

Évaluation de l'élargissement à quatre voies de l'autoroute transcanadienne dans le parc national de Banff

Final – Juillet 2015
Bureau de la vérification interne et de
l'évaluation

Rapport soumis au Comité d'évaluation de Parcs Canada : 7 juillet 2015
Approuvé par le DG de l'Agence : 29 juillet 2015

Sa Majesté la reine du Canada, représentée par
le Directeur général de Parcs Canada, 2014
No de catalogue. : R62-459/2015F-PDF
ISBN : 978-0-660-03533-8

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE EXÉCUTIF	iv
1. Introduction 1	
2. Contexte de l'élargissement à quatre voies de l'autoroute transcanadienne	1
2.1 Objectifs et cibles	2
2.2 Modèle logique du projet de l'autoroute transcanadienne	3
3. Conception de l'évaluation	4
3.1 Approche et méthodologie de l'évaluation.....	4
3.2 Limites et stratégies d'atténuation.....	5
4. Constatations de l'évaluation	5
4.1 Pertinence.....	5
4.2 Rendement	6
4.2.1. Gouvernance et contrôles.....	6
4.2.2. Extrants	6
4.2.3. Résultats : Flux de circulation et sécurité des automobilistes	7
4.2.4. Résultats : atténuer les impacts sur l'environnement	9
4.2.5. Efficience et économie	11
5. Conclusions et recommandations.....	13
ANNEXE A: RÉSULTAT STRATÉGIQUE ET ARCHITECTURE D'ALIGNEMENT DES PROGRAMMES.....	15
ANNEXE B: MATRICE D'ÉVALUATION	16

SOMMAIRE EXÉCUTIF

De 2004-2005 à 2013-2014, une somme d'environ 286 M\$ a été dépensée pour l'élargissement à quatre voies d'un tronçon de près de 37 km de l'autoroute transcanadienne dans le parc national de Banff. Bien que la portion varie selon l'année, les dépenses de projet ont compté pour moins de 1 % des dépenses annuelles de l'Agence. Ce projet majeur de construction est lié directement au sous-programme de la gestion des routes de l'Activité de programme 5 de l'Architecture d'alignement des programmes de Parcs Canada (voir Annexe A). Il a été identifié comme priorité dans le Plan d'évaluation de l'Agence en raison d'un engagement à effectuer une évaluation sommative complète du projet de l'élargissement à quatre voies dans une proposition au Conseil du Trésor.

Conformément à l'exigence de la *Politique sur l'évaluation* du CT (CT) et des directives connexes (2009), l'évaluation s'est penchée sur les éléments suivants :

1. **Pertinence** : Dans quelle mesure est-ce que le projet correspond aux priorités du gouvernement fédéral et de l'Agence. Dans quelle mesure est-ce que l'élargissement à quatre voies répond aux besoins des utilisateurs?
2. **Rendement** : Est-ce que le projet a produit ses extrants escomptés et atteint les résultats désirés, c.-à-d., améliorer le flux de la circulation, améliorer la sécurité des automobilistes et atténuer les impacts négatifs sur l'environnement de l'autoroute? Est-ce que le projet a été économique et efficient dans l'atteinte de ces résultats?

Méthodologie

Le projet d'élargissement à quatre voies de l'autoroute transcanadienne a déjà fait l'objet de vérifications, d'évaluation et d'examen de projet importants. Les constatations disponibles dans les rapports actuels sont vastes et précisent qu'une nouvelle évaluation à ce moment-ci n'ajouterait aucune information sur la pertinence ou le rendement de l'investissement. Ainsi, surtout à cause de la faible importance relative et du faible risque d'entreprise lié au projet, l'évaluation a été calibrée de sorte que notre analyse se fie surtout sur un examen des documents disponibles (y compris les vérifications et évaluations précédentes) et les dossiers de l'Agence, y compris les données financières et les données sur le rendement du projet.

