



Évaluation du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (FITC)

Avril 2021





La présente publication est disponible sur demande, dans des formats accessibles.

Personne-ressource:

Direction générale des communications Infrastructure Canada
180, rue Kent, bureau 1100 Ottawa (Ontario) K1P 0B6

Ligne d'information nationale sur l'infrastructure : 613-948-1148

Numéro sans frais : 1-877-250-7154 ATS : 1-800-465-7735

Courriel : infc.info.infc@canada.ca

Cette publication est disponible aux adresses suivantes <https://www.infrastructure.gc.ca/pd-dp/eval/index-fra.html>

Autorisation de reproduction

À moins d'indication contraire, l'information contenue dans cette publication peut être reproduite, en tout ou en partie et par quelque moyen que ce soit, sans frais et sans autre permission d'Infrastructure Canada, pourvu qu'une diligence raisonnable soit exercée afin d'assurer l'exactitude de l'information reproduite, qu'Infrastructure Canada soit mentionné comme organisme source et que la reproduction ne soit pas présentée comme une version officielle, ni comme une copie faite en collaboration avec Infrastructure Canada ou avec son consentement.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire l'information contenue dans cette publication à des fins commerciales, veuillez faire parvenir un courriel à infc.info.infc@canada.ca.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par la ministre du Bureau de l'Infrastructure du Canada, 2021.

No de catalogue T94-20/2021F-PDF

ISBN 978-0-660-37984-5

Also available in English under the following title 2021 Evaluation of the Public Transit Infrastructure Fund.

Table des matières

Liste des sigles et des acronymes	5
1.0 Résumé.....	6
2.0 Aperçu du programme.....	7
3.0 Objectifs, portée de l'évaluation et questions.....	8
4.0 Méthodologie, limites et stratégies d'atténuation.....	9
4.1 Examen de la documentation	9
4.2 Examen des données	10
4.3 Revue de la littérature	10
5.0 Constatations	10
5.1 Pertinence	10
5.2 Progrès vers les résultats escomptés.....	15
5.3 Inclusivité	22
6.0 Conclusions	25
Annexe A : Résultats et indicateurs du FITC mis en correspondance avec les constatations de l'évaluation	27
Annexe B : Matrice des résultats du FITC	30

Liste des sigles et des acronymes

IPEC	Infrastructures publiques essentielles du Canada
ACTU	Association canadienne du transport urbain
LGFP	<i>Loi sur la gestion des finances publiques</i>
ACS+	Analyse comparative entre les sexes plus
RFI	Rapport financier sur les infrastructures
INFC	Infrastructure Canada
FITC	Fonds pour l'infrastructure de transport en commun

1.0 Résumé

Aperçu du programme

Le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (FITC), était un programme de 3,4 milliards de dollars sur trois ans (de 2016-2017 à 2018-2019). Le FITC visait à fournir un financement à court terme pour aider à accélérer le financement municipal destiné à appuyer la remise en état des réseaux de transport en commun, les nouveaux projets d'immobilisation et la planification et les études en vue d'agrandir le réseau de transport en commun dans l'avenir afin de favoriser la planification à long terme du réseau.

Objectif et portée de l'évaluation

Cette évaluation visait à répondre aux exigences de l'article 42.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP) et à prendre en compte l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) telle qu'exprimée dans la *Directive sur les résultats* du Conseil du Trésor.

L'évaluation a porté sur tous les projets approuvés et annoncés pour le FITC du 1^{er} avril 2016 au 31 mars 2019. Des demandes de paiements pour des projets du FITC ont continué d'être réglées et des rapports sur les résultats ont été reçus après cette période, même si ces demandes n'entraient pas dans le cadre de la présente évaluation.

Principales constatations et conclusions

Pertinence

Le FITC a répondu aux besoins en matière de transport en commun.

Progrès vers la réalisation des résultats

Le financement global du FITC a permis de réaliser des progrès vers les résultats immédiats et intermédiaires attendus décrits dans son profil d'information sur le rendement :

- Les collectivités ont bénéficié d'un financement supplémentaire du FITC.
- Le FITC a réalisé des progrès dans la planification et la mise en œuvre des améliorations et des agrandissements du réseau de transport en commun.
- Le FITC a réalisé des progrès vers la réhabilitation, l'optimisation, la modernisation, l'efficacité, l'accessibilité et la sécurité des réseaux de transport en commun.
- En 2016, l'achalandage du transport en commun augmentait, après avoir affiché une baisse.

Inclusivité

La Directive sur les résultats de 2016 exige que les évaluateurs tiennent compte des engagements stratégiques pangouvernementaux, y compris l'ACS+. Le FITC a satisfait aux exigences du gouvernement en matière d'ACS+¹ dans son élaboration et sa mise en œuvre.

L'évaluation a fait plus qu'examiner la mesure dans laquelle le FITC répondait aux exigences de l'ACS+ dans l'élaboration et la mise en œuvre des programmes. Elle a examiné les résultats des programmes et les données externes dans une optique d'inclusivité plus générale. Le but de cette analyse n'était pas de tirer des conclusions sur la pertinence ou l'efficacité du FITC, mais plutôt d'utiliser les données disponibles pour déterminer les domaines possibles à prendre en compte dans l'élaboration de futurs programmes d'infrastructure. L'analyse a été menée conformément à l'esprit de l'ACS+ qui vise à « évaluer l'expérience de différents groupes de [...] personnes à l'égard des programmes [gouvernementaux] ² » et devrait être considérée comme un complément à l'évaluation du FITC lui-même.

Cette analyse complémentaire de l'ACS+ portait la proximité du transport en commun par rapport au logement social afin de déterminer si les populations qui dépendraient le plus du transport en commun en raison de leur situation économique y avaient accès. L'analyse complémentaire de l'ACS+ a révélé que le financement du FITC était concentré dans les provinces où les logements sociaux se trouvaient à moins de 1 000 mètres des stations et des arrêts de transport en commun.

Cette concentration indique que le financement a été accordé aux secteurs bien placés pour servir les groupes de population qui comptent sur le transport en commun, particulièrement dans les grands centres de population. Elle révèle du même coup une lacune : les futurs programmes de transport en commun pourraient être élargis pour inclure les secteurs où les logements sociaux se trouvent à plus de 1 000 mètres.

Recommandations

L'évaluation ne contient aucune recommandation, car les problèmes relevés relativement à la mesure du rendement du programme sont traités dans le profil d'information du Programme d'infrastructure Investir dans le Canada.

2.0 Aperçu du programme

Le FITC était un programme de contribution de 3,4 milliards de dollars sur trois ans (de 2016-2017 à 2018-2019). Le FITC visait à fournir un financement à court terme pour aider à accélérer le financement municipal destiné à appuyer la remise en état des réseaux de transport en commun, les nouveaux projets d'immobilisation et la planification et les études en

¹ <https://femmes-egalite-genres.canada.ca/fr/analyse-comparative-entre-sexes-plus.html>

² Idem

vue d'agrandir le réseau de transport en commun dans l'avenir afin de favoriser la planification à long terme du réseau.

Le financement du FITC a été partagé entre le gouvernement du Canada, les provinces, les territoires et les municipalités. Le programme était géré au moyen d'ententes de financement entre INFC et chaque province et territoire. Les provinces et les territoires étaient responsables de l'administration du programme et de la distribution des fonds aux bénéficiaires admissibles, y compris les administrations municipales ou régionales, ainsi que les administrations ou les organismes de transport en commun. Le tableau 1 illustre le nombre de projets approuvés dans le cadre du FITC, ainsi que la contribution d'INFC et les demandes de paiement réglées jusqu'au 31 mars 2019.

Tableau 1: Nombre de projets du FITC approuvés, contribution au programme d'INFC et demandes de paiement réglées (au 31 mars 2019)

Nombre de projets approuvés	Nombre de projets achevés	Contribution du programme	Demandes de paiement réglées
1 204	428	3 184 640 425 \$	853 614 842 \$

Source : Rapports de financement d'INFC. 3 avril 2019

3.0 Objectifs, portée de l'évaluation et questions

L'objectif de cette évaluation était de satisfaire aux exigences de l'article 42.1 de la LGFP qui exige, pour les programmes dont les dépenses moyennes sont supérieures à 5 millions de dollars par année, une évaluation quinquennale de la pertinence et de l'efficacité selon la définition du Conseil du Trésor :

- Pertinence : S'entend de la mesure dans laquelle un programme, une politique ou une autre entité répond ou est réceptif à un besoin démontrable. La pertinence peut aussi tenir compte du fait que le programme, la politique ou l'autre entité est une priorité du gouvernement ou une responsabilité fédérale.
- Efficacité : Répercussions d'un programme, d'une politique ou d'une autre entité, ou mesure dans laquelle ceux-ci produisent les résultats attendus³.

Cette évaluation a également tenu compte de l'intégration de l'ACS+ dans les évaluations à l'échelle du gouvernement, comme l'indique la Directive sur les résultats du Conseil du Trésor.

L'évaluation a porté sur tous les projets approuvés et annoncés pour le FITC du 1^{er} avril 2016 au 31 mars 2019. Des demandes de paiements pour des projets du FITC ont continué d'être réglées et des rapports sur les résultats ont été reçus après cette période, même si ces demandes n'entraient pas dans le cadre de la présente évaluation.

³ Politique sur les résultats (2019).

En fonction de ses objectifs, l'évaluation a examiné les questions suivantes :

- Q1. Le programme a-t-il répondu aux besoins des Canadiens en matière d'infrastructures?
- Q2. Quels ont été les progrès réalisés par rapport aux résultats prévus?
- Q3. Dans quelle mesure le programme est-il efficace?
- Q4. Dans quelle mesure le programme a-t-il tenu compte de l'inclusion?

