Asie-Pacifique; toutefois, notons la mise en garde de la première sous-gouverneure de la Banque du Canada : « Des tensions émanant de la Chine pourraient gagner le Canada, qui se ressentirait surtout du ralentissement des échanges commerciaux et de la baisse des prix des produits de base »². Dans un autre rapport, on note également une baisse des exportations de la Chine de 1,8 pour cent en 2015, alors que ses importations ont pour leur part chuté de 13,2 pour cent. Le Baltic Dry Index, qui mesure les prix du transport du charbon, du minerai de fer, des céréales et des produits de base autres que le pétrole a chuté de 76 pour cent depuis le mois d'août et est actuellement à son plus bas niveau enregistré. Les taux d'expédition pour les itinéraires partant de l'Asie ont aussi chuté et le trafic diminué dans certains des principaux ports de la région. Les volumes au Port de Hong Kong, le quatrième port le plus occupé, ont diminué de 9,5 pour cent l'an dernier³.

Considérant le fait que la chaîne d'approvisionnement desservie par la Porte de l'Asie-Pacifique comporte plusieurs facettes et est dynamique, il est très difficile d'attribuer des changements précis du rendement de la chaîne d'approvisionnement globale à des interventions individuelles financées par le biais de l'IPCAP. Toutefois, les projets d'infrastructure modifient le paysage de la chaîne d'approvisionnement de façon concrète, ce qui devrait logiquement engendrer des avantages spécifiques en termes de rendement.

Finalement, lorsqu'on examine les résultats au niveau du système décrits dans la section suivante, il est important de garder en tête l'influence cumulative que les projets d'infrastructure de la Porte ont et le fait que la façon d'améliorer la capacité et le débit, par exemple, peut contribuer au rendement global d'un système dynamique à facettes multiples.

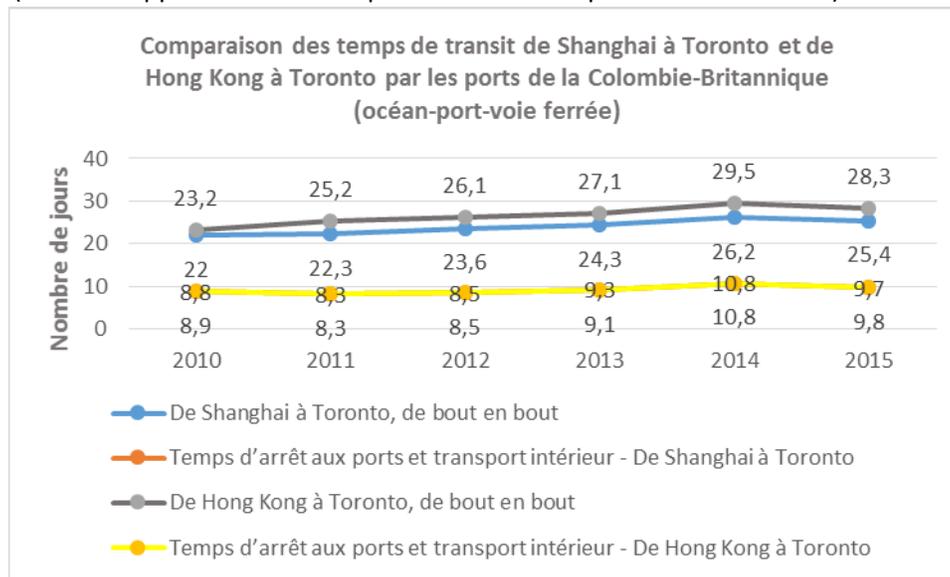
² Communiqué de presse de la Banque du Canada, 5 avril 2016

³<http://www.bloomberg.com/news/articles/2016-02-11/shipping-industry-suffering-from-china-s-trade-slowdown>

Constatation 10 : Les temps de transit moyens de bout en bout des principales villes d'Asie vers le Canada intérieur par la Porte de l'Asie-Pacifique ont augmenté de façon générale entre 2010 et 2015; cependant, le rendement des segments d'arrêt au port et de transport intérieur de façon individuelle a varié au cours de la période et d'une chaîne d'approvisionnement à l'autre.

Tel que mesuré par un indicateur de fluidité de Transports Canada, les temps de transit de bout en bout sont composés de trois segments : transport maritime, arrêt au port et transport intérieur. Les projets d'infrastructure du FPEFP ont l'incidence la plus directe sur les deux derniers segments. Les temps de transit moyens de Shanghai et Hong Kong à Toronto par les ports de Colombie-Britannique au moyen de la chaîne d'approvisionnement par voie maritime-portuaire-ferroviaire ont augmenté de 2010 à 2015 (mesurés en jours), alors que les temps d'arrêt au port et de transport intérieur combinés ont varié de 8,3 jours en 2011 à 10,3 jours en 2014. Voir le diagramme 3 pour en savoir plus.

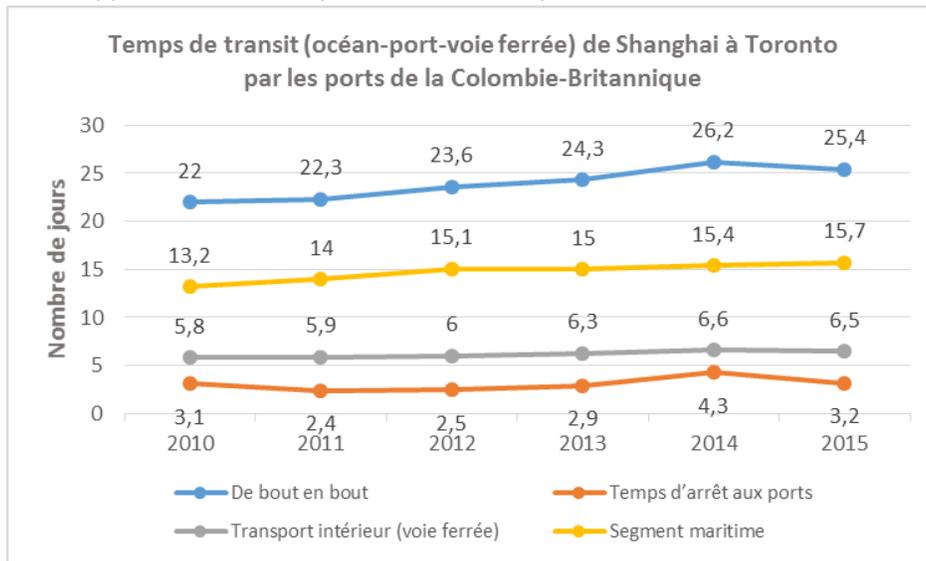
Diagramme 3. Temps de transit Shanghai-Toronto et Hong Kong-Toronto par les ports de Colombie-Britannique (chaîne d'approvisionnement par voie maritime-portuaire-ferroviaire) de 2010 à 2015



Source : portail Web abordant la fluidité, analyse économique, Transports Canada

La tendance des temps de transit devrait toutefois être examinée en tenant compte du fait que les chaînes d'approvisionnement mondiales comptent des éléments qui vont au-delà du contrôle des interventions à l'infrastructure du FPEFP; par exemple, la tendance à adopter une navigation lente en guise de mesure d'économie de coûts par les voies de transport a eu une incidence directe sur les temps de transit du segment maritime de la chaîne d'approvisionnement. Les temps de transit moyens de bout en bout de Shanghai à Toronto par les ports de la côte Ouest du Canada au moyen de la chaîne d'approvisionnement par voie maritime-portuaire-ferroviaire sont passés de 22 jours en 2010 à 25,4 jours en 2015. Au cours de cette période, le segment de transit maritime a connu une augmentation de 13,2 jours en 2010 à 15,7 jours en 2015 et l'augmentation des temps d'arrêt au port et de transport intérieur entre 2010 et 2015 a été de 3 % (de 3,1 à 3,2 jours) et de 12 % (de 5,8 à 6,5 jours), respectivement. Le segment maritime est celui qui a contribué le plus à l'augmentation des temps de transit moyens de bout en bout. Voir le diagramme 4 pour en savoir plus.

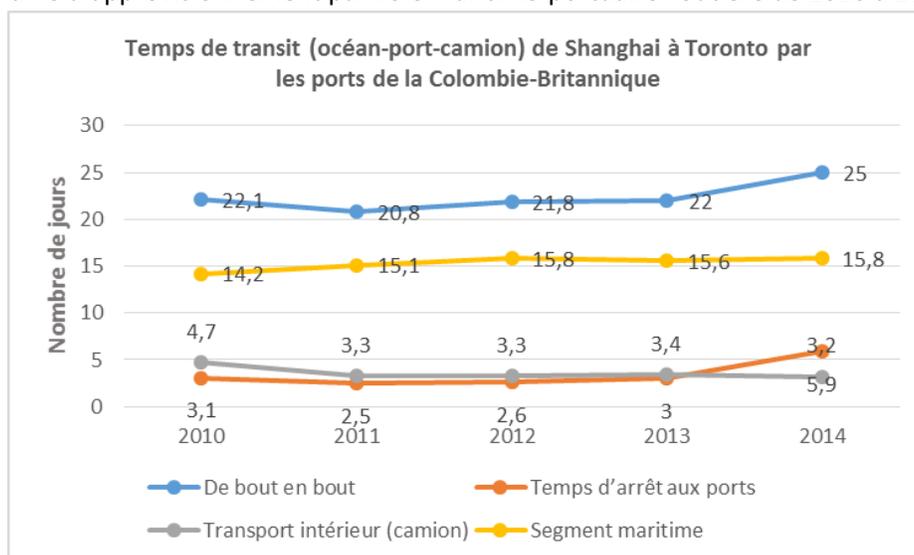
Diagramme 4. Temps de transit Shanghai-Toronto par les ports de Colombie-Britannique au moyen de la chaîne d’approvisionnement par voie maritime-portuaire-ferroviaire de 2010 à 2015



Source : portail Web abordant la fluidité, analyse économique, Transports Canada

Au cours de la période 2010-2014, les temps de transit moyens de bout en bout de Shanghai à Toronto par les ports de Colombie-Britannique au moyen de la chaîne d’approvisionnement par voie maritime-portuaire-routière ont enregistré un meilleur rendement que ceux de la chaîne d’approvisionnement par voie maritime-portuaire-ferroviaire avec une moyenne de 22,3 jours pour 2010-2014 comparativement à une moyenne de 24 jours pour 2010-2015 dans le cas de l’option maritime-portuaire-ferroviaire. Alors que les temps d’arrêt au port ont varié, les temps de transport intérieur par camions ont diminué au cours de la période de cinq ans de 4,7 jours en 2010 à 3,2 jours en 2015, ce qui représente une amélioration globale de 32 %. Voir le diagramme 5 pour en savoir plus.