Constatations

Notre évaluation a relevé une grande preuve de la pertinence du projet d'agrandissement à quatre voies de l'autoroute transcanadienne. La nécessité de l'investissement a été établie en se fondant sur l'importance de l'autoroute comme lien de transportation et des volumes quotidiens de trafic avant le projet qui dépassaient les normes de l'industrie pour l'élargissement à quatre voies. L'évaluation de la gestion des routes de transit de Parcs Canada (2011) a aussi noté la preuve d'une base constitutionnelle et légale pour un rôle du gouvernement fédéral dans le cadre de cette activité, ainsi que des liens au mandat et résultats stratégiques de l'Agence et aux priorités du gouvernement du Canada.

La vérification du projet d'élargissement à quatre voies de l'autoroute transcanadienne (2012) a noté que des structures de gouvernance et de contrôles financiers étaient en vigueur. Les recommandations de la vérification visant à mieux documenter les aspects de la gouvernance et les opérations du projet ont aussi été abordées.

Notre évaluation a aussi démontré que les extrants du projet (c.-à-d. autoroute à quatre voies, passages fauniques, ponts, ponceaux et clôtures d'exclusion de la faune) ont été construits selon les plans. À certains endroits, des biens supplémentaires ont été construits pour différentes raisons liées à la construction et à l'impact sur l'environnement.

Même si les données quant aux résultats sont encore préliminaires, la preuve suggère que le projet d'élargissement à quatre voies atteindra ses résultats ciblés tant pour le flux de circulation et la sécurité des automobilistes. On s'attend à ce que l'élargissement à quatre voies réduise les taux de collisions mortelles d'environ 80 %, soit le double de la cible de rendement. La limite de vitesse affichée est passée de 70 km/h à 90 km/h. On s'attend à des augmentations moyennes de vitesse (km/h) de près de 30 % et à une diminution des temps de déplacement par véhicule (h) de près de 43 %. On s'attend aussi à ce que le retard total (h) et le total moyen par véhicule diminuent d'environ 88 % et 84 % respectivement. En outre, les modèles de circulation indiquent que le niveau de service de l'autoroute s'est amélioré de presque au maximum de sa capacité avant l'élargissement à un niveau capable de desservir un volume beaucoup plus élevé après l'élargissement.

Nous avons aussi pu noter que le projet d'élargissement à quatre voies atteindra ses résultats ciblés pour atténuer les impacts sur l'environnement. Les résultats préliminaires démontrent que les structures de passage et les clôtures d'exclusion de la faune ont entraîné une amélioration de la connectivité des habitats et une réduction importante du taux de mortalité de la faune.

Enfin, l'évaluation a constaté que la gestion du projet était tant efficiente qu'économique. Le projet s'est achevé à temps. En novembre 2014, le projet avait dépensé une somme moindre que l'affectation reçue dans son budget.

Au cours de l'évaluation, nous avons identifié deux problèmes :

Premièrement, même si les résultats préliminaires de la modélisation de l'efficacité et de la sécurité améliorées sont prometteurs, il appert que la gestion n'est pas disposée à s'engager clairement à obtenir des données supplémentaires ou réaliser les études nécessaires pour valider ces résultats préliminaires comme les demandes de financement originales l'avaient indiqué et le rapport du conseiller l'avait recommandé. Cette situation nous amène à formuler les recommandations suivantes.

Recommandation 1 : Le vice-président délégué, Gestion des actifs et exécution des projets devrait élaborer une stratégie de mesure du rendement pour le sous-programme de la gestion des routes qui clarifie les données futures de rendement de la route pour l'activité. La stratégie devra clarifier les plans pour obtenir des données pour valider les résultats préliminaires sur la sécurité améliorée des automobilistes et la circulation efficiente des personnes et des biens sur l'autoroute transcanadienne. La stratégie devrait être en vigueur à temps pour informer l'évaluation du sous-programme de la gestion des routes (présentement prévue pour 2016-2017).

Réponse de la gestion : Acceptée. Le vice-président délégué, Gestion des actifs et exécution des projets élaborera une stratégie de mesure de rendement pour le sous-programme de la gestion des routes conformément à la recommandation. Date d'achèvement ciblée : mars 2016.

Ensuite, il est manifeste que la gestion n'utilise aucun processus en vigueur pour consigner systématiquement et partager les leçons apprises du projet d'agrandissement à quatre voies de l'autoroute transcanadienne. Cette situation nous amène à formuler la recommandation suivante.