4.0 Méthodologie, limites et stratégies d'atténuation

Étant donné que le ministère a modifié ses capacités pour se concentrer sur la lutte contre la pandémie de COVID-19, le projet a été conçu de manière à utiliser les données auxquelles la Direction de l'évaluation avait déjà accès, éliminant ainsi la nécessité de demander des données supplémentaires. Ont également été exploitées, au besoin, les données recueillies dans le cadre d'évaluations thématiques antérieures, notamment l'audit et l'évaluation conjoints de l'impact des programmes d'INFC dans les territoires et l'évaluation de l'incidence des programmes d'INFC dans la région de Vancouver. En raison du changement de priorités, il a été décidé de ne pas mener d'entrevues dans le cadre de cette évaluation.

Les principales sources de données pour cette évaluation sont les suivantes :

4.1 Examen de la documentation

L'examen des documents a permis d'évaluer la pertinence et l'efficacité du programme. Les documents ont fourni des données probantes sur la nécessité du programme, tandis que les progrès réalisés par rapport aux résultats du programme ont été évalués au moyen de rapports annuels sur les résultats des provinces et des territoires. Les communiqués de presse et les messages d'INFC sur les médias sociaux liés au FITC ont également été examinés afin de fournir de l'information sur les communications faites au public.

L'examen de la documentation a été limité par le fait que les rapports d'étape annuels sur les résultats n'étaient pas disponibles pour une province ni pour les territoires de 2016 à 2018 inclusivement. En outre, dans les rapports annuels sur les progrès et les résultats, les provinces ont fait rapport sur les indicateurs de rendement qu'elles ont choisis comme étant les plus pertinents pour leurs projets, ce qui limite l'information disponible pour certains indicateurs. De plus, les données tirées des rapports d'étape sur les résultats n'étaient pas uniformes d'une province à l'autre, de sorte qu'il est difficile d'établir une comparaison entre les provinces et un tableau national des progrès réalisés vers l'atteinte des résultats.

Afin d'atténuer cette limite, des examens de la documentation et des données ont été effectués afin de recueillir des renseignements supplémentaires sur les besoins et les progrès réalisés par rapport aux résultats du programme.

4.2 Examen des données

Les données du programme disponibles dans le Rapport financier sur les infrastructures (RFI) ont donné un aperçu de tous les projets financés (y compris des données comme le nombre de projets par catégorie de financement, l'état des projets, les fonds alloués et les réclamations payées) et ont été utilisées pour évaluer la pertinence et l'efficacité du programme. De plus, d'autres sources de données de Statistique Canada liées à l'infrastructure, y compris l'enquête sur les infrastructures publiques essentielles du Canada (IPEC), ont été utilisées pour évaluer la pertinence, et le Répertoire statistique du transport en commun au Canada de l'ACTU a été utilisé pour évaluer les progrès réalisés vers les résultats attendus du programme.

4.3 Revue de la littérature

Dans le cadre de la revue de la littérature, la documentation universitaire et non universitaire a été examinée afin de déterminer les besoins en infrastructure et l'incidence du financement des infrastructures sur la croissance économique, un environnement propre et des collectivités fortes. La principale source utilisée pour effectuer la revue était EBSCO, une bibliothèque universitaire qui fournit une base de données de recherche de revues électroniques, de magazines et de livres électroniques. La revue de la littérature a été incluse dans l'évaluation afin de compléter les données existantes à l'appui de la question de la pertinence de l'évaluation et d'atténuer les limites existantes de la méthodologie.

5.0 Constatations

5.1 Pertinence

L'évaluation a porté sur les besoins des Canadiens en matière d'infrastructure de transport en commun et sur la mesure dans laquelle le FITC y a répondu.

Constatation 1: Le FITC a répondu aux besoins en matière de transport en commun.

Les besoins en matière de transport en commun cernés dans l'examen de la documentation, des documents et des données comprenaient la planification et la gestion des actifs; l'amélioration des services de transport en commun grâce à l'expansion, au remplacement ou à la remise en état des réseaux existants; l'amélioration de l'accessibilité; le maintien de l'utilisation du transport en commun, notamment accroître la part modale et répondre aux demandes liées à la croissance de la population; et réduire la pollution et la congestion routière⁴.

⁴ The Infrastructure Gap. Public Transit. (Data Hub); Stanley, Janet et Stanley, John. The Importance of Transport for Social Inclusion. Social Inclusion 2017, volume 4, numéro 4, pages 208 à 115; Association canadienne du transport urbain (ACTU). Besoins canadiens en infrastructure de transport en commun 2018-2028;

Les projets financés par le FITC correspondent à ces besoins. Il incombait aux provinces et aux territoires de déterminer les projets relevant de leur compétence, dans les catégories admissibles du FITC, en supposant qu'ils chercheraient à obtenir du financement pour des projets qui répondent à leurs besoins particuliers en matière de transport en commun. Le tableau 2 présente une ventilation par sous-catégories de programme. La majorité des projets de transport en commun dans le cadre du FITC étaient axés sur l'amélioration des services de transport en commun par la réhabilitation.

Tableau 2: Financement fédéral du FITC par sous-catégorie

Sous-catégorie du FITC	Nombre de projets approuvés	Pourcentage de projets approuvés par catégorie de financement	Contribution fédérale en dollars par catégorie de financement (millions de dollars)	Pourcentage de la contribution fédérale en dollars par catégorie de financement
Projets d'expansion du système	171	14,2 %	647	20,3 %
Soutenir la capacité de gestion des actifs	44	3,7 %	46	1,5 %
Soutenir la conception et la planification pour l'avenir	147	12,2 %	364	11,4 %
Projets d'immobilisations pour la réhabilitation	842	69,9 %	2 127	66,8 %
Total général	1 204	100 %	3 184	100 %

Source : Rapports de financement d'INFC. 3 avril 2019

Le tableau 3 montre l'harmonisation entre les sous-catégories du FITC et les besoins déterminés dans l'examen des documents, des données et de la documentation. Il illustre également des exemples de projets du FITC qui appuient les besoins déterminés.

Éclairer l'avenir : Bulletin de rendement des infrastructures canadiennes (2016);
Suivi de l'état des infrastructures publiques essentielles du Canada : Bulletin de rendement des infrastructures canadiennes (2019).

Tableau 3: Harmonisation du financement du FITC avec les besoins déterminés en matière de transport en commun

Sous-catégorie de financement admissible	Besoin déterminé	Exemples de projets financés ⁵
Projets d'immobilisations visant à remettre en état, optimiser et moderniser l'infrastructure de transport en commun, ou à en améliorer l'efficacité, l'accessibilité ou la sécurité	Amélioration et réhabilitation des services, et expansion du système	<p><u>Île-du-Prince-Édouard</u> :</p> <p>La phase II des améliorations du transport en commun comprenait la modernisation des autobus afin d'améliorer l'efficacité et la sécurité du transport en commun. La phase II comprenait l'achat d'abris de transport en commun supplémentaires, le tracé et la signalisation des abris, ainsi que la mise à niveau de la technologie de TI du transport en commun.</p>
	Accessibilité accrue	<p><u>Manitoba</u> :</p> <p>Amélioration de l'accessibilité d'un maximum 160 arrêts d'autobus, ce qui comprend des travaux de pavage, des débarcadères, un meilleur éclairage et l'installation de sièges.</p>
Dépenses à l'appui de la capacité de gestion des immobilisations d'un réseau de transport en commun.	Planification et gestion des actifs	<p><u>Ontario</u> :</p> <p>Système de gestion des biens de l'entreprise (GBE) qui permet à Metrolinx de stocker des données de base concernant les biens, le réseau, l'âge et l'état des biens. Le système GBE permet de soutenir le financement requis pour s'assurer que les biens de Metrolinx sont maintenus en bon état, ainsi que d'établir les priorités en ce qui touche les investissements.</p>
Dépenses à l'appui de la conception et de la planification de l'agrandissement des réseaux de transport en commun et des	Planification et gestion des actifs	<p><u>Nouvelle-Écosse</u> :</p> <p>L'objectif de l'étude était d'effectuer une analyse des possibilités et de la faisabilité</p>

⁵ Les emplacements précis des projets n'étaient pas disponibles dans la liste de projets utilisée pour l'évaluation.

Sous-catégorie de financement admissible	Besoin déterminé	Exemples de projets financés ⁵
<p>améliorations à apporter à ces derniers, notamment les mesures et les études relatives à la demande en transport et les projets pilotes portant sur des technologies transformatrices et innovatrices.</p>		<p>d’implanter un service rapide par autobus à Halifax.</p>
	<p>Réduction de la pollution et de la congestion routière.</p>	<p><u>Québec</u> : Dans le cadre de son programme d’électrification, et conformément aux objectifs de réduction de GES du gouvernement du Québec, la Société de transport de Laval (STL) a mis sur pied sa première ligne d’autobus entièrement électrique, à titre de projet de démonstration, mais aussi pour affiner les processus de mise en œuvre de ce type de technologie. Le projet consistait à réaliser une série d’études en vue de la mise en œuvre de ce tracé électrique.</p>
	<p>Utilisation soutenue du transport en commun, augmentation de la part modale et réponse aux demandes liées à la croissance de la population.</p>	<p><u>Alberta</u> : Étude, conception et planification de l’expansion future des services afin de suivre la croissance géographique, la demande de services et la régionalisation potentielle des services – y compris les autres modèles de prestation de services.</p>
<p>Projets d’agrandissement des réseaux, ce qui peut inclure le transport actif.</p>	<p>Réduction de la pollution et de la congestion routière.</p>	<p><u>Terre-Neuve</u> : Achat d’un système de priorisation des véhicules de transport en commun pour donner la priorité aux véhicules de transport en commun aux intersections désignées. Ce type de système permet aux véhicules de transport en commun de respecter les horaires et peut améliorer de 10 % la synchronisation des itinéraires, ce qui rend le transport en commun plus attrayant et peut réduire les besoins en matière de parc de véhicules. Il peut réduire les</p>

Sous-catégorie de financement admissible	Besoin déterminé	Exemples de projets financés ⁵
		retards de circulation jusqu'à 40 %, minimiser les coûts de carburant jusqu'à 19 % et les émissions de gaz à effet de serre jusqu'à 30 %.
	Utilisation soutenue du transport en commun, augmentation de la part modale et réponse aux demandes liées à la croissance de la population.	<u>Colombie-Britannique</u> : Le projet consistait à prolonger d'environ deux kilomètres une voie réservée aux autobus sur l'autoroute 1 (rue Douglas) entre l'avenue Tolmie et le pont Burnside afin de réduire les temps de déplacement en transport en commun, d'améliorer la fiabilité et de soutenir l'augmentation de la part modale dans un corridor de transport principal où la congestion est importante.