Diagramme 5. Temps de transit Shanghai-Toronto par les ports de Colombie-Britannique au moyen de la chaîne d’approvisionnement par voie maritime-portuaire-routière de 2010 à 2014

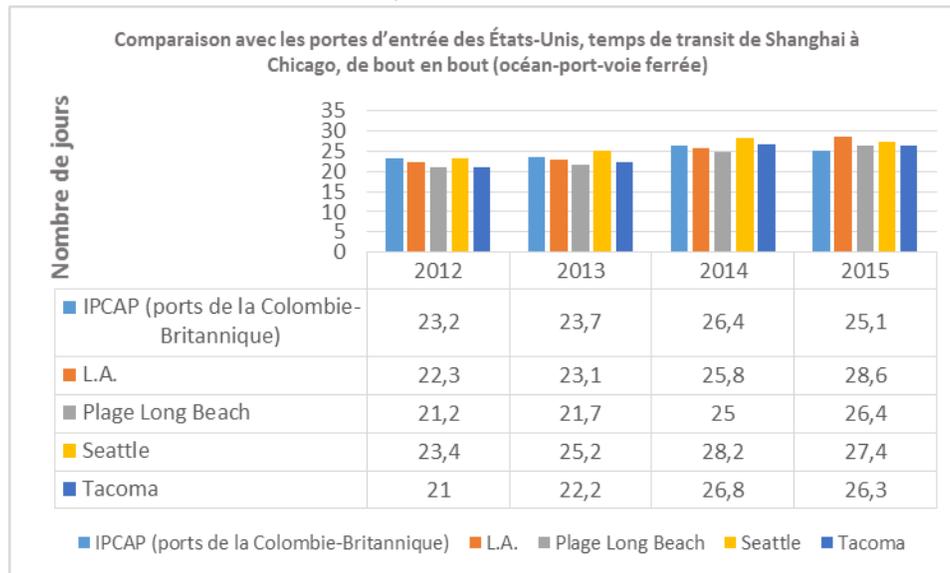


Source : portail Web abordant la fluidité, analyse économique, Transports Canada

Constatation 11 : Les temps de transit moyens de bout en bout à partir de l'Asie vers les villes intérieures américaines par les ports de Colombie-Britannique au Canada ont connu une amélioration importante lorsqu'on les compare aux temps de transit par quatre des principaux ports de conteneurs de la côte Ouest américaine entre 2012 et 2015.

Lorsqu'on les compare et qu'on établit le classement de leurs temps de transit de bout en bout par rapport à ceux d'autres ports aux États-Unis, on constate une amélioration du rendement des ports de Colombie-Britannique. Les temps de transit moyens de bout en bout de Shanghai à Chicago par les ports de Colombie-Britannique étaient de 23,2 jours en 2012, en quatrième position après Tacoma, Long Beach et L.A. Les ports de Colombie-Britannique sont ensuite passés au troisième rang avec 26,4 jours en 2014 après L.A. et Long Beach, puis ils se sont hissés au premier rang en 2015 avec 25,1 jours. Voir le diagramme 6 pour en savoir plus.

Diagramme 6. Comparaison des temps de transit de bout en bout Shanghai-Chicago entre les ports canadiens de Colombie-Britannique et les principaux ports de conteneurs de la côte Ouest américaine pour 2012-2015



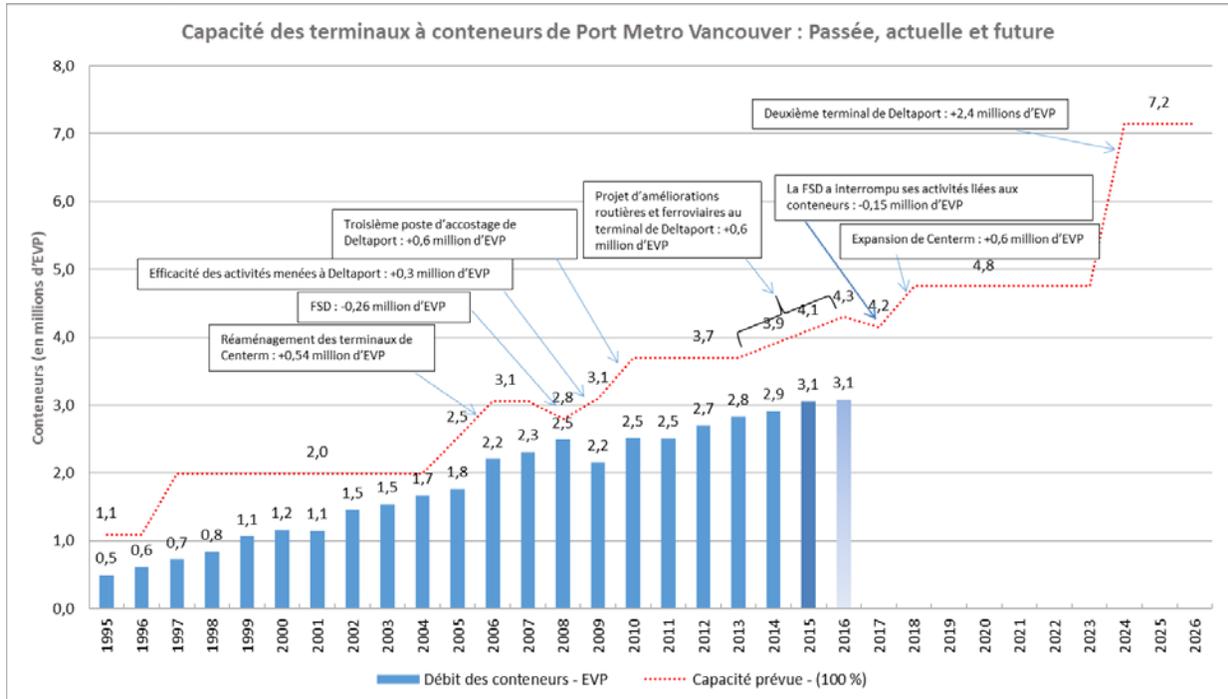
Source : portail Web abordant la fluidité, analyse économique, Transports Canada

Constatation 12 : La capacité de conception des terminaux à conteneurs aux ports de Colombie-Britannique a augmenté avec les années et les volumes de débit des conteneurs.

Au **Port Metro Vancouver (PMV) (maintenant renommé Port de Vancouver)**, la capacité de conception des terminaux à conteneurs à traiter les montants maximaux de volumes de conteneurs sur une base annuelle était de 3,1 millions EVP (équivalents vingt pieds) en 2006 et cette capacité a augmenté à 4,1 millions EVP en 2015. Ceci représente une augmentation d'environ 24 % de la capacité de conception sur une période de 10 ans. L'augmentation de la capacité de conception est en grande partie le résultat d'investissements continus de la part de la Vancouver Fraser Port Authority. Toutefois, le Projet de passage supérieur sur le pont-jetée de Deltaport de 19,9 millions \$ financé par le biais du FITPCAP en 2013 a contribué à la capacité de conception des conteneurs additionnelle prévue de 0,6 million EVP à Deltaport en 2016.

Le débit de conteneurs au Port de Vancouver (c.-à-d. les volumes de conteneurs totaux traités sur une base annuelle) a été de 2,2 millions EVP en 2006 et de 3,1 millions EVP en 2015, ce qui représente une augmentation d'environ 41 % sur la période de 10 ans. Au cours de la période de 10 ans, les terminaux à conteneurs ont atteint plus de 70 % de leur conception ou capacité maximale la plupart des années. Voir le Diagramme 7 pour en savoir plus sur la capacité de conception et le débit des conteneurs au Port de Vancouver.

Diagramme 7. Capacité et débit des terminaux à conteneurs du Port de Vancouver



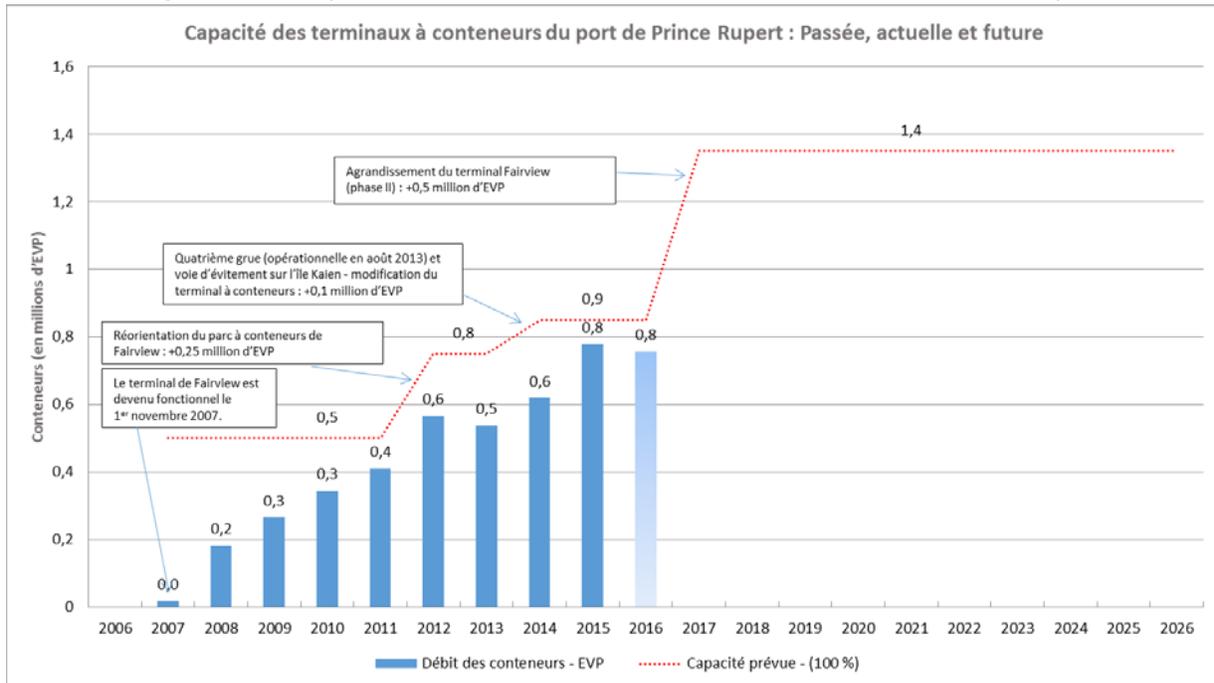
Source : analyse économique, Transports Canada

Au **Port de Prince Rupert**, il n'y avait pas de terminal à conteneurs jusqu'en 2007 lorsque le terminal Fairview a amorcé ses activités. La conteneurisation du terminal Fairview est le résultat d'un effort collaboratif du gouvernement local, des autorités portuaires et du gouvernement fédéral et représente une partie importante de l'IPCAP et de la stratégie de la Porte du Pacifique de la Colombie-Britannique. Trente millions de dollars ont été attribués en soutien à l'ouverture du terminal Fairview par l'entremise de l'IPCAP de Diversification de l'économie de l'Ouest du Canada.