Recommandation 2 : Le vice-président délégué, Gestion des actifs et exécution des projets devrait établir un processus pour assurer la documentation régulière et le partage des futures leçons apprises des grands projets de construction.

Réponse de la gestion : Acceptée. Le vice-président délégué, Gestion des actifs et exécution des projets établira un processus pour assurer la documentation régulière et le partage des futures leçons apprises des grands projets de construction. Date d'achèvement ciblée : mars 2016.

1. INTRODUCTION

Entre 2004 et 2014, Parcs Canada a reçu 324 M\$ pour élargir un tronçon d'environ 37 km de l'autoroute transcanadienne dans le parc national de Banff, y compris la construction de passages fauniques, l'ajout de clôtures et du travail sur les ponts et les ponceaux. Une partie du travail a été soutenue par le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers ainsi que des fonds reçus directement par l'Agence en 2009 en vertu du Plan d'action économique du Canada.

Lorsque le dernier ensemble de fonds a été reçu en 2009, on a noté que six exigences de vérifications et d'évaluations existaient à ce moment-là, liées aux différentes sources de financement. Plutôt que d'effectuer des évaluations séparées liées à chaque composante financée du projet, on a proposé d'exécuter une évaluation sommative unique de l'ensemble du projet à terminer au plus tard en mars 2015. Cette proposition a été acceptée et un cadre d'évaluation a été produit en juin 2009 et fourni au SCT comme condition pour recevoir le financement.

2. CONTEXTE DE L'ÉLARGISSEMENT À QUATRE VOIES DE L'AUTOROUTE TRANSCANADIENNE

Parcs Canada est responsable de l'entretien des autoroutes qui traversent les parcs nationaux. Son but est d'assurer un transit direct fiable, sécuritaire, et d'une manière qui minimise les impacts écologiques. L'autoroute transcanadienne passe à travers le parc national de Banff sur une distance de 82 km, traversant les limites du parc aux postes d'entrée Est et à la limite de la Colombie-Britannique. Les études du besoin de l'élargissement à quatre voies de l'autoroute réalisées pour appuyer les demandes de financement ont établi que les sections à deux voies de cette autoroute jouaient un rôle dans les volumes de circulation excessive (congestion), les taux d'accidents et de décès et avaient aussi des impacts écologiques négatifs.

L'amélioration de l'autoroute transcanadienne à Banff de deux voies à quatre voies a débuté en 1981 et s'est poursuivi sur sept phases. Les phases I et II ont été financées par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. L'Agence a assumé la responsabilité des travaux d'immobilisations sur les routes situées dans les parcs nationaux en 1992, après l'abrogation par le Canada de la *Loi sur la route transcanadienne*.¹ Pour la phase III, Parcs Canada a reçu approximativement 30 M\$ du Programme stratégique d'amélioration des routes par l'entremise de Transports Canada qui était le chef de file sur une demande de financement conjointe. Les phases I à III ont produit l'élargissement à quatre voies d'environ 45 km de l'autoroute transcanadienne.

Les trois premières phases ont été achevées avant que Parcs Canada soit transformé en Agence.² Depuis que la *Loi sur l'Agence Parcs Canada* est entrée en vigueur en 1998, il y a eu quatre périodes d'investissements dans l'élargissement à quatre voies de l'autoroute transcanadienne. Ces données sont basées sur différentes sources de financement, chacune ayant des extraits spécifiques identifiés.

¹ Cette loi autorisait le gouvernement du Canada et les gouvernements provinciaux à bâtir la route sur une base de partage des coûts. Quoique la construction des autoroutes et des routes soit maintenant une responsabilité provinciale, le gouvernement du Canada est le seul responsable de l'entretien et des réparations des tronçons de l'autoroute transcanadienne à l'intérieur des parcs nationaux.

² Phase I : 1982-1985; Phase II : 1986-1987; et Phase III : 1995-1997.