Source : Rapports de financement d'INFC. 3 avril 2019

5.2 Progrès vers les résultats escomptés

Les constatations de cette section sont fondées sur les résultats et les indicateurs du FITC définis dans le profil d'information sur le rendement (PIR). L'évaluation a été effectuée en examinant les indicateurs et les sources de données déterminés dans le PIR. Les sources de données sont le rapport définitif sur l'infrastructure et les rapports sur les résultats des programmes provinciaux et territoriaux. Une mise en correspondance des constatations liées aux progrès réalisés vers l'atteinte des résultats et des indicateurs, comme il est décrit dans le PIR, se trouve à l'annexe A.

Constatation 2: Les collectivités ont bénéficié d'un financement supplémentaire du FITC.

L'évaluation a révélé que les collectivités ont bénéficié de la part fédérale du financement du FITC. La moitié des coûts du financement des projets du FITC ont été couverts par des contributions fédérales. Par conséquent, les collectivités ont bénéficié d'une contribution de programme fédéral de 3,18 milliards de dollars en nouveaux fonds pour le transport en commun dans le cadre du FITC. Entre le 1^{er} avril 2016 et le 31 mars 2019, INFC a approuvé 1 204 projets de transport en commun. Le tableau 4 présente la répartition du financement et des projets par province et territoire.

Tableau 4: Répartition de la contribution fédérale et des projets approuvés pour le FITC par province et territoire

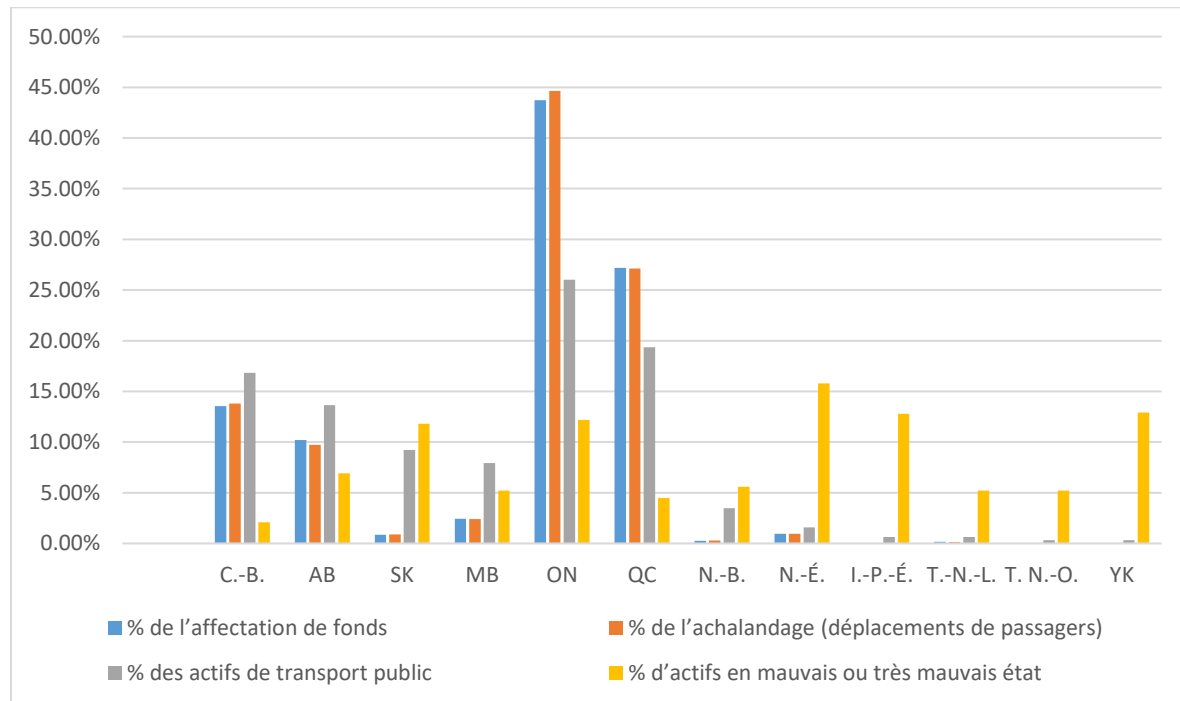
Province ou territoire	Approuvé	
	Nombre de projets	Contribution fédérale
Colombie-Britannique	28	451 850 000 \$
Alberta	74	347 189 326 \$
Saskatchewan	14	28 710 000 \$
Manitoba	64	69 479 369 \$
Ontario	651	1 476 371 561 \$
Québec	324	766 369 474 \$
Nouveau-Brunswick	4	8 652 604 \$
Nouvelle-Écosse	24	30 938 000 \$
Île-du-Prince-Édouard	2	653 400 \$
Terre-Neuve-et-Labrador	17	3 216 692 \$
Territoires du Nord-Ouest	1	320 000 \$
Yukon	1	890 000 \$
Total	1 204	3 184 640 425 \$

Source : Rapport financier d'INFC. 3 avril 2019.

Le financement du programme a été attribué aux provinces et aux territoires en fonction des données de l'ACTU de 2014 sur l'achalandage, y compris un montant de base minimal de 50 000 \$ pour chaque réseau de transport en commun reconnu dans une administration.

Depuis la création du FITC, de nouvelles données sur les actifs de transport en commun ont été saisies dans le cadre de l'enquête sur les IPEC. Dans le cadre de l'évaluation, une analyse du pourcentage des actifs de transport en commun de chaque province et territoire qui sont en mauvais ou en très mauvais état a été effectuée. Ces données ont été comparées à la contribution fédérale pour chaque province et territoire. Comme le montre la figure 1, pour la majorité des provinces et des territoires, en particulier ceux dont un pourcentage plus élevé d'actifs étaient en mauvais ou en très mauvais état, l'état des actifs ne correspondait pas à la part du financement fédéral.

Figure 1: Répartition de l'achalandage, de la quantité et de l'état des actifs de transport en commun par rapport aux affectations de fonds du FITC



Source : Rapport financier d'INFC du 3 avril 2019, Enquête sur les infrastructures publiques essentielles du Canada de 2016 et données de l'ACTU sur l'achalandage.

Il est important de noter que la quantité d'actifs à elle seule ne détermine pas le besoin ou le coût, car ceux-ci varient selon le type d'actifs, l'état et la fréquence d'utilisation. De plus, les provinces et les territoires où la proportion d'actifs en mauvais ou en très mauvais état est plus élevée que les provinces où il y a de grands centres urbains et où l'achalandage est plus élevé ont généralement une plus faible proportion d'actifs dans l'ensemble. Par conséquent, chaque mesure prise individuellement ne brosse pas un tableau complet des besoins de financement.

Bien que les données de l'enquête sur les IPEC sur les actifs de transport en commun n'étaient pas disponibles au moment de la création du programme, il pourrait être utile d'envisager une affectation de fonds qui tient compte de la quantité et de l'état des actifs de transport en commun, ainsi que de l'achalandage, pour chaque province et territoire.

Constatation 3: Le FITC a permis de réaliser des progrès dans la planification et la mise en œuvre des améliorations et des agrandissements du réseau de transport en commun.

Quatre provinces ont déclaré avoir terminé des projets comprenant l'élaboration et/ou la mise en œuvre de plans d'amélioration et d'expansion du réseau de transport en commun, ce qui représente 89 projets du FITC achevés.

Comme le montre le tableau 5, en Ontario, en Saskatchewan et en Alberta, les plans d'expansion du transport en commun financés par le FITC ont également permis de parcourir 49 206 988 nouveaux passagers-kilomètres⁶.

Tableau 5: Nouveaux passagers-kilomètres parcourus

Province	Nouveaux passagers-kilomètres parcourus par la province à la suite de projets d'expansion du réseau financés (en millions)
Ontario	13,33
Saskatchewan	1,83
Alberta	34,04
Total FITC	49,20

Source : Rapports d'étape sur les résultats du FITC, 2019.

Bien qu'elles ne soient pas spécifiquement attribuables au FITC, les données de l'ACTU indiquent la création de 53 nouveaux itinéraires fixes entre 2016 et 2018, soit une augmentation de 1,7 %⁷. Le nombre total d'itinéraires fixes en 2018 était de 3 102, ce qui dépasse la cible de 2 970 du programme FITC⁸.

⁶ Rapports sur les résultats du FITC.

⁷ Association canadienne du transport urbain (ACTU). Répertoire statistique du transport en commun au Canada, données d'exploitation de 2016.

Association canadienne du transport urbain (ACTU). Statistiques canadiennes sur le transport conventionnel, données d'exploitation de 2018.

⁸ Association canadienne du transport urbain (ACTU). Statistiques canadiennes sur le transport conventionnel, données d'exploitation de 2018, page 9.

Constatation 4: Le FITC a permis de réaliser des progrès vers la réhabilitation, l'optimisation, la modernisation, l'efficacité, l'accessibilité et la sécurité des réseaux de transport en commun.

Les données du programme indiquent que 210 des projets du FITC terminés ont appuyé la réhabilitation, l'optimisation, la modernisation, l'efficacité, l'accessibilité ou la sécurité des actifs de transport en commun. Huit provinces ont signalé des améliorations à l'accessibilité du réseau de transport en commun, ce qui représente 162 projets du FITC⁹. Le tableau 6 indique le nombre de projets qui ont amélioré l'accessibilité du réseau de transport en commun dans chaque province, ainsi que l'augmentation du nombre de parcs de véhicules accessibles à plancher surbaissé¹⁰, s'il y a lieu.