Depuis son ouverture, le terminal Fairview a acquis une capacité de conception additionnelle pour passer de 0,5 million EVP initialement en 2007 à 0,9 million EVP en 2015, ce qui représente une augmentation de 80 %. L'expansion de la Phase II au terminal de Fairview est en cours et vise à augmenter la capacité de 0,5 million EVP de plus pour atteindre une capacité maximale totale de 1,4 million EVP par année.

Le débit de conteneurs au terminal Fairview était de 0,2 million EVP en 2008 et de 0,8 million EVP en 2015, ce qui représente une augmentation d'environ 300 % au cours de la période de huit ans. De 2007 à 2015, le terminal à conteneurs a été en mesure d'atteindre plus de 70 % de sa capacité de conception ou maximale. Voir le Diagramme 8 pour en savoir plus sur la capacité de conception et le débit des conteneurs au Port de Prince Rupert.

Diagramme 8. Capacité et débit du terminal à conteneurs du Port de Prince Rupert

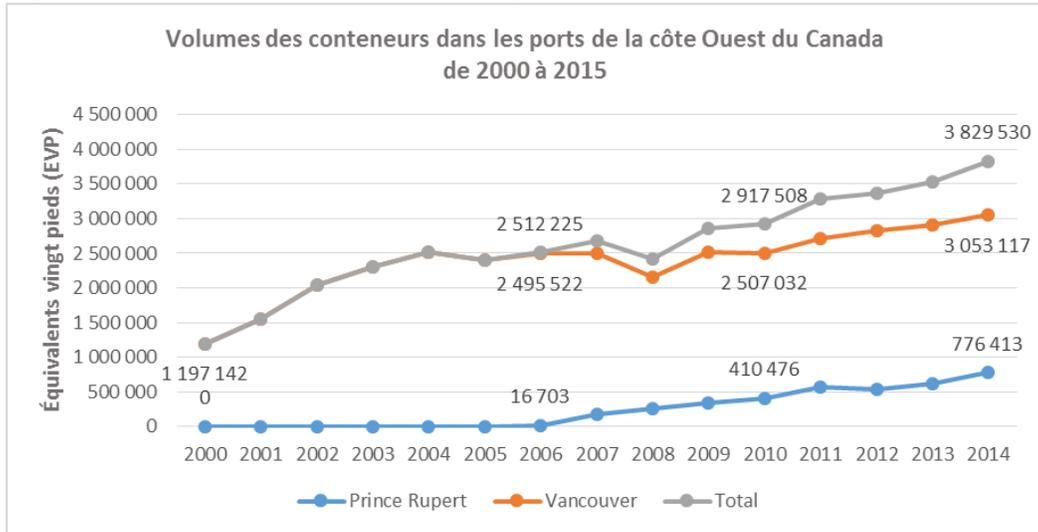


Source : analyse économique, Transports Canada

Constatation 13 : le débit de conteneurs aux ports de Prince Rupert et de Vancouver a augmenté presque chaque année entre 2006 et 2014, et le classement de ces ports s'est amélioré par rapport aux quatre plus grands ports à conteneurs de la côte Ouest américaine.

Le volume total des conteneurs traités aux ports de Prince Rupert et de Vancouver a atteint 3 829 530 EVP (Équivalents vingt pieds) en 2014, contre 2 512 225 EVP en 2006, soit une augmentation approximative de 52 %. En dépit d'une réduction du débit en 2008 et en 2010, la tendance globale des EVP de conteneurs totaux traités par les ports de la côte Ouest du Canada était en hausse entre 2006 et 2014. Voir le diagramme 9 pour en savoir plus.

Diagramme 9. Débit de conteneurs dans les ports de la côte Ouest du Canada (2000-2015)



Source : analyse économique, Transports Canada

En termes de performances du trafic des conteneurs portuaires, les ports de Colombie-Britannique du Canada ont maintenu ou amélioré leur classement par rapport aux quatre plus grands ports de la côte Ouest américaine (à savoir, Los Angeles, Long Beach, Seattle et Tacoma. Selon le classement du trafic de conteneurs portuaires de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) publié par l'Association américaine des autorités portuaires⁴, le classement du port de Prince Rupert est passé de la 26^e place en 2010-2011 à la 21^e place en 2014 et en 2015. Le port Metro Vancouver (PMV) a maintenu son classement à la 5^e place de 2010 à 2013 et est retombé à la 6^e place en 2014 et en 2015, uniquement en raison de la fusion des ports de Seattle et de Tacoma, depuis 2014. Voir le tableau 4 pour en savoir plus.

Tableau 4. Classement du trafic de conteneurs portuaires de l'ALENA (2010-2015)

Année	Prince Rupert	Vancouver	Los Angeles	Long Beach	Seattle	Tacoma
2010	26	5	1	2	7	12
2011	26	5	1	2	7	11
2012	23	5	1	2	10	11
2013	24	5	1	2	12	10
2014	21	6	1	2	4	4
2015	21	6	1	2	5	5

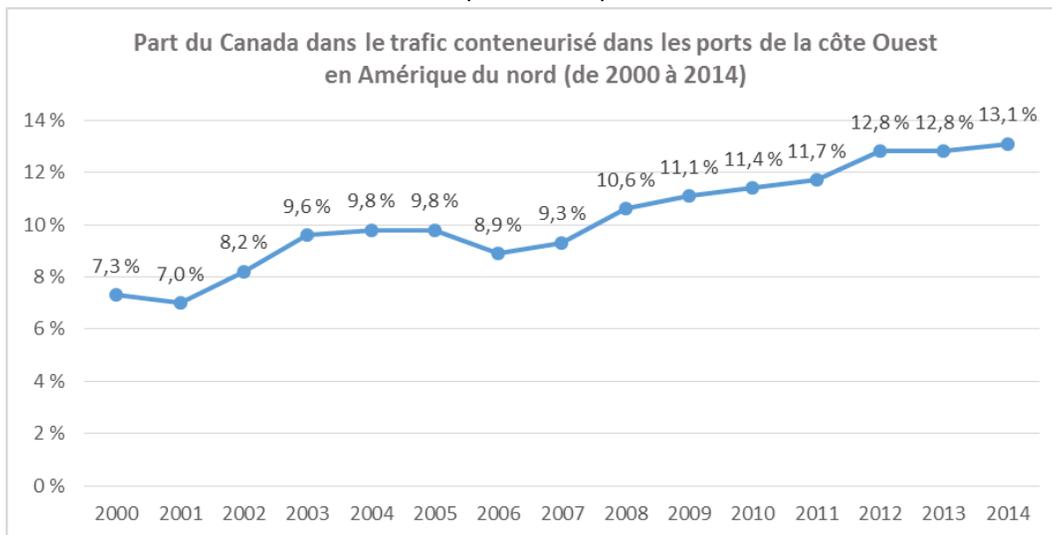
Source : Association américaine des autorités portuaires, statistiques portuaires

Constatation 14 : la part du Canada du trafic total de conteneurs de la côte Ouest de l'Amérique du Nord est en augmentation depuis 2006, et les quantités d'importations de conteneurs américaines transitant par les deux ports de Colombie-Britannique sont en hausse globale.

⁴ Association américaine des autorités portuaires. <http://www.aapa-ports.org/unifying/content.aspx?ItemNumber=21048>.

En 2006, les deux ports de Colombie-Britannique accaparaient 8,9 % du trafic total de conteneurs de la côte Ouest de l'Amérique du Nord. Depuis, ce pourcentage a augmenté d'année en année (sauf en 2013, où il est resté le même que l'année précédente), et a atteint 13,1 % en 2014, ce qui correspond approximativement à une augmentation de 47 % en huit ans. Voir le diagramme 10 pour en savoir plus.

Diagramme 10. Part du Canada du trafic total de conteneurs de la côte Ouest de l'Amérique du Nord (2000-2014)



Source : analyse économique, Transports Canada

Cette augmentation peut en partie être attribuée à l'augmentation du nombre des navires de transport par conteneurs utilisant les ports de la côte Ouest du Canada. Les données révèlent que le nombre d'importations de conteneurs destinés aux États-Unis utilisant des ports de la côte Ouest du Canada est en augmentation. **{Supprimé AIPRP}** Voir le tableau 5 pour en savoir plus.

Tableau 5. Composition des volumes d'importations en conteneur au port Metro Vancouver, 2008-2015

Année	Volumes totaux des importations (EVP)	EVP vers les É.-U.	EVP vers le Canada	% vers les É.-U.
2008	1 238 350	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}
2009	1 007 304	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}
2010	1 233 051	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}
2011	1 234 585	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}
2012	1 349 375	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}
2013	1 409 978	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}

Année	Volumes totaux des importations (EVP)	EVP vers les É.-U.	EVP vers le Canada	% vers les É.-U.
2014	1 502 643	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}
2015	1 562 172	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}

Source : analyse économique, Transports Canada

{Supprimé AIPRP} Voir le tableau 6 pour plus de détails.

Tableau 6. Composition des volumes d'importations en conteneur au port de Prince Rupert, 2008-2015

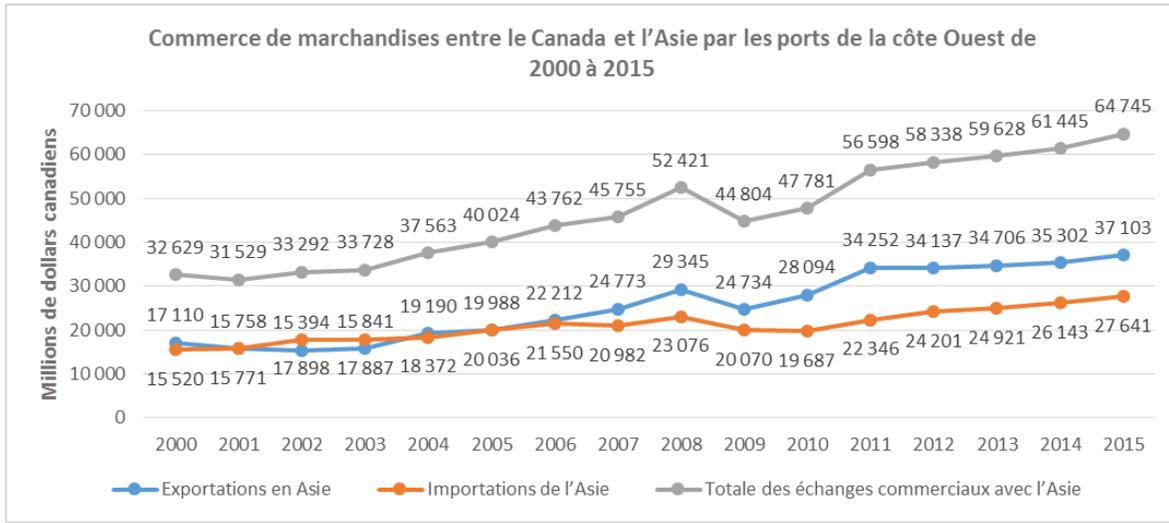
Année	Volumes totaux des importations (EVP)	EVP vers les É.-U.	EVP vers le Canada	% vers les É.-U.
2008	101 080	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}
2009	155 675	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}
2010	193 507	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}
2011	233 146	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}
2012	318 065	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}
2013	314 795	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}
2014	352 083	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}
2015	439 049	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}	{Supprimé AIPRP}

Source : analyse économique, Transports Canada

Constatation 15 : le commerce de marchandises du Canada avec l'Asie via la Porte de l'Asie-Pacifique est en augmentation depuis 2009. Parallèlement à l'augmentation du commerce entre la Chine et le Canada via les ports de la côte Ouest du Canada, les activités commerciales du Canada avec d'autres pays asiatiques comme le Japon et la Corée du Sud ont également augmenté via la Porte.