Tableau 1. Phases du projet, état d'avancement après la création de l'Agence

Phase	Années	Montant	Source	Longueur (km)	Passages fauniques	Clôtures	Ponts/Ponceaux
IV	2004-2008	50 M\$ 7,5 M\$	Budget 2003, Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) Services votés	10	2 passages primaires 1 passage secondaire 4 passages tertiaires 20 petits ponceaux pour la faune 2 ponceaux pour les poissons	Barrières canadiennes Clôtures d'exclusion de la faune Portes piétonnières	Ponts de Moraine Creek - nouveau et reconstruction Ponts de Bow River - nouveau et reconstruction Passages supérieurs du CPR – nouveau et reconstruction 2 passages piétonniers supérieurs Ponts de Bow River - extension
V	2006 - 2009	37 M\$	Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP)	4	1 passage supérieur 2 passages inférieurs		Construction du pont de Moraine Creek Pont du CPR Passage piétonnier inférieur
VI	2008-2012	100 M\$	Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (FPEPF)	14	2 passages primaires 1 passage secondaire 5 passages tertiaires	Clôtures d'exclusion de la faune Barrières canadiennes	
VII	2009-2014	130 M\$	Budget 2009, Plan d'action économique du Canada	9	1 passage supérieur	Clôtures d'exclusion de la faune	Champs de glace passage supérieur à l'échangeur de la promenade Passage supérieur du CPR Pont de Bath Creek Pond de Bow River Passage piétonnier inférieur
Total		324,5 M\$	(évaluation)				

Note : La construction des autres caractéristiques n'est pas notée – p. ex., aménagement paysager, surveillance environnementale, barrières provisoires, barrières en ciment, drainage, signalisation, marques routières, murs de rétention

2.1 OBJECTIFS ET CIBLES

Les documents de financement du projet d'élargissement à quatre voies de l'autoroute transcanadienne partagent quatre objectifs de projet et cibles connexes de rendement. Les deux premiers objectifs visent à **améliorer le flux efficace de la circulation et la sécurité des automobilistes (visiteurs)**, et les deux autres visent à **atténuer les impacts sur l'environnement**. Les objectifs et cibles spécifiques pour les dernières étapes du projet sont illustrés dans le tableau ci-après.

Tableau 2. Objectifs et cibles, 2008-2014

Objectifs	Cibles de rendement	
	km 47,4-63,0	km 73,0-82,0
Améliorer la sécurité des automobilistes	Réduire le nombre de collisions mortelles de 40 %	

Améliorer la circulation efficiente des personnes et des biens	Augmenter la limite de vitesse affichée	Diminuer le temps de déplacement le long de la section élargie
Réduire les conflits entre la faune et la circulation	Réduire le taux de décès de 80 % pour toutes les espèces	
Augmenter la connectivité de l'habitat	Améliorer les connaissances des réponses précises par espèce aux structures de passage	

Comme l'Évaluation de la gestion des routes de transit de Parcs Canada (2011) l'a indiqué, les cibles sur l'efficacité du flux de la circulation (p. ex., temps de déplacement moyens, vitesse moyenne, densité de la circulation, retards, congestion et embouteillages sur certaines routes ou tronçons de route) ou la sécurité (p. ex., accidents de différents genres par volume de circulation, densité ou condition) sont spécifiques au projet d'élargissement à quatre voies de l'autoroute transcanadienne. La cible normale de l'Agence pour les routes était et continue de se concentrer sur la condition des biens (c.-à-d., un extrant plutôt qu'un résultat).

Les obstacles à la mesure directe de l'efficacité ou de la sécurité (c.-à-d., typiquement, le taux d'accidents) ont aussi été relevés dans l'évaluation de 2011. Ces obstacles portaient notamment sur les coûts de l'acquisition des données ou de la mise en œuvre des systèmes de mesure nécessaires; l'absence d'expertise technique au sein de l'Agence; l'absence d'avantages opérationnels pour l'Agence; et le fait que l'Agence n'est pas tout d'abord un gestionnaire de route (c.-à-d. en contraste à un ministère provincial des transports dont le rôle premier inclut la gestion des routes).

2.2 MODÈLE LOGIQUE DU PROJET DE L'AUTOROUTE TRANSCANADIENNE

L'agrandissement à quatre voies consiste à l'organisation des ressources (budgets, personnes et biens) pour faire des investissements en immobilisations dans l'autoroute transcanadienne à Banff pour assurer l'atteinte des objectifs explicites du projet. Le Tableau 3 illustre le modèle logique de base pour le projet d'agrandissement à quatre voies.