Tableau 6: Projets de transport en commun du FITC qui ont fait rapport sur l'amélioration de l'accessibilité

Province	Nombre de projets qui améliorent l'accessibilité du réseau de transport en commun	Augmentation moyenne du pourcentage du parc de véhicules de transport en commun accessibles à plancher surbaissé (%)
Terre-Neuve-et-Labrador	2	11
Île-du-Prince-Édouard	S. O. ^A	100
Nouveau-Brunswick	S. O. ^A	100
Québec	33	S. O. ^B
Ontario	74	39
Manitoba	37	S. O. ^B
Saskatchewan	1	24
Alberta	15	82
Total FITC	162	S. O.

Source : Rapports sur les résultats du FITC, 2019.

^A Cet indicateur n'était pas requis pour la production de rapports, et ce ne sont pas toutes les provinces qui l'ont inclus dans leurs rapports d'étape sur les résultats.

^B Ces provinces ont indiqué des projets qui ont amélioré l'accessibilité du transport en commun; toutefois, elles n'ont pas fait rapport sur cet indicateur, car ces projets n'incluaient peut-être pas de véhicules de transport en commun accessibles à plancher surbaissé.

Aucune valeur nationale pour l'augmentation moyenne du pourcentage du parc de véhicules de transport en commun accessibles à plancher surbaissé n'a été calculée compte tenu des données disponibles du programme. Cependant, l'augmentation moyenne dans les six provinces qui ont fait rapport était de 61 %. À l'échelle nationale, les données de l'ACTU

⁹ Rapports sur les résultats du FITC, 2019.

¹⁰ Plus précisément, les autobus accessibles à plancher surbaissé n'ont pas de marche entre le sol et le plancher de l'autobus, comparativement aux biens qui sont généralement rendus accessibles au moyen de fonctions comme des ascenseurs ou des rampes.

indiquent que le pourcentage d'autobus accessibles a augmenté de 7,5 % dans l'ensemble des provinces et des territoires¹¹, y compris une augmentation de 1,5 % des autobus accessibles à plancher surbaissé¹².

En ce qui a trait à l'amélioration de la sécurité, plusieurs projets du FITC ont permis d'ajouter des caractéristiques de sécurité ou de l'équipement, comme le montre le tableau 7. L'Ontario a également signalé une diminution de 23,3 % des incidents (collisions et non collisions) attribuable aux projets financés par le FITC¹³.

Tableau 7: Projets pour lesquels on a déclaré avoir ajouté des caractéristiques ou de l'équipement de sécurité

Province	Nombre de projets pour lesquels des caractéristiques ou de l'équipement de sécurité ont été ajoutés
Terre-Neuve-et-Labrador	2
Île-du-Prince-Édouard	1
Nouvelle-Écosse	8
Nouveau-Brunswick	2
Québec	14
Ontario	103
Manitoba	1
Saskatchewan	3
Alberta	16
Total FITC	150

Source : Rapports sur les résultats du FITC, 2019.

Comme le montre le tableau 8, le financement des projets d'immobilisations en transport en commun a contribué à l'amélioration de l'efficacité opérationnelle grâce à une diminution des coûts moyens du cycle de vie des actifs applicables du réseau de transport en commun et a permis d'améliorer l'état physique, la durée de vie utile restante et les interruptions de service imprévues.

¹¹ Remarque : les données sur le transport en commun pour le Nunavut ne sont pas disponibles.

¹² Association canadienne du transport urbain. Répertoire statistique du transport en commun au Canada, données d'exploitation de 2016, Association canadienne du transport urbain. Statistiques canadiennes sur le transport conventionnel, données d'exploitation de 2018.

¹³ Rapports sur les résultats du FITC, 2019.

Tableau 8 : Projets ayant fait rapport sur la réhabilitation et l'efficacité des réseaux de transport en commun

Province	Pourcentage d'actifs dont l'état physique s'est amélioré (%)	Augmentation du nombre moyen d'années de vie utile restantes (années)	Baisse (%) des interruptions de service non prévues (non liées à la météo)	Baisse du coût moyen du cycle de vie des actifs de transport en commun concernés après le financement des projets (en millions de dollars)
Île-du-Prince-Édouard	S. O. ^A	5	S. O. ^A	3,6 \$
Nouveau-Brunswick	inconnu ^B	inconnu ^B	inconnu ^B	S. O. ^A
Ontario	59,74 %	15,16	29,56 %	17,0 \$
Manitoba	8 %	S. O. ^A	S. O. ^A	1,7 \$
Saskatchewan	S. O. ^A	S. O. ^A	2,55 %	S. O. ^A
Alberta	inconnu ^B	inconnu ^B	inconnu ^B	inconnu ^B

Source : Rapports sur les résultats du FITC, 2019.

^A Les provinces n'ont pas fait rapport sur cet indicateur dans leurs rapports sur les résultats. Leurs projets n'incluaient peut-être pas de travaux dans ces domaines.

^B Bien que le Nouveau-Brunswick et l'Alberta aient également signalé des améliorations dans ces domaines, les données fournies par ces deux provinces ont été déclarées différemment et n'ont pas pu être agrégées avec confiance pour refléter que la méthode et les résultats seraient exacts et comparables aux données des autres provinces. Par conséquent, les valeurs agrégées sont inconnues et ne sont pas disponibles pour le rapport.

Les améliorations susmentionnées aux réseaux de transport en commun devraient contribuer à réduire les émissions de GES. Par exemple, l'Ontario a déclaré une diminution estimée de 5 000 mètres cubes de consommation de gaz naturel et une économie estimée de 251 855 kilowatts-heures grâce au financement du FITC. Les données de l'ACTU appuient les tendances globales de réduction des kilowatts-heures grâce à la diminution de la consommation, qui est passée de 428,8 millions en 2016 à 371,9 millions en 2018. En outre, la Saskatchewan et l'Alberta ont signalé une diminution du nombre moyen de litres de carburant par passager-kilomètre. Toutefois, seule la Saskatchewan disposait de données agrégées pour quantifier cette diminution, signalant une amélioration de 0,066 L/km¹⁴.

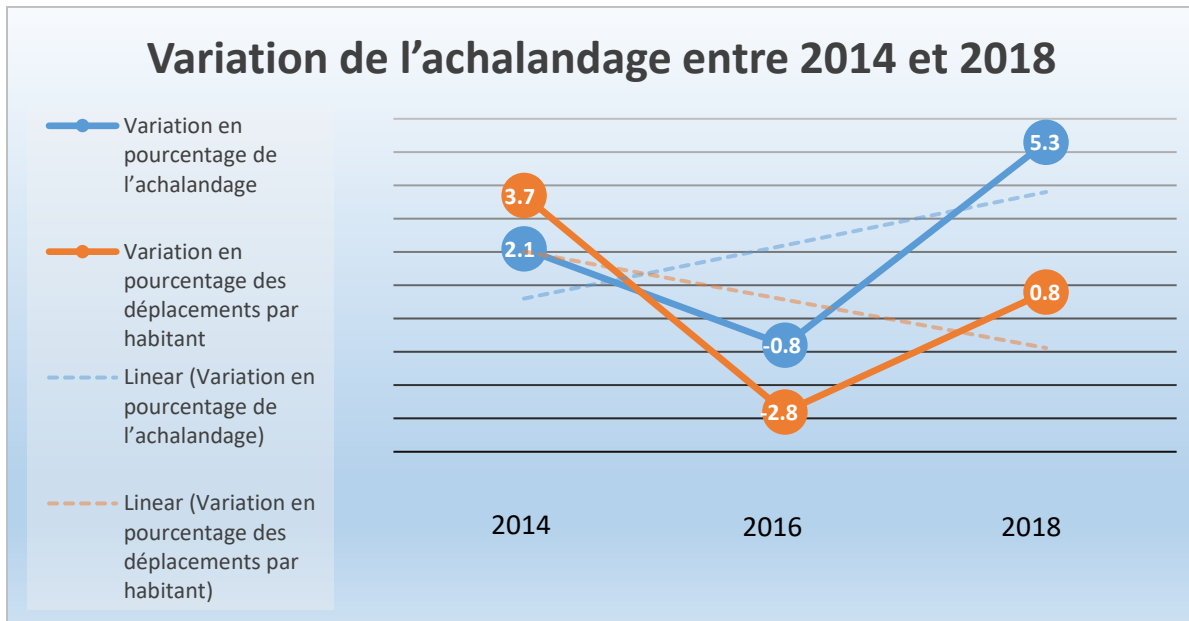
Constatation 5: L'achalandage du transport en commun a augmenté à la fin de 2018.

Comme le montre la figure 2, les données de l'ACTU indiquent que l'achalandage du transport en commun a diminué entre 2014 et 2016. En 2018, le taux d'achalandage (trajets réguliers liés)

¹⁴ Rapports sur les résultats du FITC, 2019.

s'est redressé et a dépassé celui de 2014, avec une augmentation globale d'environ 5 % entre 2016 et 2018¹⁵. Cette augmentation a été attribuée en partie à l'expansion des services (plus grande efficacité, services élargis et heures), ainsi qu'à la croissance de la population¹⁶. Toutefois, il n'est pas possible d'attribuer ces tendances spécifiquement au FITC. En raison de la croissance démographique, les déplacements par habitant ont augmenté de 0,8 % entre 2016 et 2018. Toutefois, le nombre de déplacements par habitant en 2018 est toujours inférieur au taux de 2014, car le nombre d'utilisateurs n'a pas augmenté au même rythme que la croissance de la population.

Figure 2: Variations de l'achalandage au Canada, 2014-2018



Source : Rapports de l'ACTU de 2014, 2016 et 2018.

¹⁵ Association canadienne du transport urbain (ACTU). Répertoire statistique du transport en commun au Canada, données d'exploitation de 2016, Association canadienne du transport urbain. Statistiques canadiennes sur le transport conventionnel, données d'exploitation de 2018.