Entre 2006 et 2015, la valeur des marchandises commerciales du Canada avec l'Asie a augmenté de 43 762 millions de dollars (2006) à 64 745 millions de dollars (2015), soit une augmentation de 48 %. En dépit d'une diminution en 2009, la valeur commerciale (indiquée dans le diagramme 11) présente une tendance annuelle à la hausse entre 2006 et 2015. Les données commerciales ont également révélé que, si les relations commerciales du Canada avec l'Asie sont principalement axées sur les importations, la valeur des marchandises exportées par le Canada en Asie via les ports de la côte Ouest est plus élevée que la valeur des importations de l'Asie vers le Canada depuis 2006. Voir le diagramme 11 pour en savoir plus.

Diagramme 11. Valeur des marchandises commerciales entre le Canada et l'Asie via les ports de la Porte de l'Asie-Pacifique



Source : Statistique Canada, Base de données sur le commerce international canadien de marchandises

Remarque 1 : dans le cas des exportations, on retient le mode de transport utilisé pour franchir la frontière internationale, lequel peut être différent du mode de transport à l'intérieur du Canada.

Remarque 2 : dans le cas des importations, on retient le dernier mode utilisé pour transporter les marchandises jusqu'au bureau de dédouanement au Canada, ce mode est obtenu à partir des documents douaniers de l'ASFC. Il ne s'agit pas forcément du mode utilisé pour transporter les marchandises jusqu'au point d'entrée du Canada dans le cas d'un dédouanement intérieur. En conséquence, les importations canadiennes par voie maritime et aérienne peuvent être sous-estimées.

Toutefois, malgré l'augmentation de la valeur des marchandises commercialisées avec l'Asie via la Porte de l'Asie-Pacifique, son pourcentage dans le commerce total du Canada avec l'Asie fluctue. Par exemple, ce pourcentage s'élevait à 43,4 % en 2006, et seulement à 38,7 % en 2015, avec un pic à 51,7 % en 2014. Voir le tableau 7 pour plus de détails.

Tableau 7. Commerce du Canada avec l'Asie via la Porte de l'Asie-Pacifique par rapport au commerce total du Canada avec l'Asie

Année	Commerce avec l'Asie via la Porte de l'Asie-Pacifique (en millions de \$)	Commerce total avec l'Asie (en millions de \$)	Pourcentage du commerce avec l'Asie via la Porte de l'Asie-Pacifique par rapport au commerce total du Canada avec l'Asie (%)
2006	43 762	100 725	43,4
2007	45 755	118 878	38,5
2008	52 421	107 292	48,9
2009	44 804	118 922	37,7
2010	47 781	134 640	35,5
2011	56 598	138 469	40,9
2012	58 338	145 566	40,1
2013	59 628	152 915	39
2014	61 445	118 878	51,

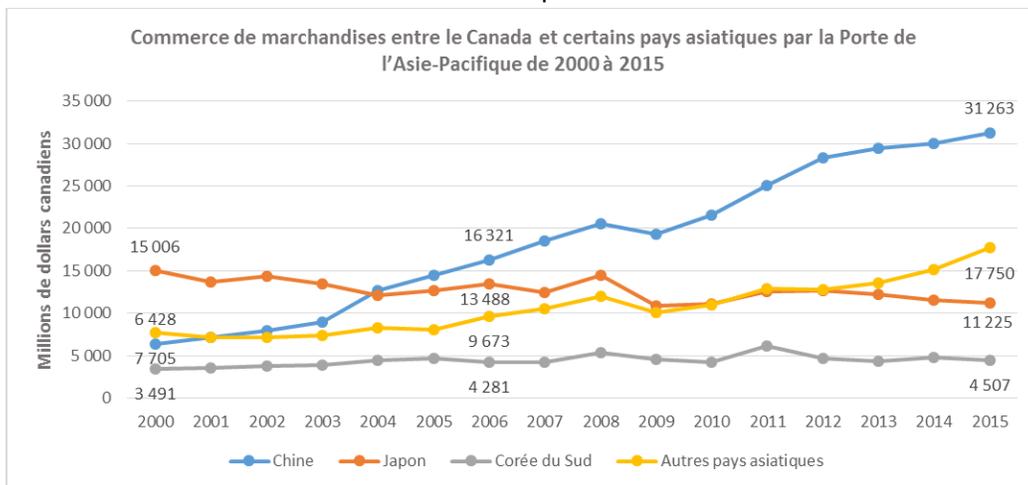
Année	Commerce avec l'Asie via la Porte de l'Asie-Pacifique (en millions de \$)	Commerce total avec l'Asie (en millions de \$)	Pourcentage du commerce avec l'Asie via la Porte de l'Asie-Pacifique par rapport au commerce total du Canada avec l'Asie (%)
2015	64 745	167 282	38,

Source : analyse économique, Transports Canada

Sur 27 pays asiatiques, la Chine est restée le principal partenaire commercial du Canada (important et exportant des marchandises via les ports de la Porte de l'Asie-Pacifique) entre 2004 et 2015. L'écart entre la Chine et deux autres grands partenaires asiatiques du Canada, à savoir le Japon et la Corée du Sud, s'est creusé au cours de cette période, en particulier pendant les dernières années. En 2006, le commerce de la Chine avec le Canada via les ports de Colombie-Britannique s'élevait à 16 321 millions de dollars, contre 13 488 millions de dollars pour le Japon et 4 281 millions de dollars pour la Corée du Sud. Ces montants ont fluctué jusqu'à atteindre 31 263 millions de dollars (Chine), 11 225 millions de dollars (Japon) et 4 507 millions de dollars (Corée du Sud) en 2015, ce qui représente une augmentation de 91,6 % (Chine), une diminution de 16 % (Japon) et une augmentation de 5,3 % (Corée du Sud).

Le commerce du Canada avec le reste de l'Asie (outre la Chine, le Japon et la Corée du Sud) via la Porte de l'Asie-Pacifique, s'est toutefois accru de 83,5 % en passant de 9 673 millions de dollars en 2006 à 17 750 millions de dollars en 2015. Voir le diagramme 12 ci-dessous.

Diagramme 12. Commerce du Canada avec les pays asiatiques via les ports de la Porte de l'Asie-Pacifique



Source : Statistique Canada, Base de données sur le commerce international canadien de marchandises

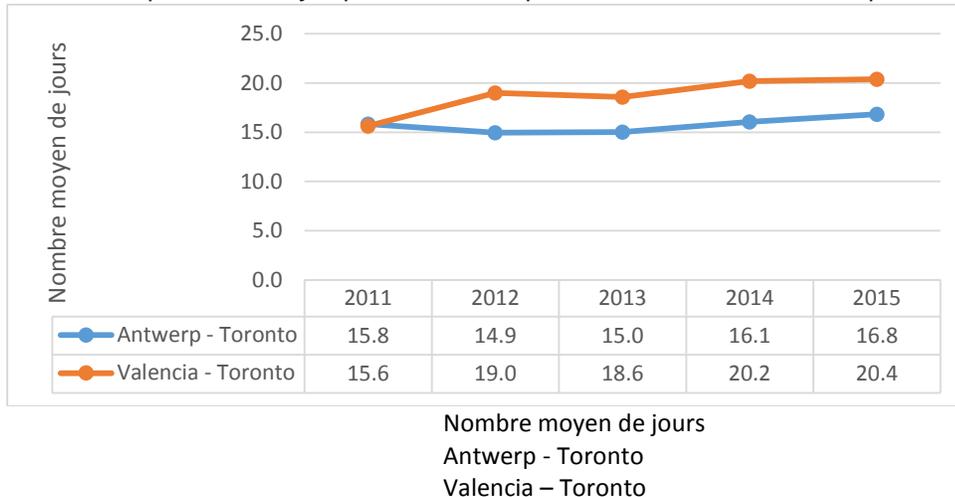
FPEPF

Les incidences au niveau du système du FPEPF (Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers) ont été évaluées en analysant les données disponibles de l'unité d'analyse économique de Transports Canada. Les données ont été consultées à partir de deux sources : le Portail Web sur la fluidité de Transports Canada et les addenda statistiques de la publication *Les transports au Canada 2014* de Transports Canada.

Constatation 16 : les temps de transit totaux d'Europe via le port de Montréal ont augmenté entre 2011 et 2015. La chaîne d'approvisionnement par voie maritime-portuaire-routière s'est avérée plus compétitive que l'option maritime-portuaire-routière.

Le délai moyen pour importer des marchandises en provenance d'Europe (Anvers ou Valence) vers Toronto via le port de Montréal est en hausse depuis 2011—2015 (diagramme 13). L'itinéraire Anvers-Toronto est resté plus constant au cours de cette période que l'itinéraire Valence-Toronto, avec un écart plus faible du nombre moyen de jours de transit au cours de la période considérée (diagramme 13). Si l'on se réfère aux temps de transit totaux 2011 comme point de référence, en 2015, le temps de la chaîne d'approvisionnement d'Anvers s'était allongé d'une journée (15,8 contre 16,8). La chaîne d'approvisionnement de Valence, d'autre part, a ajouté presque une semaine à son temps total (15,6 contre 20,4) sur la même période.