Tableau 3. Modèle logique de l'élargissement à quatre voies de l'autoroute transcanadienne

Intrants	<ul style="list-style-type: none"> Personnel de Parcs Canada Budgets (estimation : 324,5 M\$) Biens 		
Activités de l'APC	Gestion du projet <ul style="list-style-type: none"> Surveillance du projet (gouvernance) Gestion des contrats 	Activités opérationnelles <ul style="list-style-type: none"> Construction de la route et biens connexes Installation de caractéristiques environnementales (passages fauniques et clôtures) 	Mesure du rendement <ul style="list-style-type: none"> Suivi du progrès Surveillance environnementale Collecte et gestion des données Production de rapports
Extrants de l'APC	<ul style="list-style-type: none"> Arrangements officiels de surveillance Procès-verbaux/décisions des réunions Demandes de propositions Contrats 	<ul style="list-style-type: none"> Route à quatre voies Ponts et ponceaux Caractéristiques environnementales (clôtures, passages fauniques) 	<ul style="list-style-type: none"> Rapports de progrès Protocoles de surveillance environnementale Inspection des lieux et données de surveillance Rapport de rendement
Portée	<ul style="list-style-type: none"> Clients – visiteurs du parc, transit direct (utilisateurs privés et commerciaux de l'autoroute) Partenaires de prestation de service – TPSGC, ressources de construction contractuelles Intervenants – communautés autochtones, provinces, municipalités, industrie, autres fournisseurs de service (p. ex., police), ONGE 		
Résultats immédiats	<ul style="list-style-type: none"> Les embouteillages de circulation sont réduits L'incidence et la gravité des accidents sont réduites La mortalité de la faune à cause des accidents de la route est réduite La fragmentation de l'habitat causée par la route est réduite 		
Résultats à long terme	<ul style="list-style-type: none"> Le flux des produits et services sur l'autoroute transcanadienne à Banff est amélioré Les utilisateurs de l'autoroute transcanadienne à Banff sont en sécurité L'impact écologique de l'autoroute transcanadienne à Banff est réduit 		

Source : Adaptation du *Cadre d'évaluation pour l'élargissement à quatre voies de l'autoroute transcanadienne à Banff* (BVIE, 2009)

3. CONCEPTION DE L'ÉVALUATION

3.1 APPROCHE ET MÉTHODOLOGIE DE L'ÉVALUATION

En utilisant les exigences de la Politique sur l'évaluation (2009) du Conseil du trésor et le cadre d'évaluation comme guide, la présente évaluation étudie la pertinence et le rendement (c.-à-d., efficacité, efficience et économie) du projet d'élargissement à quatre voies de l'autoroute transcanadienne (voir la matrice d'évaluation à l'Annexe B). L'évaluation s'est concentrée sur les phases du projet qui ont été achevées après le changement de statut de l'Agence (phase IV à VIII).

Conformément à la Directive du Conseil du Trésor sur la fonction d'évaluation (2009), l'évaluation a été calibrée aux risques du projet d'élargissement à quatre voies et la qualité de l'information disponible sur le rendement. Nous nous sommes surtout fiés à un examen et une analyse des audits et évaluations antérieures (c.-à-d., *L'Évaluation de la gestion des routes de transit de Parcs Canada*, janvier 2011; la

Vérification du projet d'élargissement de la route TransCanadienne, mars 2012)³, des rapports des ressources contractuelles (p. ex., *Validation des présentations au Conseil du Trésor, avril 2013*; et son *supplément sur l'environnement*, février 2014), ainsi que les données financières disponibles et des entrevues limitées avec des informateurs clés (n = 2) avec le personnel et les cadres supérieurs de l'APC.

Le personnel de Parcs Canada a effectué l'évaluation entre août 2014 et novembre 2014.

3.2 LIMITES ET STRATÉGIES D'ATTÉNUATION

La présente évaluation est limitée par l'information rapportée dans les documents et bases de données disponibles. La portée des rapports d'audit, d'évaluation et de validation à partir desquels notre analyse est tirée couvrent seulement les phases VI et VII du projet d'élargissement (de 2008-2014). Ces phases comprennent 24,6 km (environ 65 %) de la longueur totale de l'autoroute élargie depuis 2004. Toutefois, le rapport de validation fournit certaines données sur les résultats de l'élargissement des phases antérieures du projet. Cette limite a aussi été atténuée par des entrevues avec des informateurs clés du personnel de l'Agence et la collecte de données supplémentaires ciblées.