¹⁶ Transports Canada. Performance du réseau de transport du Canada en 2018, page 49 https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/les_transports_au_canada_2018.pdf

5.3 Inclusivité

La Directive sur les résultats de 2016 exige que les évaluateurs tiennent compte des engagements stratégiques pangouvernementaux, y compris l'ACS+. Le FITC a satisfait aux exigences du gouvernement en matière d'ACS+¹⁷ dans son élaboration et sa mise en œuvre.

L'évaluation a fait plus qu'examiner la mesure dans laquelle le FITC répondait aux exigences de l'ACS+ dans l'élaboration et la mise en œuvre des programmes. Elle a examiné les résultats des programmes et les données externes dans une optique d'inclusivité plus générale. Le but de cette analyse n'était pas de tirer des conclusions sur la pertinence ou l'efficacité du FITC, mais plutôt d'utiliser les données disponibles pour déterminer les domaines possibles à prendre en compte dans l'élaboration de futurs programmes d'infrastructure. L'analyse a été menée conformément à l'esprit de l'ACS+ qui vise à « évaluer l'expérience de différents groupes de [...] personnes à l'égard des programmes [gouvernementaux] ¹⁸ » et devrait être considérée comme un complément à l'évaluation du FITC lui-même.

Cette analyse complémentaire de l'ACS+ a examiné la proximité du transport en commun par rapport au logement social afin de déterminer si les populations qui dépendraient le plus du transport en commun en raison de leur situation économique y avaient accès. L'analyse a révélé que le financement du programme était concentré dans les provinces où les logements sociaux se trouvaient à moins de 1 000 mètres des stations et des arrêts de transport en commun. Cette concentration indique que le financement a été accordé aux secteurs bien placés pour servir les groupes de population qui comptent sur le transport en commun, particulièrement dans les grands centres de population. Elle révèle du même coup une lacune : les futurs programmes de transport en commun pourraient être élargis pour inclure les secteurs où les logements sociaux se trouvent à plus de 1 000 mètres des gares ou des arrêts de transport en commun.

Pour effectuer cette analyse, on a utilisé les données de l'enquête sur les IPEC et de la liste des projets du FITC. L'indicateur des IPEC utilisé dans l'analyse fournit le pourcentage de logements sociaux à un endroit donné qui se trouvent à moins de 1 000 mètres des arrêts ou des gares de transport en commun. Cette analyse visait à déterminer si le financement du FITC était distribué dans les provinces aux endroits où il y a des logements sociaux et des transports en commun.

¹⁷ <https://femmes-egalite-genres.canada.ca/fr/analyse-comparative-entre-sexes-plus.html>

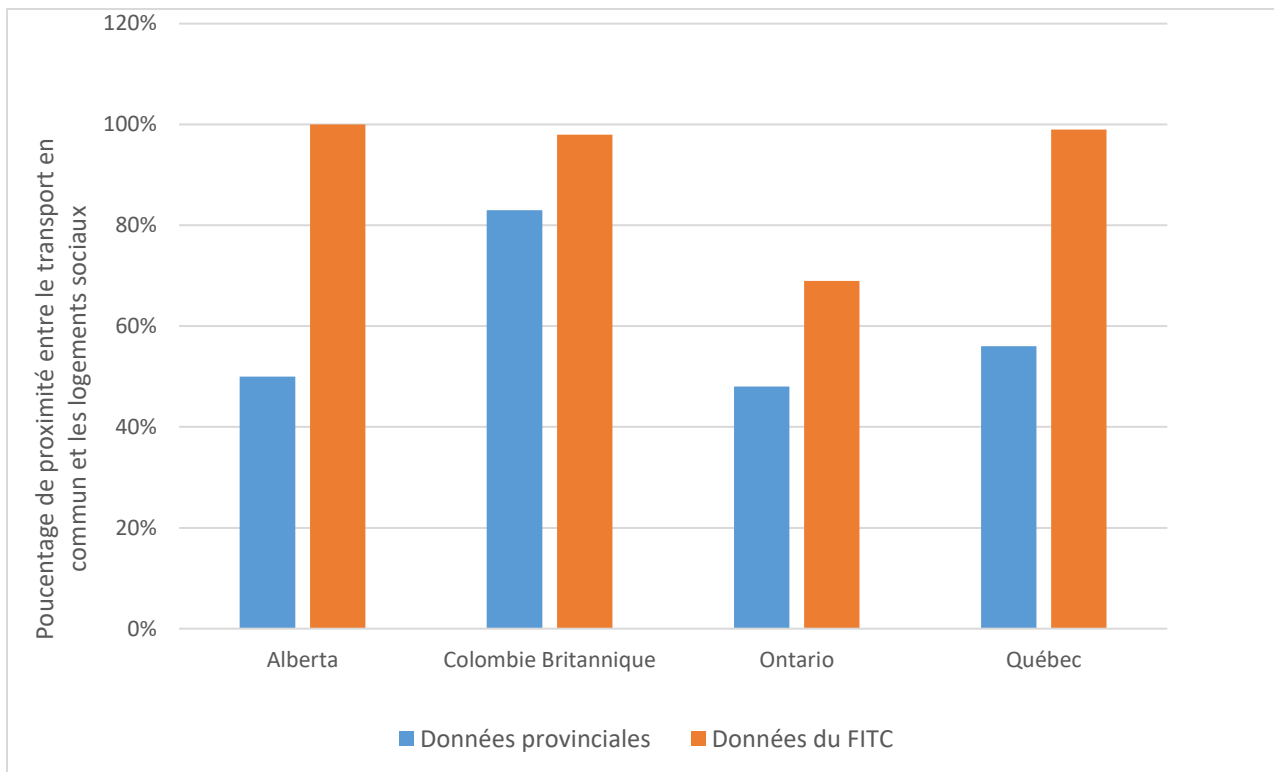
¹⁸ Idem.

Constatation 6: En ce qui concerne les programmes futurs, la proximité des logements sociaux des arrêts et des gares de transport en commun pourrait être prise en considération.

L'analyse complémentaire de l'ACS+ a révélé que le financement du FITC était concentré dans les provinces où les logements sociaux se trouvaient à moins de 1 000 mètres des stations et des arrêts de transport en commun. Cette concentration indique que le financement a peut-être été accordé aux secteurs bien placés pour servir les groupes de population qui comptent sur le transport en commun, particulièrement dans les grands centres de population. Elle révèle du même coup une lacune : le financement pourrait être étendu pour inclure les secteurs où les logements sociaux se trouvent à plus de 1 000 mètres.

On a constaté qu'en Alberta, en Colombie-Britannique, en Ontario et au Québec, les données à l'échelle de la province indiquaient une plus faible proximité que les données du FITC, comme le montre la figure 3. Cela indique que dans ces provinces, le financement du FITC s'est orienté davantage vers les emplacements au sein desquels les logements sociaux étaient déjà très près du transport en commun que vers les emplacements ayant les cotes de proximité les plus faibles.

Figure 3: Comparaison des données sur l'emplacement du FITC et des données provinciales sur la distance entre le transport en commun et les logements sociaux



Source : Liste des projets du FITC et données de l'enquête sur les IPEC de 2016.

Pour examiner de plus près les endroits où se déroulent les projets du FITC, les données de l'enquête sur les IPEC ont été comparées à 36 municipalités qui ont reçu du financement de projet du FITC, ce qui représente 46 % de tous les projets du FITC. Le tableau 9 présente les cotes de proximité des 36 emplacements de l'évaluation.

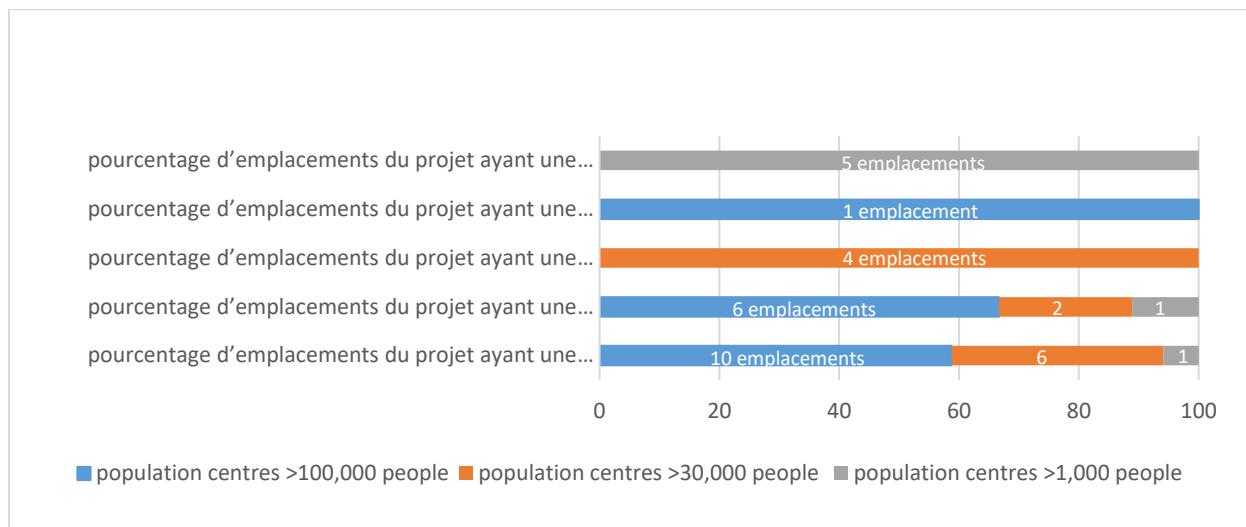
Tableau 9: Proximité entre les logements sociaux et le transport en commun pour les emplacements des projets du FITC

Proximité entre les logements sociaux et le transport en commun	Aucune proximité (0 %)	Faible proximité (de 1 à 49 %)	Proximité moyenne (de 50 à 74 %)	Proximité élevée (de 75 à 99 %)	Proximité totale (100 %)	Total des emplacements de projets
Nombre d'emplacements de projets du FITC par cote de proximité	5	1	4	9	17	36

Source : Liste des projets du FITC et données de l'enquête sur les IPEC de 2016.