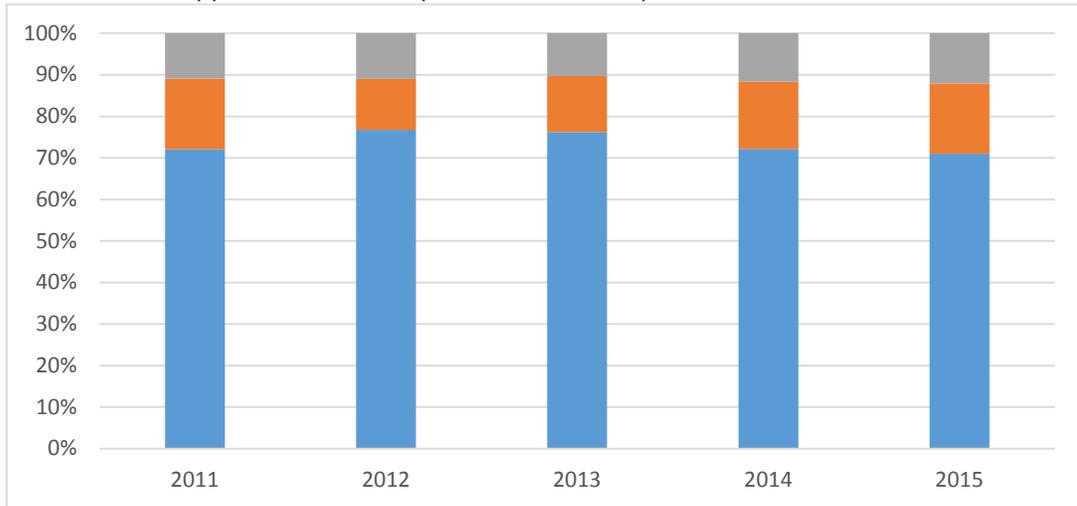
Diagramme 13. Temps de transit jusqu'à Toronto depuis Anvers et Valence via le port de Montréal



Remarque. Les temps d'arrêt au port et de transport intérieur sont les mêmes entre Valence et Toronto et entre Anvers et Toronto.

Le diagramme 14 présente une répartition plus précise des segments de la chaîne d'approvisionnement qui mobilise la plus grande partie du temps de transit total. Le segment maritime de la chaîne d'approvisionnement est celui qui utilise le plus de temps, soit environ 11 à 12 jours du temps total. Sous forme de proportion, le segment maritime utilise les trois quarts du temps de transit total. Les temps d'arrêt au port et de transport intérieur (ferroviaire) utilisent le reste du temps, le temps d'arrêt au port étant légèrement plus long que le temps de transport intérieur (ferroviaire).

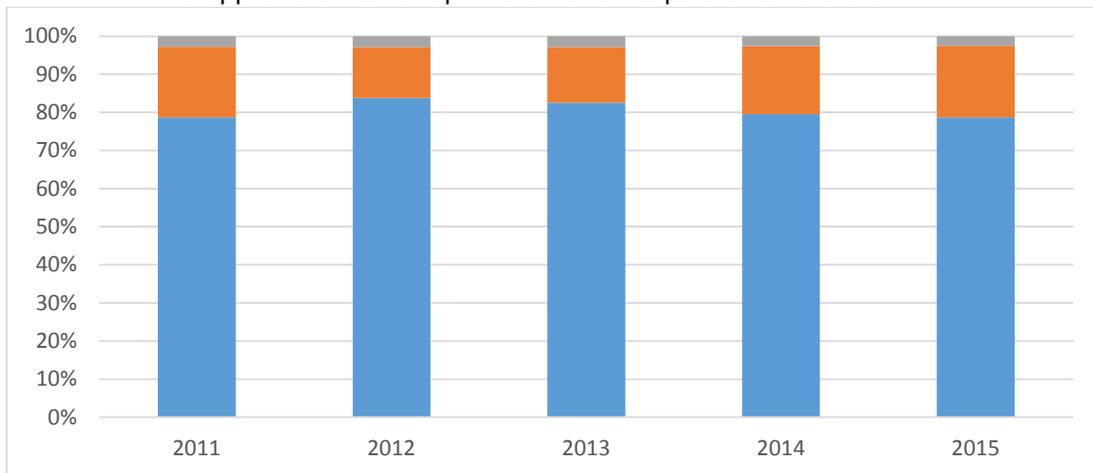
Diagramme 14. Temps de transit vers Toronto depuis Anvers via le port de Montréal avec la chaîne d'approvisionnement par voie maritime-portuaire-ferroviaire



Segment maritime - Antwerp-Toronto
 Temps d'arrêt aux ports - Antwerp-Toronto
 Transport intérieur (voie ferrée) - Antwerp-Toronto

Si vous examinez le diagramme 15, qui présente les temps de transit finaux utilisant le transport routier (et non ferroviaire), vous verrez apparaître des différences importantes. Le temps de transit total annuel moyen entre Anvers et Toronto est réduit, et cette différence est imputable au transport routier plutôt qu'au transport ferroviaire. En moyenne, une demi-journée environ est nécessaire pour transporter des marchandises par camion du port de Montréal à Toronto, alors que deux jours environ sont nécessaires pour transporter des marchandises de Montréal à Toronto par voie ferroviaire (diagramme 14 et 15).

Diagramme 15 Temps de transit vers Toronto depuis Anvers via le port de Montréal avec la chaîne d'approvisionnement par voie maritime-portuaire-routière



Segment maritime - Antwerp-Toronto
 Temps d'arrêt aux ports - Antwerp-Toronto
 Transport intérieur (camion) - Antwerp-Toronto

Constatation 17 : le transport routier reste le mode de transport le plus utilisé pour franchir la frontière entre le Canada et les États-Unis, et des projets du FPEPF ont été financés dans les lieux les plus fréquentés.

L'importance du camionnage pour la chaîne d'approvisionnement continentale (à savoir, au Québec et en Ontario) est évidente, ainsi que le révèlent les données économiques et de transport compilées par Transports Canada. En outre, la chaîne d'approvisionnement continentale est un bénéficiaire important de nombreux projets du FPEPF. Un exemple qui aide à fournir du contexte au financement des projets du FPEPF le long de la porte continentale apparaît dans l'addendum statistique de la publication *Les transports au Canada 2014*, et analyse le commerce entre le Canada et les États-Unis en fonction des principales activités commerciales (*Les transports au Canada 2014*, Tableau EC8, p. 8). Des cinq principales activités commerciales au Canada, quatre sont situées en Ontario et desservent diverses régions des États-Unis. Ces quatre activités commerciales représentent environ la moitié de toutes les activités commerciales du Canada avec les États-Unis. Le mode de transport le plus utilisé pour ce commerce est le transport routier (c'est-à-dire, le transport par camion), lequel représente jusqu'à 85 % de toutes les activités commerciales à certains postes frontaliers. Ces données sur le commerce sont pertinentes pour le FPEPF, parce que des projets d'infrastructure ont été menés à divers points de cette chaîne d'approvisionnement, depuis le port de Montréal jusqu'à divers postes frontaliers.

En ce qui concerne le commerce routier et les passages frontaliers aux États-Unis, de nombreux projets du FPEPF se sont déroulés dans les endroits les plus fréquentés du Canada, le sud de l'Ontario. Environ 60 % du commerce routier avec les États-Unis a lieu à trois postes frontaliers dans le sud de l'Ontario : l'Ambassador Bridge à Windsor, le Blue Water Bridge à Sarnia et le Peace Bridge à Fort Erie (*Les transports au Canada 2014*, tableau RO10, p. 95). Des projets du FPEPF ont été menés à chacun de ces postes frontaliers, comme indiqué précédemment dans ce rapport, avec pour objectifs de faciliter et d'améliorer les déplacements transfrontaliers pour les marchandises et les personnes.

EFFICIENCE ET ÉCONOMIE

Les renseignements financiers pour cette évaluation proviennent de deux sources : le secteur de la gestion financière de Transports Canada (TC) et les gestionnaires de projet au sein des programmes de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP) et du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (FPEPF). Les renseignements financiers fournis par le secteur de la gestion financière de TC comprenaient les affectations budgétaires du Conseil du Trésor, les dépenses réelles de fonctionnement et d'entretien (p. ex. dépenses salariales et non salariales), et le financement réel sous forme de contributions déboursées. De plus, des feuilles de calcul de suivi des projets fournies par les gestionnaires de projet de l'IPCAP et du FPEPF ont été utilisées pour accéder aux renseignements qui ne figuraient pas dans les documents fournis par le secteur de la gestion financière. Ces renseignements supplémentaires concernaient les coûts de projet admissibles et les coûts totaux du projet.

En examinant l'efficacité et l'économie des deux programmes relatifs aux portes d'entrée, les coûts administratifs pour mettre en œuvre l'IPCAP et le FPEPF ont été utilisés pour les comparer au montant de financement total versé et à celui des autres programmes d'infrastructures comparables. Certains autres paramètres, tels que le nombre d'ETP, le nombre de projets et les montants des contributions, ont également été utilisés pour comparer l'IPCAP et le FPEPF afin de tirer des conclusions liées à l'efficacité et à l'économie.

Profils de dépenses de l'IPCAP et du FPEPF

Constatation 18 : Les profils de dépenses pour les programmes de contribution démontrent que les dépenses salariales et non salariales réelles (p. ex. autres coûts de fonctionnement) étaient plus élevées pour le FPEPF que celles pour l'IPCAP (voir les tableaux 8 et 9), en raison du fait que le FPEPF englobait à la fois l'initiative commerciale relative à la Porte de l'Atlantique et celle de la Porte continentale. Globalement, en ce qui concerne l'IPCAP et le FPEPF, les dépenses salariales des groupes des politiques ont été plus élevées que celles des groupes de programmes. La même tendance s'applique aussi aux dépenses non salariales. Les dépenses régionales liées à l'administration des deux programmes relatifs aux portes d'entrée ont été minimales par rapport aux dépenses totales effectuées au sein des groupes des politiques et des programmes.

Tableau 8. Dépenses réelles relatives au FPEPF par organisation de Transports Canada (dépenses salariales et non salariales)

Type de dépenses	Organisation	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	Total
SALAIRE	SMA, GROUPE DES POLITIQUES	119 501	1 390 897	2 768 172	3 011 845	3 527 334	2 616 492	1 679 851	779 965	267 726	16 161 783
	SMA, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ			88 080	86 700						174 780
	SMA, GROUPE DES PROGRAMMES		410 515	448 505	737 348	1 004 634	1 717 628	1 359 297	1 019 016	717 458	7 414 401
	DGR, RÉGION DU QUÉBEC		65 000			78 383	82 551	80 250			306 184
Total des SALAIRES		119 501	1 866 412	3 304 758	3 835 893	4 610 351	4 416 670	3 119 398	1 798 981	985 184	24 057 148
DÉPENSES NON SALARIALES (AUTRES COÛTS DE FONCTIONNEMENT)	SMA, GROUPE DES POLITIQUES	472 320	3 280 801	2 406 535	2 173 793	1 517 139	296 283	469 371	173 453	58 427	10 848 122
	SMA, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ			61 483	84 099						145 582
	SMA, GROUPE DES PROGRAMMES		32 874	95 429	85 520	162 633	218 565	319 951	131 747	77 395	1 124 114
	DGR, RÉGION DU QUÉBEC		7 873			6 846	9 246	4 265			28 231
	DGR, RÉGION DE L'ONTARIO			50 640	16 880						67 520
	DGR, RÉGION DU PACIFIQUE				97 400						97 400
Total des dépenses NON SALARIALES		472 320	3 321 548	2 614 087	2 457 692	1 686 618	524 095	793 587	305 200	135 822	12 310 969
Total		591 821	5 187 960	5 918 844	6 293 585	6 296 970	4 940 765	3 912 986	2 104 182	1 121 007	36 368 120