Les rapports actuels notent aussi leurs propres limites en termes de la qualité ou de la disponibilité des données secondaires. Et de façon plus importante, étant donné le court délai depuis l'achèvement de l'élargissement, les données sur les progrès en regard des objectifs et des cibles sont jugées être préliminaires alors que certains résultats et/ou tendances sont extrapolés de données comparatives. Les limites précises des données sont discutées dans la section pertinente sur les résultats plus loin.

4. CONSTATATIONS DE L'ÉVALUATION

4.1 PERTINENCE

La nécessité de l'investissement consenti à l'élargissement de l'autoroute transcanadienne est efficacement présentée dans les documents de financement du projet. Plus précisément, les sections à deux voies de l'autoroute transcanadienne à Banff ont été identifiées comme l'un des points de « goulot d'étranglement » les plus importants entre Vancouver et Calgary. Les normes de l'industrie recommandent que les autoroutes fassent l'objet d'une étude d'élargissement si les volumes de débit journalier moyen annuel (DJMA) dépassent 7 000. En 2003, le volume du DJMA pour les tronçons non élargis de l'autoroute transcanadienne à Banff était évalué à 8 000 et les volumes de trafic quotidien estimés pourraient s'élever jusqu'à 14 000 DJMA pendant la principale saison touristique.⁴

L'*Évaluation de la gestion des routes de transit de Parcs Canada* (2011) a aussi relevé la grande pertinence de l'activité. L'Évaluation a démontré l'importance de l'autoroute transcanadienne dans le parc national de Banff et son rôle dans le réseau national de transport, avec un volume de déplacement estimé de 6,25 millions d'automobiles par année. Elle a démontré une base constitutionnelle et juridique du rôle joué par le gouvernement fédéral dans l'exploitation des routes dans les parcs nationaux. La gestion des routes qui traversent ses parcs découle de son autorisation législative telle qu'elle est établie dans la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* (2000). L'Agence est responsable des

³ La vérification s'est concentrée sur l'élargissement des tronçons de l'autoroute transcanadienne qui étaient financés par le Budget 2009 et le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers.

⁴ Banff est le parc national du Canada le plus visité. Les statistiques de l'Agence sur le nombre de visiteurs indiquent que près de 3,2 millions de visiteurs sont allés au PN de Banff en 2010-11. La majorité des visites a lieu pendant les mois d'été.

tronçons de route dans les parcs nationaux parce qu'ils sont situés sur des terres fédérales à l'intérieur des limites du parc; ils sont établis dans l'Annexe 1 de la Loi. L'évaluation a aussi identifié la façon dont la gestion de l'autoroute est liée au mandat et aux résultats stratégiques de l'Agence. Plus précisément, étant donné l'existence de ces biens à l'intérieur des parcs nationaux ou des limites des lieux historiques, il est important que l'Agence joue un rôle de surveillance de leur fonctionnement pour assurer qu'ils appuient les objectifs fondamentaux de l'Agence liés à la conservation et l'appréciation des lieux patrimoniaux. Enfin, l'évaluation a relevé que l'approche utilisée par l'Agence pour gérer les biens liés aux routes contribue aux priorités du gouvernement du Canada, surtout les buts liés à l'économie et à la sécurité.

4.2 RENDEMENT

4.2.1. Gouvernance et contrôles

La *Vérification du projet d'élargissement de la route Transcanadienne* (2012) a noté que des contrôles adéquats sont utilisés pour l'attribution des contrats, la gestion du projet et les processus de paiement. Toutefois, la vérification a recommandé le besoin de mieux documenter les aspects de la gouvernance et les opérations du projet (c.-à-d., le nouveau comité directeur, les processus d'approbation et de surveillance qui ont été établis en 2009 lorsque Parcs Canada a obtenu le mandat de l'administration du projet) et de garder les procès-verbaux des réunions, les dossiers de décisions ainsi qu'assurer que la surveillance locale et les activités d'inspection des sites par les employés de l'APC soient documentées. La vérification a aussi recommandé que la gestion établisse une stratégie pour faire face au risque lié au non-achèvement du projet au 31 mars 2014 comme prévu.