Comme le montre la figure 4, le transport en commun est plus accessible aux personnes qui vivent dans des logements sociaux dans les grands et moyens centres urbains que dans les petits. En particulier, des 36 emplacements de projet du FITC inclus dans l'analyse, 17 étaient de grands centres de population, 12 étaient de taille moyenne et 7 étaient de petite taille. De plus, les cinq grands centres de population suivants, soit London, Longueuil, Montréal, Ottawa et Toronto, représentaient 25 % de tous les projets du FITC et au moins 85 % des logements sociaux à ces endroits se trouvaient à moins de 1 000 mètres des gares et des arrêts de transport en commun. Cela appuie la conclusion selon laquelle les centres de population au sein desquels les logements sociaux et le transport en commun sont très près reçoivent du financement du FITC, et qu'ils ont tendance à être de grands centres de population. Un examen des programmes futurs pourrait porter sur la lacune constatée dans cette analyse, à savoir que, dans les petites municipalités, les logements sociaux ne sont pas toujours près du transport en commun.

Figure 4: Proximité des arrêts ou des gares de transport en commun par rapport aux logements sociaux, selon la taille de la population



Source : Liste des projets du FITC et données de l'enquête sur les IPEC de 2016.

La figure 4 montre que les grands centres de population ont déclaré une plus grande proximité entre les logements sociaux et le transport en commun que les petits centres de population. Cinq des sept centres de population comptant entre 1 000 et 30 000 habitants ont déclaré que 0 % des logements sociaux se trouvaient à moins de 1 000 mètres des arrêts de transport en commun.

Les données sur l'emplacement des projets du FITC indiquent que les petits centres de population dont les logements sociaux ne sont pas près du transport en commun pourraient bénéficier d'une infrastructure de transport en commun qui cible l'accessibilité pour les personnes ayant un statut socioéconomique inférieur. Bien que cette analyse ne fasse pas partie de l'évaluation de l'efficacité du programme, elle propose des éléments à considérer pour les futurs programmes de transport en commun.

6.0 Conclusions

L'évaluation a révélé que le FITC répondait aux besoins globaux des Canadiens en matière de transport en commun. Les futurs programmes pourraient envisager des formules de répartition qui tiennent également compte de la quantité des actifs et de leur état, maintenant que cette information est disponible.

Dans l'ensemble, le financement du programme a permis d'atteindre les résultats escomptés. Il n'est pas possible d'évaluer dans quelle mesure des progrès ont été réalisés en raison du manque de cibles et de l'absence de rapports d'étape annuels sur les résultats des provinces et des territoires.

À la lumière de l'analyse de l'affectation des fonds et de l'ACS+, l'évaluation a permis de déterminer que les futurs programmes de transport en commun pourraient tenir compte de la proximité des logements sociaux par rapport aux arrêts et aux gares de transport en commun dans les collectivités de diverses tailles.

L'évaluation ne contient aucune recommandation, car les problèmes relevés relativement à la mesure du rendement du programme sont traités dans la stratégie de mesure du rendement du programme Investir dans l'infrastructure du Canada.

Annexe A : Résultats et indicateurs du FITC mis en correspondance avec les constatations de l'évaluation¹⁹

Résultats immédiats		Résultats intermédiaires	Résultats ultimes
Résultat	Indicateur	Thème	
Les projets de réseau de transport en commun à frais partagés visant à soutenir la réhabilitation, l'optimisation, la modernisation, l'efficacité, l'accessibilité ou la sécurité sont achevés.	Nombre de projets de réseau de transport en commun à frais partagés qui sont achevés par sous-catégorie	Constatation 1 : Le FITC est harmonisé avec les besoins de transport en commun déterminés.	
	Nombre de projets de réseaux de transport en commun financés qui incluent une technologie moderne et novatrice.	Constatation 4 : Le FITC a permis de réaliser des progrès vers la réhabilitation, l'optimisation, la modernisation, l'efficacité, l'accessibilité et la sécurité des réseaux de transport en commun.	
Réalisation de projets de réseaux de transport en commun pour concevoir et planifier de futurs améliorations et agrandissements.	Nombre de modèles ou de plans de réseau de transport en commun à frais partagés qui sont achevés.	Constatation 3 : Le FITC a permis de réaliser des progrès dans la planification et la mise en œuvre des améliorations et des agrandissements du réseau de transport en commun.	
Les collectivités bénéficient d'un financement supplémentaire.	Augmentation des dépenses réelles totales par rapport aux dépenses en immobilisations prévues à l'origine, en raison du financement fédéral.	Constatation 2 : Les collectivités ont bénéficié d'un financement supplémentaire du FITC.	
	Pourcentage d'attestations de l'effet d'accroissement reçues des bénéficiaires.		
Plans financés pour l'expansion et l'amélioration futures du réseau de transport en commun en cours de mise en œuvre.	Nombre de plans et d'études financés ayant donné lieu à des projets d'immobilisations reconnus qui sont soit inclus dans les documents de planification des immobilisations et accompagnés du financement connexe, soit en voie d'être mis en œuvre.	Constatation 3 : Le FITC a permis de réaliser des progrès dans la planification et la mise en œuvre des améliorations et des agrandissements du réseau de transport en commun.	
Le financement a contribué à la remise en état des réseaux de transport.	Pourcentage moyen de réduction des interruptions mensuelles de service imprévues (indépendantes des conditions météorologiques) que l'on peut attribuer aux projets.	Constatation 4 : Le FITC a permis de réaliser des progrès vers la réhabilitation, l'optimisation, la modernisation, l'efficacité, l'accessibilité et la sécurité des réseaux de transport en commun.	

¹⁹ La couleur orange représente les résultats immédiats, le vert les résultats intermédiaires et le bleu les résultats ultimes.

Résultat	Indicateur	Thème
	<p>Nombre moyen d'années de vie utile résiduelle des actifs de transport en commun, prolongées à la suite des projets financés.</p> <p>Pourcentage des actifs dont la cote d'état physique (selon les lignes directrices sur la production de rapports) a augmenté en raison des investissements.</p>	
Le financement des projets de transport en commun a contribué à accroître la sécurité des réseaux de transport en commun.	Pourcentage estimé de réduction des incidents (avec collision et sans collision) attribuable au financement.	
	Nombre de projets de réseaux de transport en commun financés qui incluent des caractéristiques ou de l'équipement de sécurité.	
Le financement des projets de transport en commun a contribué à accroître l'accessibilité des réseaux de transport en commun.	Augmentation moyenne en pourcentage du parc de véhicules de transport en commun rendus accessibles grâce à un plancher surbaissé à la suite du financement.	
Le financement des projets de transport en commun a contribué à accroître l'efficacité opérationnelle.	Coût moyen du cycle de vie des actifs de transport en commun concernés après le financement des projets.	
Le financement des réseaux de transport en commun a contribué à accroître l'achalandage et la part modale du transport en commun, ce qui contribuera à réduire la congestion à l'avenir.	<p>Augmentation de l'achalandage du transport en commun (%)</p> <p>Variation en pourcentage de la part modale des transports publics (Statistique Canada)</p>	<u>Constatation 5 : L'achalandage du transport en commun s'améliore d'ici la fin de 2018, après une baisse.</u>
Les améliorations apportées aux réseaux de transport en commun ont contribué à réduire les émissions de GES.	<p>Quantité moyenne de carburant (en litres) par passager-kilomètre après l'achèvement du financement des projets.</p> <p>Volume total de mètres cubes de gaz naturel économisés grâce au financement.</p>	<u>Constatation 4 : Le FITC a réalisé des progrès vers la réhabilitation, l'optimisation, la modernisation, l'efficacité, l'accessibilité et la sécurité des réseaux de transport en commun.</u>

Résultat	Indicateur	Thème
	Nombre total de kilowatts-heures économisés grâce au financement.	
La mise en œuvre intégrale des plans d'amélioration du transport en commun financés a contribué à l'expansion des réseaux de transport en commun.	<p>Nombre total de nouveaux passagers-kilomètres parcourus grâce à l'agrandissement financé des réseaux</p> <p>Augmentation en pourcentage du nombre d'itinéraires fixes</p>	<u>Constatation 3 : Le FITC a réalisé des progrès dans la planification et la mise en œuvre des améliorations et des agrandissements du réseau de transport en commun.</u>



Annexe B : Matrice des résultats du FITC

Questions de l'évaluation	Résumé de l'analyse par éléments de preuve		
	Examen de la documentation	Revue de la littérature	Examen des données
<p>Le programme a-t-il répondu aux besoins des Canadiens en matière d'infrastructure?</p>	<p>Pour participer à la vie de leur collectivité, les Canadiens ont besoin d'un transport en commun fiable et abordable qui les relie aux carrefours commerciaux, récréatifs et professionnels. Pour de nombreux Canadiens, le transport en commun est leur mode de déplacement principal, qui leur permet d'accéder à des emplois, à l'éducation, aux soins de santé et aux activités sociales. Avec l'urbanisation croissante et le vieillissement de la population, les réseaux de transport en commun dans les régions urbaines et rurales devront adapter leurs services. Les réseaux de transport en commun ont de la difficulté à répondre à la demande actuelle et l'urbanisation croissante ne cesse d'accroître la pression. Le financement du transport en commun améliore les options en</p>	<p>Le transport en commun efficace et durable joue un rôle important, car il permet de réduire le temps de déplacement et la congestion routière, ce qui favorise une meilleure productivité, un air plus propre, une réduction des émissions et une meilleure santé.</p> <p>Depuis environ 2008, les besoins de financement ont augmenté considérablement et, en même temps, les dépenses réelles ont commencé à accuser un retard par rapport aux besoins globaux.</p> <p>Le financement des infrastructures de transport en commun exige également beaucoup d'investissements; l'enquête de l'Association canadienne du transport urbain sur les besoins en infrastructure, qui s'est appuyée sur l'information de ses membres, a estimé les besoins en immobilisations à 56,6 milliards de dollars pour 2014-2018, dont 15,9 milliards de dollars pour la réhabilitation et le remplacement des infrastructures de transport en commun. Les besoins de construction et</p>	<p>L'analyse des données a permis de cerner les besoins suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer l'état des infrastructures de transport en commun. • Adopter une planification universelle de la gestion des actifs, y compris les considérations liées aux changements climatiques. • Réduire le temps de déplacement pour améliorer la satisfaction des utilisateurs. • Réduire la pollution et la congestion routière. • Réduire les émissions de GES et les polluants atmosphériques attribuables au transport. • Faible part des parcs d'autobus hybrides et électriques par rapport à la plupart des pays avancés. • Croissance soutenue de l'utilisation et de la part modale. • Meilleure santé et réduction du stress, y compris réduction du temps de déplacement et des accidents.