Tableau 9. Dépenses réelles relatives à l'IPCAP par organisation de Transports Canada (dépenses salariales et non salariales)

Type de dépenses	Organisation	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	Total
SALAIRE	SMA, GROUPE DES POLITIQUES			1 924 214	1 730 558	1 149 915	1 062 192	779 274	705 539	571 560	7 923 252
	SMA, GROUPE DES PROGRAMMES		573 640	434 736	348 663	416 800	434 185	553 934	604 891	356 684	3 723 533
	DGR, RÉGION DE L'ONTARIO										
	DGR, RÉGION DU PACIFIQUE	281 149	74 260	223 845	4 864		67 855	110 882			762 855
Total des SALAIRES		281 149	647 900	2 582 795	2 084 084	1 566 715	1 564 231	1 444 090	1 310 430	928 245	12 409 639
DÉPENSES NON SALARIALES (AUTRES COÛTS DE FONCTIONNEMENT)	SMA, GROUPE DES POLITIQUES	4 452	4 413	2 219 741	959 046	844 167	280 248	241 922	191 336	145 907	4 891 232
	SMA, GROUPE DES PROGRAMMES		29 309	87 634	48 493	77 395	134 253	122 071	66 561	54 664	620 380
	DGR, RÉGION DU PACIFIQUE	129 188	16 661,48	176 257	165 632		15 242	16 361	8 835	3 830	532 006
Total des dépenses NON SALARIALES		133 640	50 384,53	2 483 633	1 173 172	921 562	429 743	380 354	266 731	204 401	6 043 621
Total		414 790	698 285	5 066 428	3 257 256	2 488 277	1 993 974	1 824 444	1 577 161	1 132 647	18 453 262

Financement relatif aux portes d'entrée en tant que proportion des coûts d'administration (dépenses salariales et non salariales)

Constatation 19 : Même s'il y a des exceptions à l'échelle annuelle, surtout lors des premières années du FPEPF (au moment où les montants des contributions étaient distribués moins rapidement), si l'on examine le montant total des coûts de fonctionnement et d'entretien (F et E; p. ex., les dépenses salariales et non salariales) en tant que proportion du total des décaissements des contributions, il semble que les fonds du FPEPF et de l'IPCAP ont été administrés d'une manière raisonnablement efficace. Globalement, si l'on inclut toutes les dépenses liées au FPEPF, la fourchette des proportions des coûts de fonctionnement et d'entretien par rapport aux montants des contributions varie de 125 % à moins d'un pour cent (voir le tableau 10). En ce qui concerne l'IPCAP, la fourchette des proportions des coûts de fonctionnement et d'entretien par rapport aux montants des contributions varie beaucoup moins, soit de 1 % à 7 % (voir le tableau 11).

La Direction générale des programmes d'infrastructure de transport de Transports Canada a effectué un certain travail dans le but de déterminer un point de référence pour la proportion optimale des coûts de fonctionnement et d'entretien par rapport au financement sous forme de contributions déboursées. En fin de compte, on a déterminé que la proportion idéale des dépenses de fonctionnement et d'entretien par rapport aux décaissements sous forme de contributions ou de subventions était de 0,814 %. Cette proportion a été utilisée dans les présentations au Conseil du Trésor approuvées qui sont employées pour obtenir des ressources afin de prolonger les deux programmes, soit l'IPCAP et le FPEPF, au cours du printemps 2012.

Toutefois, la Direction générale des programmes d'infrastructure de transport a relevé une importante lacune qui concerne la proportion optimale des coûts de fonctionnement et d'entretien par rapport aux décaissements faits : celle-ci sert uniquement à comptabiliser les coûts des ETP liés au programme qui sont directement responsables de l'exécution des décaissements sous forme de subventions et de contributions, mais elle exclut les coûts associés à d'autres ETP qui occupent d'autres rôles (p. ex., la fonction relative aux politiques). Lorsque ces proportions sont calculées, les proportions des coûts de fonctionnement et d'entretien par rapport aux décaissements relatifs au financement sont réduites par rapport à celles qui ont été précédemment enregistrées. Dans le cas du FPEPF, les nouvelles proportions varient de 10,68 % à 0,35 % (voir le tableau 1 de l'annexe A), alors que dans le cas de l'IPCAP, les nouvelles proportions varient de 0,32 % à 1,07 % (voir le tableau 2 de l'annexe A). Globalement, ces proportions peuvent être considérées comme satisfaisant à l'objectif de 0,814 % fixé par la Direction générale des programmes d'infrastructure de transport dans les présentations au Conseil du Trésor qui sont utilisées pour prolonger les programmes relatifs aux portes d'entrée. Ce calcul est utile pour séparer les coûts particuliers associés aux décaissements des fonds de contributions aux bénéficiaires, et il est également utile comme moyen de comparaison des programmes de financement sous forme de contributions. Toutefois, celui-ci ne tient pas compte des autres activités de programme qui sont tout aussi importantes. Les différentes activités requises pour établir et administrer l'ensemble des programmes de financement (p. ex. l'IPCAP et le FPEPF) dépendent, dans une certaine mesure, les uns des autres. Par conséquent, la séparation des coûts propres à un groupe ne tient pas compte des travaux essentiels qui servent à réaliser les autres activités.

Les activités menées dans le cadre de l'IPCAP et du FPEPF sont allées au-delà de l'administration des contributions et de la supervision des projets d'infrastructures. De plus, les deux initiatives avaient des éléments importants non liés à l'infrastructure qui portaient sur l'élaboration des politiques et la recherche. L'une des caractéristiques distinctes du programme du FPEPF qui a vraisemblablement entraîné des dépenses de fonctionnement et d'entretien plus élevées, lorsqu'on les compare à celles de l'IPCAP, était que le financement du F et E du FPEPF a également servi à réaliser les « projets de fonctionnement et d'entretien », en plus des projets d'infrastructure et non liés à l'infrastructure financés au moyen des contributions. Par ailleurs, les projets faisant partie de la catégorie Fonctionnement et entretien comprennent une variété d'études, d'évaluations, de prévisions et d'examens. Comme il est indiqué dans la plus récente évaluation du FPEPF, de 2008 à 2013, 54 projets de fonctionnement et d'entretien ont été réalisés, ce qui représentait un montant de 7,2 M\$. En moyenne, le coût de chacune de ces études s'élevait à environ 133 300 \$. Si l'on déduit le montant de 7,2 M\$ des dépenses totales liées au FPEPF de 2007-2008 à 2015-2016, le pourcentage des coûts de fonctionnement et d'entretien par rapport aux décaissements de contributions passe de 3 % à 2 %. Toutefois, ce pourcentage ne comprend pas les projets subséquents de fonctionnement et d'entretien qui pourraient avoir été réalisés après 2013.

Tableau 10. FPEPF - Proportion des dépenses salariales et non salariales selon le financement sous forme de contributions

Type de dépenses	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	Total
SALAIRE	119 501	1 866 412	3 304 758	3 835 893	4 610 351	4 416 670	3 119 398	1 798 982	985 185	24 057 150
DÉPENSES NON SALARIALES (AUTRES COÛTS DE FONCTIONNEMENT)	472 320	3 321 548	2 614 087	2 457 692	1 686 618	524 095	793 588	305 201	135 822	12 310 971
Sous-total	591 821	5 187 960	5 918 844	6 293 585	6 296 970	4 940 765	3 912 986	2 104 182	1 121 007	36 368 121
S et C (décaissement réel)		4 153 384	36 372 279	98 244 094	100 802 026	223 207 248	128 832 901	336 389 054	330 368 813	1 258 369 800
% des contributions		125 %	16 %	6 %	6 %	2 %	3 %	1 %	0 %	3 %

Tableau 11. IPCAP - Proportion des dépenses salariales et non salariales selon le financement sous forme de contributions

Type de dépenses	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	Total
SALAIRE	281 149	647 900	2 582 795	2 084 084	1 566 715	1 564 231	1 444 090	1 310 430	928 245	12 409 639
DÉPENSES NON SALARIALES (AUTRES COÛTS DE FONCTIONNEMENT)	133 640	50 384,53	2 483 633	1 173 172	921 562	429 743	380 354	266 731	204 401	6 043 621
Sous-total	414 790	698 285	5 066 428	3 257 256	2 488 277	1 993 974	1 824 444	1 577 161	1 132 647	18 453 262
S et C (décaissement réel)	39 727 84 2	56 590 000	71 570 764	122 278 857	80 928 932	154 409 327	185 070 233	95 061 659	43 950 535	849 588 149
% des contributions	1 %	1 %	7 %	3 %	3 %	1 %	1 %	2 %	3 %	2 %

Comparaisons entre l'ICPAP et le FPEPF en ce qui concerne les projets et les ETP

Afin de comparer les deux programmes de financement, le nombre d'employés équivalents à temps plein (ETP), les projets en cours, et les contributions totales ont été regroupés dans le tableau 12. Globalement, il est clair que le FPEPF est le programme de financement le plus important en ce qui a trait aux moyennes annuelles d'ETP, de projets en cours et de contributions versées. Par ailleurs, afin de faire des comparaisons plus précises, les ratios et les proportions ont été calculés pour normaliser les paramètres. Pour les deux programmes, en moyenne, le ratio d'ETP par rapport au nombre de projets en cours s'est établi à 3:1 de 2008-2009 à 2014-2015. En d'autres mots, on a affecté environ trois ETP à chaque projet en cours. Ces ETP comprennent toutes les ressources humaines affectées aux programmes de financement, et non pas uniquement les ETP qui sont responsables du décaissement des fonds de contributions aux bénéficiaires. Le ratio de 3:1 indique que la charge de travail des ETP des deux programmes s'est avérée semblable au cours de la période qui a fait l'objet de la vérification. Les projets en cours liés au FPEPF ne comprennent que les projets qui ont été financés au moyen des contributions, notamment les projets d'infrastructures et non liés à l'infrastructure; les projets de fonctionnement et d'entretien ne sont pas compris dans le présent tableau.

Lorsque l'on examine le montant moyen des dépenses liées aux contributions par ETP, l'ICPAP obtient un meilleur taux puisque le montant moyen de ses contributions s'élève à 8,9 M\$ par ETP, comparativement à 5,1 M\$ pour le FPEPF. Ce montant indique que l'ICPAP a pu verser plus d'argent par ETP que le FPEPF. En fait, cette constatation découle vraisemblablement du fait que l'on a affecté un plus grand nombre d'ETP au FPEPF qu'à l'ICPAP, ainsi qu'au fait que certains ETP affectés au FPEPF travaillaient sur des projets de fonctionnement et d'entretien qui ne sont pas pris en compte par les décaissements relatifs aux contributions. Cette particularité propre au FPEPF a joué un rôle dans la diminution des contributions fédérales versées par ETP.