La gestion a accepté toutes les recommandations. Le comité de gestion exécutif de Parcs Canada a assumé la surveillance du projet et a été informé et on a communiqué avec lui pour des décisions au besoin pour le reste du projet. Les décisions clés ont été documentées. À part la surveillance des progrès, aucune mesure n'a été nécessaire pour gérer le risque que le projet ne soit pas terminé comme prévu. La surveillance des progrès a démontré que ce risque était très faible. L'élargissement s'est terminé avant l'échéance de mars 2014 et à un coût moindre que le budget prévu.

4.2.2. Extrants

Construction : Une liste des extrants attendus du projet d'élargissement de l'autoroute transcanadienne est présentée dans le Tableau 1 plus haut. La cible pour la construction de 37 km d'élargissement de l'autoroute a été atteinte et la phase finale de construction s'est terminée au début 2014. Le tronçon complet de 82 km de l'autoroute transcanadienne dans le parc national de Banff est maintenant élargi.

Le rapport de validation (2013) comprend un inventaire des biens qui fournit un résumé des extrants supplémentaires à construire de 2008 à 2014 en lien avec les quatre objectifs du projet. Cet inventaire note que tous les passages fauniques, les ponts et les ponceaux inclus dans les documents connexes de financement avaient été presque tous construits; le reste devrait être construit d'ici la fin de 2013. À certains endroits, des biens ont été construits en plus de ceux figurant sur la liste à cause de différentes raisons liées à la construction et l'impact environnemental.⁵ Bien que le rapport confirme aussi que les clôtures d'exclusion de la faune (y compris des barrières) aient été installées pour réduire les conflits

⁵ Des 50 biens figurant sur l'inventaire des biens, 30 (c.-à-d., 60 %) étaient supplémentaires à ceux inscrits dans les documents de financement.

entre la circulation et la faune, souvent, ces données ne sont pas incluses dans son inventaire de biens et les rapports ne tentent pas non plus autrement d'en déterminer la quantité construite.

Les données sur les extraits des phases antérieures du projet (phase IV et V) n'étaient pas facilement accessibles. Au cours des entrevues, les gestionnaires de programme ont indiqué que tous les extraits pertinents requis pour ces phases avaient tous été produits comme planifiés.

Leçons apprises : Au cours de l'évaluation, nous avons demandé à la gestion si elle avait identifié des leçons apprises de l'élargissement de l'autoroute et qui pourraient être utilisées pour des projets futurs de construction à grande échelle. Même si la gestion a fourni certains exemples de leçons apprises au cours des entrevues, elle n'avait pas officiellement documenté ces dernières et la gestion n'avait aucun processus en place pour partager ces leçons avec d'autres personnes que le personnel directement impliqué dans le projet.

4.2.3. Résultats : Flux de circulation et sécurité des automobilistes

Le rapport de validation 2013 compare les progrès aux objectifs du projet d'élargissement de l'autoroute transcanadienne en regard du flux plus efficace de la circulation et la sécurité améliorée des automobilistes. Toutefois, étant donné que l'achèvement du projet était soit récent ou en cours au moment de la rédaction du rapport,⁶ la disponibilité des données sur le rendement après l'achèvement précis sur le site était limitée ou inexistante.⁷ Les résultats après l'élargissement de ces objectifs sont donc extrapolés d'une analyse des données avant l'élargissement et des données comparatives d'études précédentes sur les scénarios pour après l'élargissement selon des conditions de route semblables.

Réduction prévue des collisions

Dans l'*Évaluation de la gestion des routes de transit de Parcs Canada* (2011), nous avons noté qu'avant l'élargissement, les collisions totales par kilomètre d'automobile (sur l'autoroute transcanadienne) pendant la période de 2000 à 2002 se sont chiffrées à presque le double de celles rapportées pour les routes à deux voies en Alberta et les collisions mortelles étaient cinq fois plus élevées (c.-à-d., 11 décès, 35 blessés et 123 entraînant des dégâts matériels). La cible du projet d'élargissement visant une réduction de 40 % des décès a été déterminée en se basant sur les réductions des accidents mortels/blessures graves atteintes sur les tronçons élargis préalablement de l'autoroute transcanadienne dans le parc national de Banff.