Questions de l'évaluation	Résumé de l'analyse par éléments de preuve		
	Examen de la documentation	Revue de la littérature	Examen des données
	<p>matière de mobilité et renforce les possibilités de tous les Canadiens pour qu'ils puissent contribuer à leurs collectivités.</p> <p>La congestion urbaine peut avoir des répercussions économiques et commerciales importantes. Selon les données de 2006, Transports Canada estime que la congestion dans les neuf plus grandes villes du Canada coûte entre 3,1 et 4,6 milliards de dollars par année. D'autres estimations sont encore plus élevées, à savoir que l'Institut C.D. Howe estime que les coûts économiques, sociaux et de santé de la congestion à Toronto seulement se situent entre 7,5 et 11 milliards de dollars par année, alors que la Chambre de commerce de Toronto estime que les coûts annuels directs de la congestion dans les régions du Grand Toronto et de Hamilton pourraient atteindre</p>	<p>d'agrandissement non financés étaient estimés à 16,8 milliards de dollars et les besoins de réhabilitation et de remplacement non financés étaient estimés à 1,6 milliard de dollars.</p> <p>La principale raison d'investir dans les infrastructures de transport en commun est d'élargir les réseaux existants. Plus de 65 % des projets prévus au cours des prochaines décennies visent à améliorer la qualité et la quantité des services de transport en commun au Canada.</p> <p>Les besoins sont plus grands dans certaines sous-catégories d'infrastructure que dans d'autres. La construction de nouvelles voies de guidage fixes représente la plus grande part des besoins d'expansion en matière d'infrastructure (69 %). À l'inverse, l'amélioration des voies de guidage fixes ne représente que 26 % des besoins de réhabilitation, et une proportion semblable (25 %) est allouée au remplacement des parcs d'autobus existants à l'échelle du pays. Le remplacement et la réhabilitation d'autres matériels roulants sont</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Accès universel et proximité pratique. • Accessibilité universelle pour tous les parcs, terminaux et toutes les gares. • Équité entre les quintiles (part égale des dépenses des ménages en transport en commun).

Questions de l'évaluation	Résumé de l'analyse par éléments de preuve		
	Examen de la documentation	Revue de la littérature	Examen des données
	<p>15 milliards de dollars d'ici 2031.</p> <p>Le financement du transport en commun aide à :</p> <ul style="list-style-type: none"> réduire la circulation sur les routes afin qu'elles puissent accueillir d'autres activités économiques; produire des effets environnementaux positifs en réduisant la pollution atmosphérique locale et, dans certaines circonstances, peut contribuer à réduire les émissions de GES. <p>Le financement du FITC visera à améliorer : 1) les dépenses en immobilisations pour les projets qui appuient la réhabilitation du réseau de transport en commun, 2) les dépenses en immobilisations pour les projets qui appuient l'optimisation et la modernisation du système, 3) la capacité de gestion des actifs, 4) la conception et la</p>	<p>également relativement importants, mais dans une proportion moindre (15 %).</p> <p>Près de 45 % des besoins nationaux en infrastructures de transport en commun se trouvent en Ontario, 27 % au Québec et 14 % en Colombie-Britannique. Ensemble, les Prairies représentent plus de 13 % de tous les besoins; le reste, soit environ 1 %, provenant des Maritimes et des Territoires.</p> <p>Au Canada, le transport est la deuxième composante en importance des dépenses des ménages, soit 19,4 % (Statistique Canada, 2017). Dans les pays qui sont moins dépendants des voitures et où les déplacements publics, informels et actifs jouent un rôle plus important, les transports représentent une plus faible proportion des dépenses des ménages (p. ex., 6,2 % aux Philippines et 11,2 % au Japon) (Philippine Statistics Authority, 2017; Statistics Japan, 2017).</p>	

Questions de l'évaluation	Résumé de l'analyse par éléments de preuve		
	Examen de la documentation	Revue de la littérature	Examen des données
	<p>planification de l'expansion future des réseaux de transport en commun, y compris des études et des projets pilotes liés aux technologies novatrices et transformatrices, et 5) des projets d'immobilisations pour l'expansion du réseau qui méritent d'être examinés.</p>		

Questions de l'évaluation	Résumé de l'analyse par éléments de preuve	
	Examen de la documentation	Examen des données
<p>Dans quelle mesure les indicateurs du FITC étaient-ils les bons pour rendre compte du rendement du programme?</p>	<p>Tous les indicateurs répondent aux critères SMART; quelques ajustements mineurs sont nécessaires. La plupart des indicateurs s'appuient sur les rapports sur les résultats des provinces, ce qui crée des difficultés pour assurer la disponibilité des données. Nécessité d'indiquer les tendances (pour plus de clarté) et d'établir des cibles.</p>	<p>L'indicateur concernant les sous-catégories n'est pas recueilli. Les données sont agrégées différemment d'une province ou d'un territoire (PT) à un autre. Il est difficile de faire des renvois entre les PT.</p>

Questions de l'évaluation	Résumé de l'analyse par éléments de preuve	
	Examen de la documentation	Examen des données
<p>Quels progrès ont été réalisés en vue d'atteindre les résultats immédiats?</p>	<p>a. Nombre de projets de réseaux de transport en commun financés qui incluent une technologie moderne et novatrice. 210 (T.-N., Î.-P.-É., N.-É., N.-B., QC, ON, MB, SK, AB). Cible : non établie</p> <p>b. Nombre de modèles ou de plans de réseau de transport en commun à frais partagés qui sont achevés : 22 (QC) Cible : 50 % des projets achevés d'ici l'automne 2017. 95 % des projets achevés d'ici le 31 mars 2018.</p> <p>c. 50 % du financement des projets du FITC a été couvert par des contributions fédérales. Un montant supplémentaire de 3,18 milliards de dollars pour le transport en commun que les provinces et les territoires n'auraient pas eu autrement. Cible : 6,76 milliards de dollars</p>	<p>S. O.</p>

Questions de l'évaluation	Résumé de l'analyse par éléments de preuve	
	Examen de la documentation	Examen des données
<p>Quels progrès ont été réalisés en vue d'atteindre les résultats intermédiaires?</p>	<p>a. Nombre de plans et d'études financés ayant donné lieu à des projets d'immobilisations reconnus qui sont soit inclus dans les documents de planification des immobilisations et accompagnés du financement connexe, soit en voie d'être mis en œuvre. 67 (N.-É., ON, AB)</p> <p>Cible : non établie</p> <p>b. Pourcentage moyen de réduction des interruptions mensuelles de service non planifiées (indépendantes des conditions climatiques) attribuable aux projets financés : N.-B. : 50 %, ON : 29,56 %, SK : 2,55 %, AB : 10 %</p> <p>Cible : non établie</p> <p>c. Nombre moyen d'années de vie utile résiduelle des actifs de transport en commun, prolongées à la suite des projets financés. Î.-P.-É. : 5 (bus), ON : 15,16 (base de référence 5,01), AB : Véhicules (bus) : 11,78; actifs fixes : 3,4; Technologie : 8,63</p> <p>Cible : non établie</p> <p>d. Pourcentage des actifs dont la cote d'état physique (selon les lignes directrices sur la production de rapports) a augmenté en raison du financement : N.-B. : 50,67 %, ON : 59,74 %, MB : 8 %, AB : Véhicules (bus) : 48,25 %; Technologie : 95 %; Actifs fixes : 58,1 %</p> <p>Cible : non établie</p>	<p>Les données indiquent une augmentation du transport en commun accessible entre 2016 et 2018.</p> <p>Les membres de l'ACTU ont signalé une augmentation de 1,5 % du nombre d'autobus accessibles à plancher surbaissé et une augmentation de 7,5 % du nombre d'autobus accessibles dans l'ensemble. Le nombre d'autobus accessibles a augmenté dans toutes les provinces et tous les territoires. Le Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve-et-Labrador et la Saskatchewan ont enregistré des augmentations notables du pourcentage d'autobus accessibles (l'Alberta, la Colombie-Britannique, le Manitoba, l'Ontario, le Québec, l'Île-du-Prince-Édouard et la Nouvelle-Écosse affichaient déjà un pourcentage de 100 % ou étaient proches de celui-ci).</p> <p>Bien que la valeur en dollars des coûts d'entretien des véhicules ait augmenté entre 2016 et 2018, l'entretien des véhicules a représenté 17 % des dépenses d'exploitation directes totales en 2018, en baisse de 1 % par rapport à 2016 (18 % en 2016).</p>

Questions de l'évaluation	Résumé de l'analyse par éléments de preuve	
	Examen de la documentation	Examen des données
	<p>e. Pourcentage estimé de réduction des incidents (avec collision et sans collision) attribuable au financement : ON : 23,29 % Cible : non établie</p> <p>f. Nombre de projets de réseaux de transport en commun financés qui incluent des caractéristiques ou de l'équipement de sécurité : 148 (Î.-P.-É., N.-É., N.-B., QC, ON, MB, SK, AB) = 12,3 % des projets Cible : non établie</p> <p>g. Augmentation moyenne en pourcentage du parc de véhicules de transport en commun rendus accessibles grâce à un plancher surbaissé à la suite du financement : T.-N.-L. : 11 %, I.-P.-É. : 100 %, N.-B. : 100 %, ON : 38,95 %, SK : 24 %, AB : 82,2 % Cible : non établie</p> <p>h. Coût moyen du cycle de vie des actifs de transport en commun concernés après le financement des projets : Î.-P.-É. : 1,9 million de dollars (base de référence : 5,5 millions de dollars), Ontario : 2 113 875,59 \$ (base de référence : 19 142 775,44 \$), Manitoba : 1 687 710 \$ (aucune base de référence) Cible : non établie</p> <p>Certains articles traitent de l'amélioration de l'accessibilité dans le transport en commun, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des trottoirs accessibles, • des abribus accessibles, • l'achat de bus accessibles. 	