Tableau 12. Comparaison des projets en cours et des ETP

	FPEPF					IPCAP				
	ETP	Nombre de projets en cours	Dépenses relatives aux contributions fédérales (millions de dollars)	Ratio d'ETP par rapport au nombre de projets	Dépenses relatives aux contributions fédérales par ETP	ETP	Nombre de projets en cours	Dépenses relatives aux contributions fédérales (millions de dollars)	Ratio d'ETP par rapport au nombre de projets	Dépenses relatives aux contributions fédérales par ETP
Exercice financier	A	B	C	D = (A/B)	E = (C/A)	A	B	C	D = (A/B)	E = (C/A)
2008-2009	38	5	4 153 384 \$	7,60	109 299 \$	28	3	56 589 999 \$	9,33	2 021 071 \$
2009-2010	53	10	36 372 279 \$	5,30	686 269 \$	24	5	71 570 764 \$	4,80	2 982 115 \$
2010-2011	53	12	98 244 094 \$	4,42	1 853 662 \$	25	7	122 278 857 \$	3,57	4 891 154 \$
2011-2012	52	22	100 802 026 \$	2,36	1 938 500 \$	6	9	80 928 932 \$	0,67	13 488 155 \$
2012-2013	52	28	223 207 248 \$	1,86	4 292 447 \$	6	15	154 409 326 \$	0,40	25 734 887 \$
2013-2014	52	25	128 832 901 \$	2,08	2 477 555 \$	22	19.	185 070 232 \$	1,16	8 412 283 \$
2014-2015	14	17	336 389 054 \$	0,82	24 027 789 \$	20	17	95 061 659 \$	1,18	4 753 082 \$
Moyenne annuelle	45	17	132 571 569 \$	3	5 055 074 \$	19	11	109 415 681 \$	3	8 897 535 \$

Remarque 1. Les projets en cours comprennent seulement les projets d'infrastructure et non liés à l'infrastructure du FPEPF.

Remarque 2. Les ETP proviennent des affectations du Conseil du Trésor.

Tirer profit des montants des contributions avec les partenaires financiers

Constatation 20 : Transports Canada a réussi à tirer profit d'investissements importants dans les projets qui provenaient de ses bénéficiaires du financement.

Les feuilles de calculs financiers et de suivi des projets qui étaient tenues à jour et conservées par les gestionnaires de projet au sein du FPEPF et de l'IPCAP ont été analysées dans le but de déterminer la proportion des coûts totaux des projets qui ont été partagés avec les bénéficiaires des projets. De plus, les feuilles de suivi fournies par les gestionnaires de projet du FPEPF et de l'IPCAP ont été utilisées pour la présente analyse, car elles contenaient des renseignements qui n'étaient pas disponibles dans les documents financiers tenus à jour par le secteur de la gestion financière de TC (p. ex. la partie des coûts de projet admissibles qui devra être payée et les coûts estimatifs totaux associés au projet). En effectuant la comparaison des bases de données de suivi, les évaluateurs ont repéré des incohérences entre celles-ci. Ces incohérences étaient très mineures et elles concernaient surtout les conventions d'appellation utilisées pour les projets d'infrastructures et non liés à l'infrastructure (FPEPF) ainsi que le montant des contributions versées jusqu'à maintenant.

Les tableaux 13 et 14 indiquent que, globalement, Transports Canada a réussi à tirer profit des investissements dans les projets provenant de ses bénéficiaires du financement. Lorsque l'on se penche sur le FPEPF, le tableau 13 indique clairement que, une fois les différents projets d'infrastructures terminés, Transports Canada assumera 34 % du total des dépenses de projet admissibles, ce qui signifie qu'il a mobilisé des fonds auprès d'autres entités pour rembourser 66 % des coûts admissibles. Les projets non liés à l'infrastructure ont été exclusivement financés par Transports Canada et ce dernier n'a obtenu aucun fonds pour ces projets.

Tableau 13. Proportion du financement obtenu pour le FPEPF

	Montant payé jusqu'à maintenant (en millions de dollars)	Portion des coûts admissibles assumés par TC (en millions de dollars)	Coûts totaux estimatifs des projets (en millions de dollars)
Total	1 146,659	1 302,85	3 814,88
Part des coûts totaux estimatifs des projets assumée par Transports Canada	30 %	34 %	

En ce qui concerne les projets terminés de l'IPCAP, le financement obtenu par Transports Canada est semblable à celui qu'il a obtenu dans le cadre des projets du FPEPF. Plus précisément, Transports Canada assumera 31 % des dépenses de projet admissibles (tableau 7), ce qui signifie qu'il devra mobiliser des fonds auprès d'autres entités pour couvrir près de 70 % des dépenses de projet.

Tableau 14. Proportion du financement obtenu pour l'IPCAP

	Montant payé jusqu'à maintenant (en millions de dollars)	Portion des coûts admissibles assumés par TC (en millions de dollars)	Coûts totaux estimatifs des projets (en millions de dollars)
Total	816 774 396 \$	844 309 879 \$	2 757 004 657 \$
Part des coûts totaux estimatifs des projets assumée par Transports Canada	30 %	31 %	

CONCEPTION ET MISE EN OEUVRE

Voici certaines des observations et des leçons apprises à l'égard de la conception et de la mise en œuvre des deux programmes, qui proviennent principalement de l'examen des documents liés au programme, des évaluations antérieures et des entrevues menées par des informateurs clés.

Constatation 21 : La capacité de Transports Canada à convoquer et à consulter les intervenants s'est avérée un facteur de réussite évident dans le cadre de la progression des initiatives relatives à la porte d'entrée.

L'examen des documents et les entrevues ont permis de confirmer le point de vue largement reconnu énonçant que les efforts proactifs de Transports Canada visant à rejoindre et à consulter les intervenants en vue d'établir des relations étaient essentiels à la réussite des initiatives relatives à la porte d'entrée, surtout pour l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP). L'engagement comprenait non seulement les provinces et les municipalités, mais également le secteur privé. Les personnes interrogées ont souligné que ces relations nécessitaient du temps et des efforts en première ligne (par exemple, déplacements considérables et réunions), mais que les retombées étaient positives par la suite. Par exemple, de tels efforts étaient essentiels pour alléger les préoccupations et s'assurer de la progression du projet relatif au Corridor ferroviaire Roberts Bank, qui comportait neuf croisements dénivelés. Les personnes interrogées ont également indiqué que certaines de ces relations avaient perduré après l'achèvement des projets, ce qui ne s'était pas nécessairement produit dans le cas des autres programmes d'infrastructures.

Dans un document interne de Transports Canada, il est indiqué ce qui suit : « Rassembler divers groupes d'intervenants et les intérêts modaux relatifs aux transports nous a permis de traiter collectivement les enjeux sur le plan réglementaire et de la gouvernance et a permis aux intervenants de maximiser les ressources limitées »⁵. Les personnes interrogées ont exprimé que le temps et les efforts déployés lors des activités de mobilisation pouvaient alourdir les frais d'administration relatifs au programme comparativement aux autres programmes d'infrastructures, mais que les avantages globaux liés à la mobilisation devaient être pris en considération.

⁵ Portes d'entrée et corridors commerciaux : Réalisations et leçons apprises, page 9.

Constatation 22 : L'approche basée sur le mérite relative à la sélection des projets a de toute évidence bien fonctionné pour la sélection des meilleurs projets à financer globalement.

Surtout pour l'IPCAP, la sélection des projets a été considérée comme réussie, principalement parce qu'on a utilisé l'approche basée sur le mérite à deux niveaux. Les projets n'étaient pas simplement sélectionnés sur la base du respect des critères d'admissibilité. Une note était attribuée aux projets et ceux qui obtenaient les meilleures notes étaient sélectionnés. Ce mérite relatif a assuré la réussite de la sélection des projets dans le cadre de l'IPCAP en contribuant à déterminer si les projets étaient les meilleurs à financer.

Choisir les projets appropriés est essentiel et le consensus semble être que le processus utilisé dans le cadre de l'IPCAP offrait la garantie supplémentaire que les projets étaient sélectionnés pour répondre aux besoins ciblés, ce qui n'était pas nécessairement le cas pour les autres programmes d'infrastructures. Ces derniers n'ont pas toujours pu tirer avantage de pouvoir comparer les projets les uns aux autres au cours d'une certaine période. Il n'est pas dit que les projets d'infrastructures sont aussi susceptibles les uns que les autres d'en valoir la peine ou que les provinces ou municipalités présenteront toujours des projets stratégiques ou clés.

Cependant, dans certains cas, il semble que les projets qui n'ont pas obtenu une note élevée ont été sélectionnés en fonction d'autres facteurs. Bien qu'obtenir un seuil minimum de points était considéré comme une pratique saine contribuant à limiter les interférences (lorsque les projets obtenaient une note inférieure à ce seuil, ils étaient jugés inappropriés pour l'investissement), certains projets dont la note était inférieure à ce seuil ont tout de même été sélectionnés. Pour l'IPCAP, il semble que dans le cadre de l'appel de propositions de 2015, deux des projets les mieux notés n'ont pas été sélectionnés alors que d'autres dont la note était inférieure au seuil minimum l'ont été. Il en va de même pour le FPEPF, comme l'indiquait l'évaluation provisoire de 2012 : « une faible proportion (2,2 %) du financement examiné (et moins de 1 % de la contribution totale) a été remis à trois projets dont la note était inférieure au seuil des investissements » (tous des aéroports). Les programmes similaires à venir devraient s'efforcer d'éviter ce genre de cas.

Il serait bon d'envisager la publication des critères de sélection des projets, des modalités du programme et de la liste des propositions de projets lors de la conception du nouveau programme d'infrastructures en fonction du principe que la transparence stimule le processus de sélection des projets fondé sur les données probantes et contribue à l'équilibre des mérites politiques et techniques dans le cadre du processus de sélection des projets.

Constatation 23 : Surtout dans le cadre de l'IPCAP, certaines autres pratiques ont contribué à la réussite du processus de sélection des projets.

Par exemple, la pratique consistant à disposer d'un comité objectif composé du personnel chargé des programmes et des politiques de Transports Canada afin d'évaluer les projets a été considérée comme efficace. Le FPEPF a été perçu comme n'étant pas aussi solide à cet égard et aurait pu profiter du même processus que l'IPCAP. Selon les personnes interrogées, la transparence de l'appel de propositions a également contribué à la réussite de la sélection des projets dans le cadre de l'IPCAP. Des invitations ont été envoyées aux bénéficiaires potentiels, des documents de communication ont été élaborés et une séance d'information a été tenue à l'Université Simon-Fraser en vue de décrire l'IPCAP. On a également indiqué clairement aux bénéficiaires potentiels le montant de financement disponible. De plus, la

pratique consistant à travailler avec les bénéficiaires potentiels en vue de les aider à préparer des propositions efficaces et pertinentes a été considérée comme saine, étant donné que plusieurs des bénéficiaires connaissaient peu les ententes de contribution.

Toutefois, bien que les bureaux régionaux de Transports Canada étaient considérés comme utiles dans la détermination et la mobilisation des divers intervenants, leur rôle n'a pas été clairement défini. Ainsi, il semble exister un point de vue évoquant que la participation des bureaux régionaux avait le potentiel d'apporter une certaine confusion pouvant entraîner la formulation de messages conflictuels aux intervenants de la part du personnel de Transports Canada.

Constatation 24 : La recherche était un important facteur de réussite pour les deux programmes, surtout lorsqu'on l'utilise comme intrant pour le processus de sélection des projets basée sur le mérite dans le cadre de l'IPCAP. Toutefois, surtout pour ce qui est du FPEPF, la pratique pourrait avoir profité d'une meilleure planification et d'une meilleure exécution afin d'assurer le respect des délais.

Un autre aspect clé des programmes relatifs à l'IPCAP et au FPEPF est l'intégration de la recherche dans leur conception principalement pour étayer les décisions liées à la sélection des projets, mais également pour « évaluer le fonctionnement des portes d'entrée et des corridors commerciaux, déterminer les obstacles à la circulation routière efficace et trouver des solutions et des innovations visant à améliorer les portes d'entrée et les corridors commerciaux pour le transport »⁶.

Lorsqu'il est question d'étayer les décisions en matière d'investissement, il est important de s'assurer que la recherche est menée en temps opportun afin qu'on puisse l'utiliser dans la prise de telles décisions. L'évaluation provisoire de 2012 du FPEPF a permis de constater que, bien que la recherche financée par le FPEPF était considérée comme ayant été utile ou présentant un potentiel élevé afin d'être utilisée dans le cadre des autres programmes d'infrastructures, certains éléments indiquaient que la recherche n'était pas toujours menée en temps opportun pour étayer les décisions en matière d'investissement. La recommandation issue de l'évaluation indiquant que « les programmes de financement comportant une composante de recherche devraient automatiquement suivre ou documenter la contribution des travaux de recherche pour favoriser les résultats immédiats et la prise de décision » est toujours valide en 2016.

Constatation 25 : La pertinence et l'efficacité de plusieurs rapports sur l'analyse rétrospective sont discutables.

En ce qui a trait à la mesure des résultats, il n'est pas clair si Transports Canada est en position de force pour saisir les répercussions des projets d'infrastructure dont il assure le financement.

L'évaluation a permis d'examiner l'ensemble des rapports sur l'analyse rétrospective qui étaient à la disposition du Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (FITPCAP) et du FPEPF au moment de l'évaluation. Très peu de rapports fournissaient des résultats quantitatifs qui avaient effectivement été mesurés après l'achèvement d'un projet. Comme le démontrent les données du tableau ci-dessous, seuls 15 des rapports sur l'analyse rétrospective à la disposition du FPEPF fournissaient certaines informations quantifiées ultérieures au projet. Peu de

⁶ Évaluation provisoire du FPEPF de 2012

rapports comprenaient les énoncés des répercussions qui étaient basés sur les prévisions ou les autres analyses (par exemple, les modèles de prévision utilisant plusieurs hypothèses comportementales sur des éléments, comme la circulation routière, estimés sur 20 ou 30 ans). La qualité probable des prévisions semble varier considérablement. La documentation sur les coûts-avantages et l'expérience pratique suggèrent que les estimations coûts-avantages dans ces cas-ci peuvent être considérées comme spéculatives et non définitives.

Tableau 15 – Sources des données pour les résultats quantitatifs dans les rapports rétrospectifs du FPEPF

Titre du projet du FPEPF	Source des données quantitatives
1. Route 1 - Chemins Murray à Pennfield	Prévisions du taux futur de collision Prévision des économies futures en matière de temps de déplacement
2. Aéroport international de Fredericton – améliorations à la piste 15-33	Aucune information quantitative
3. Aéroport international de Gander : modernisation de la piste	Transport aérien et de passagers ultérieur au projet
4. Aéroport international Stanfield d'Halifax : Prolongement de piste	Chargements relatifs au transport aérien ultérieurs au projet Prévisions relatives aux avantages futurs de la communauté
5. Réalignement du détenteur d'un certificat de type, New Haven, Î.-P.-É.	Prévisions sur le temps de déplacement, les accidents et la croissance économique futurs
6. Î.-P.-É. – Pont de la Confédération - projets de STI	Surveillance de la circulation après le projet
7. Marine Institute de la Memorial University : Expansion du projet	Visites du site Web après le projet
8. Pont Blue Water : projet de réfection du pont et de l'esplanade canadienne	Prévisions du transport futur de passagers
9. Réaménagement de l'esplanade de Queenston – Phase II	Prévisions du taux futur de collision et du transport de passagers
10. Aéroport international du Grand Moncton – Projet d'expansion de la piste	Prévisions du transport aérien futur
11. Agrandissement de l'aérogare de l'aéroport de Charlottetown	Sondages réalisés auprès des clients après le projet Transport aérien ultérieur au projet Prévisions du transport futur de passagers
12. Projet d'élargissement de la 52e Rue S.-E. (Calgary)	Taux de collision ultérieur au projet Prévisions du transport futur
13. Port de Belledune - installation de transbordement intermodal et de fabrication modulaire	Aucune information quantitative
14. Remise en état du pont du port de Saint John	Aucune information quantitative
15. Port de Saint John - modernisation de la porte d'entrée pour les navires de croisière	Transport aérien ultérieur au projet

Même dans les cas où les rapports sur l'analyse rétrospective ne fournissaient pas de mesures ultérieures au projet, il est peu probable que ceux-ci aient permis de saisir l'incidence réelle du projet. Comme l'indiquait la vérification du FPEPF menée en 2012, les résultats à moyen et à long terme relatifs aux projets d'infrastructures prennent souvent du temps à se concrétiser (par exemple, usage). La vérification a permis de constater que « le calendrier prévu relativement aux rapports sur les résultats était (par conséquent) souvent irréaliste. Par exemple, dans le cadre des rapports d'étape annuels ou tout de suite après l'achèvement d'un projet ». Le calendrier prévu pour les rapports rétrospectifs sur les résultats nuit souvent à l'efficacité de ceux-ci. Cela pose un défi de taille, car le problème lié au calendrier doit équilibrer la nécessité des renseignements significatifs sur les résultats du projet et il est aussi nécessaire d'assurer la clôture des fichiers sur les projets rapidement.

Les personnes interrogées ont confirmé que les analyses rétrospectives ne sont pas considérées comme des outils efficaces et certaines indiquent que si l'exigence de les fournir était éliminée, les répercussions seraient moindres. L'évaluation indique qu'en réponse à la vérification du FPEPF menée en 2012, qui soulignait les enjeux relatifs à l'utilité des renseignements sur le rendement contenus dans les analyses rétrospectives, les responsables de la gestion du programme sont engagés à « un examen des exigences liées aux rapports sur le rendement dans les accords de financement qui indiquent si la collecte d'information aux fins de l'analyse rétrospective d'un projet précis est appropriée, suffisante et efficace pour appuyer l'évaluation du programme ». Nous avons suivi la mise en œuvre de cet engagement. L'examen a effectivement eu lieu et, bien que les gestionnaires du programme conviennent que la « quantité de données pouvant être fournie par le proposant dans une analyse rétrospective peut varier et est limitée par le calendrier relatif à l'entente. La collecte des données provenant de l'analyse rétrospective est encore considérée comme importante et rentable, car le proposant assure souvent la collecte des données pour son propre usage et il est le mieux placé pour la collecter et fournir des données à Transports Canada. »⁷

Autres observations

Les évaluateurs ont écouté les autres commentaires et suggestions méritant d'être pris en compte lors de la conception et de la prestation du nouveau programme d'infrastructures, y compris :

- Un plan clair visant à clôturer les programmes de manière efficace ne semble pas exister et cela pourrait poser un défi dans le cadre de la prestation du programme jusqu'à l'année 2018. Ce défi est principalement attribuable aux membres du personnel qui changent d'emploi, ce qui peut représenter un enjeu sur le plan de la continuité étant donné que certains projets ne sont pas encore terminés.
- Il pourrait donc être pertinent de déterminer si la publication des appels de propositions s'adressant à des types précis de projets (par exemple, saut-de-mouton, routes, STI) serait logique, plutôt que de publier un appel de propositions global. Cela pourrait favoriser la présentation de propositions de projets de plus petite envergure tout en allégeant les craintes que les propositions moins importantes ne soient pas examinées avec autant de sérieux que les propositions dont la portée et le budget sont considérablement plus importants.
- Il conviendrait d'exiger une analyse coûts-avantages plus rigoureuse concernant les projets pour lesquels on demande un financement. On estime que même si la production d'une analyse coûts-avantages rigoureuse sur le plan méthodologique peut être dispendieuse, il s'agit d'un investissement judicieux.

⁷ Mise à jour sur les progrès relatifs à la mise en œuvre, vérification du FPECP

Annexe A : Coût salarial et coûts non salariaux par décaissement relatif à la contribution pour le Groupe de programmes

Tableau 1. FPEPF – Proportion du coût salarial et coûts non salariaux (\$) selon le décaissement relatif au financement par contribution – GROUPE DE PROGRAMMES SEULEMENT

Type de dépenses	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	Total
SALARIÉS - PROGRAMMES	-	410 515	448 505	737 348	1 004 634	1 717 628	1 359 297	1 019 016	1 019 016	7 715 959
NON SALARIÉS (AUTRES COÛTS DE FONCTIONNEMENT) – PROGRAMMES	-	32 874	95 429	85 520	162 633	218 565	319 951	131 747	131 747	1 178 466
Sous-total		443 389	543 934	822 868	1 167 267	1 936 193	1 679 248	1 150 763	1 150 763	8 894 425
S et C (décaissement réel)	-	4 153 384	36 372 279	98 244 094	100 802 026	223 207 248	128 832 901	336 389 054	330 368 813	1 258 369 799
% de la contribution		10,68 %	1,50 %	0,84 %	1,16 %	0,87 %	1,30 %	0,34 %	0,35 %	0,71 %

Tableau 2. IPCAP – Proportion du coût salarial et coûts non salariaux (\$) selon le décaissement relatif au financement par contribution – GROUPE DE PROGRAMMES SEULEMENT

Type de dépenses	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	Total
SALARIÉS - PROGRAMMES	-	573 640	434 736	348 663	416 800	434 185	553 934	604 891	356 684	3 723 533
NON SALARIÉS (AUTRES COÛTS DE FONCTIONNEMENT) – PROGRAMMES		29 309	87 634	48 493	77 395	134 253	122 071	66 561	54 664	620 380
Sous-total		602 949	522 370	397 156	494 195	568 438	676 005	671 452	411 348	4 343 913
S et C (décaissement réel)	39 727 842	56 590 000	71 570 764	122 278 857	80 928 932	154 409 327	185 070 233	95 061 659	43 950 535	809 860 307
% de la contribution		1,07 %	0,73 %	0,32 %	0,61 %	0,37 %	0,37 %	0,71 %	0,94 %	0,54 %