Questions de l'évaluation	Résumé de l'analyse par éléments de preuve	
	Examen de la documentation	Examen des données
	<p>Annonces dans les médias selon lesquelles l'inclusivité est une priorité au moment de décider des projets à financer, la grande majorité des annonces étant axées sur l'amélioration de l'accessibilité dans le transport en commun.</p>	

Questions de l'évaluation	Résumé de l'analyse par éléments de preuve	
	Examen de la documentation	Examen des données
<p>Quels progrès ont été réalisés en vue d'atteindre les résultats ultimes?</p>	<p>a. Quantité moyenne de carburant (en litres) par passager-kilomètre après l'achèvement du financement des projets : SK : 0,386 055 (base de référence 0,452424), données de l'AB non agrégées Cible : non établie</p> <p>b. Volume total de mètres cubes de gaz naturel économisés grâce au financement : ON : 5 000 Cible : non établie</p> <p>c. Nombre total de kilowatts-heures économisés grâce au financement : ON : 251 855 Cible : non établie</p> <p>d. Nombre total de nouveaux passagers-kilomètres parcourus grâce à l'agrandissement financé des réseaux : 49 206 988 (ON, SK, AB combinés) Cible : non établie</p>	<p>Des données démontrant la variation en pourcentage de la part modale du transport en commun seront disponibles dans le Recensement de 2021. L'achalandage du transport en commun conventionnel au Canada continue de dépasser les 2 milliards de déplacements de passagers. L'achalandage a augmenté par rapport à 2016-2018, avec une augmentation globale de 5 %, comparativement à 2,8 % entre 2016-2017 et 2,4 % entre 2017 et 2018. Auparavant, l'achalandage avait diminué entre 2012 et 2016. Toutefois, l'achalandage par habitant n'augmente pas au même rythme.</p> <p>De nombreux organismes de transport en commun ont cerné différents facteurs d'influence qui ont entraîné des augmentations notables de l'achalandage en 2018, y compris des niveaux de service accrus (c.-à-d. une efficacité accrue et l'augmentation des heures de service), l'augmentation de la population étudiante et la reprise économique dans les régions métropolitaines. La plus forte augmentation de l'achalandage a été enregistrée pour le train léger sur rail, celui des autobus demeurant relativement constant et celui des tramways subissant une forte diminution.</p> <p>70 % de l'achalandage canadien est attribuable aux trois plus grandes régions métropolitaines : Toronto, Montréal, Vancouver. Pourtant, les plus fortes augmentations de l'achalandage semblent concerner les groupes de moins de 150 000 habitants.</p> <p>Cible : non établie</p>

Questions de l'évaluation	Résumé de l'analyse par éléments de preuve	
	Examen de la documentation	Examen des données
Dans quelle mesure le FITC est-il efficace?	<p>Les RFI indiquent que moins de 1 % du financement du programme a été affecté à la gestion interne d'INFC du FITC. Un ratio d'administration interne de 5 % serait généralement considéré comme efficace. Parmi les quatre programmes examinés ici, le FIV est le plus élevé, le VGI étant à 3 % et le FITC et le FEPTU, à moins de 1 %. Donc, relativement, le FITC est assez faible (ou très efficace) en ce qui concerne la consommation des ressources d'INFC pour son administration.</p>	<p>Redevances de 21 840 000 \$ d'INFC Redevance de 15 284 939 \$ des provinces</p> <p>Mesure dans laquelle les normes de service sont respectées : 13 des 13 normes de service suivies ont été respectées pour un taux de réussite de 100 % pour le FITC.</p>

Questions de l'évaluation	Résumé de l'analyse par éléments de preuve	
	Revue de la littérature	Examen des données
<p>Dans quelle mesure le FITC a-t-il tenu compte de l'inclusivité?</p>	<p>Le besoin de logements sociaux subventionnés par le gouvernement est déterminé par les besoins impérieux en matière de logement (BIL). Le BIL est défini comme lorsqu'une personne ou une famille est incapable de répondre à ses besoins en matière de logement sans consacrer plus de 30 % de son revenu avant impôt à un logement. Les recherches menées par la SCHL indiquent que certains groupes de la population sont surreprésentés chez les personnes qui ont un BIL, notamment les aînés, les femmes, les Autochtones, les ménages dirigés par des immigrants, les personnes handicapées, les personnes aux prises avec des problèmes de santé mentale et de toxicomanie, les anciens combattants et les familles monoparentales. Ces données démographiques représentent les personnes les plus susceptibles d'avoir besoin de logements sociaux au Canada et d'y être admissibles.</p> <p>Les études qui déterminent les populations les plus affectées par le manque d'accessibilité au transport en commun révèlent des populations similaires. Les personnes à faible revenu sont moins susceptibles d'avoir accès à d'autres modes de transport et dépendent du transport en commun. La mobilité est un facteur important de la capacité d'une personne à occuper un emploi et à avoir accès aux soins de santé et aux biens et services de base. La proximité de l'infrastructure de</p>	<p>Dans toutes les provinces, 36 emplacements de projets représentant 42 % de tous les projets ont été analysés pour déterminer le pourcentage de logements sociaux situés à moins de 1 000 mètres d'un arrêt ou d'une gare de transport en commun.</p> <p>26 emplacements sur 36 ont obtenu une cote de proximité de 75 à 100 %</p> <p>4 emplacements sur 36 ont obtenu une cote de proximité de 50 à 75 %</p> <p>1 emplacement sur 36 a obtenu une cote de proximité de 25 à 50 %</p> <p>5 emplacements sur 36 ont obtenu une cote de proximité de 0 à 25 %</p> <p>Répartition provinciale :</p> <p>AB – Les 8 emplacements ont obtenu une cote de 75 à 100 %</p> <p>C.-B. – Les 3 emplacements ont obtenu une cote de 75 à 100 %</p> <p>MB – Les 2 emplacements ont obtenu une cote de 0 à 25 %</p> <p>T.-N.-L. – 1 emplacement a obtenu une cote de 75 à 100 %</p> <p>ON – 3 emplacements sur 18 ont obtenu une cote de 0 à 25 %; 1 emplacement sur 18 entre 25 et 50 %; 4 emplacements sur 18 entre 50 et 75 %; 10 emplacements sur 18 entre 75 et 100 %</p> <p>QC – Les 4 emplacements ont obtenu une cote de 75 à 100 %</p> <p>5 emplacements du FITC avec le plus grand nombre de projets = Toronto, Ottawa, Montréal, London et Longueuil, où les 5 ont obtenu une note de 75 à 100 % pour la proximité, et représentent ensemble 59,6 %</p>

Questions de l'évaluation	Résumé de l'analyse par éléments de preuve	
	Revue de la littérature	Examen des données
	<p>transport en commun de ceux qui l'utilisent et qui en dépendent est nécessaire, car elle représente l'accessibilité.</p> <p>Le transport en commun, en particulier, peut aider les populations qui vivent dans la pauvreté et qui vivent de l'exclusion sociale et économique. Les nouveaux immigrants, les groupes minoritaires, les familles monoparentales, certaines cohortes d'âges et certaines identités de genre, ainsi que les personnes dont le salaire et le niveau de revenu sont faibles représentent des groupes qui peuvent être plus vulnérables à un manque de mobilité.</p> <p>Les mesures de proximité peuvent indiquer la répartition de l'infrastructure de transport en commun, et l'examen des mesures de proximité liées aux populations vulnérables peut indiquer l'inclusivité de l'infrastructure de transport en commun.</p> <p>Dans les 8 plus grandes villes du Canada, on estime que 40 % de tous les résidents à faible revenu risquent de souffrir du manque d'options de transport.</p> <p>Les deux régions les plus à risque de souffrir de ce manque sont celles où la densité de population est élevée (par exemple, dans les tours d'appartements) et celles où il y a une forte concentration de résidents à faible revenu. Les logements sociaux peuvent non seulement représenter ces zones à risque, mais aussi représenter les populations qui vivent déjà des</p>	<p>des projets du FITC ayant des données disponibles, et 25,1 % de tous les projets du FITC</p> <p>Comparaison avec les données provinciales sur la proximité :</p> <p>Les emplacements où les projets du FITC ont eu lieu ont obtenu des résultats plus élevés en ce qui concerne la proximité que leur province en général, à l'exception du Manitoba et de l'Ontario.</p> <p>Les territoires et le Manitoba sont les provinces et les territoires qui obtiennent la plus faible cote pour la proximité des logements sociaux par rapport au transport en commun.</p> <p>Comparaison avec les données sur la proximité pour la population en général (sans lien avec le logement social) :</p> <p>Provinces et territoires qui obtiennent des cotes plus élevées en ce qui concerne la proximité de la population totale que pour le logement social : AB, MB, N.-B., T. N.-O., YK</p> <p>Provinces et territoires qui obtiennent des cotes plus élevées en ce qui concerne la proximité des logements sociaux que pour la population totale : T.-N.-L., C.-B., ON, N.-É., Î.-P.-É.</p>

Questions de l'évaluation	Résumé de l'analyse par éléments de preuve	
	Revue de la littérature	Examen des données
	inégalités et qui bénéficieraient le plus d'un meilleur accès au transport en commun.	