Étant donné l'absence de données précises actuelles pour le site, le rapport de validation a utilisé deux sources de données pour prévoir les gains quant au rendement de la sécurité routière qui pourraient être réalisés par le projet d'élargissement actuel :

- Une étude entreprise par les Canadian Highway Institutes Ltd. (CHIL) en 2004, qui a fait une comparaison entre les données sur les collisions avant l'élargissement et après l'élargissement de l'autoroute transcanadienne entre les échangeurs de Sunshine Village et Castle Mountain dans le parc national de Banff (km 25-47); et

⁶ La construction de la phase VI et VII de l'autoroute transcanadienne peut être divisée en trois périodes : les km 73,0-76,0 terminés en 2011; les km 47,5-63,0 terminés en novembre 2012; et les km 76,0-82,0 terminés au début 2014.

⁷ Les données de l'Alberta Transportation étaient disponibles jusqu'en 2010. Même si des données plus récentes pourraient être disponibles maintenant, le rapport de validation suggère que cinq années de données après l'élargissement sont nécessaires pour établir une tendance significative. La collecte de plus de données à ce moment-ci n'ajouterait pas de renseignements supplémentaires sur les résultats.

- Les statistiques sur les collisions de l'Alberta Transportation (AT) pour toutes les routes de l'Alberta.

Le rapport a souligné que les taux de collisions mortelles relatives à des conditions semblables de routes étaient plus de 80 % inférieurs sur les autoroutes élargies que sur les routes à deux voies à chaussée unique (scénario avant l'élargissement). Ces résultats soutiennent la conclusion qu'il est possible de s'attendre à ce que l'élargissement de l'autoroute transcanadienne atteigne ou dépasse sa cible de rendement. Toutefois, le rapport recommande aussi que ce résultat soit validé à l'aide des données réelles sur les collisions lorsqu'elles seront disponibles. Au cours de l'évaluation, la gestion n'a pas confirmé si elle avait l'intention de collecter ces données.

Circulation efficiente des personnes et des biens

Bien que la cible de rendement de l'objectif ait varié entre les présentations au CT, les données requises pour valider les résultats finaux (c.-à-d., une circulation plus efficiente des personnes et des biens) sont très semblables. Le rapport de validation a noté que la première cible, soit d'augmenter la limite de vitesse affichée de 70 à 90 km/h avait été atteinte grâce à l'élargissement et plusieurs améliorations du réseau qui incluent des mises à niveau géométriques, structurelles, environnementales et de drainage. L'analyse s'est donc concentrée sur la deuxième cible, soit le temps de déplacement plus court et l'efficience améliorée de la circulation.

Étant donné qu'une partie de la construction était encore en cours au moment de la rédaction, le rapport de validation a produit un modèle informatique pour refléter le comportement et le modèle simulés du trafic pour obtenir une conclusion sur les résultats liés au scénario après l'élargissement. Ce modèle était basé sur des suppositions d'intrant obtenues de données sur la circulation spécifique au parc (p. ex., classification des véhicules et volume de la circulation). Une comparaison du temps de déplacement avant et après l'élargissement pour l'heure de pointe en avant-midi et en après-midi est illustrée dans le tableau ci-après.

Tableau 4. Comparaison sommaire du rendement du réseau avant et après l'élargissement

Rendement du réseau	AM			PM		
	Avant	Après	% différence	Avant	Après	% différence
Vitesse moyenne (km/h.)	71,8	93,4	30 %	71,5	92,4	29 %
Temps de déplacement total (h)	647	403	-38 %	767	437	-43 %
Temps de retard total (h)	40	6	-85 %	50	6	-88 %
Retard moyen par véhicule (s.)	54,5	11,3	-79 %	58,5	9,1	-84 %

Source : McElhaney Consulting Services Ltd, avril 2013

Comme illustré, l'analyse prévoyait des augmentations de la vitesse moyenne d'environ 29 % et des diminutions du temps total de déplacement de près de 45 % à cause de l'élargissement à quatre voies de l'autoroute transcanadienne. Les temps totaux et moyens de retard ont aussi diminué de 88 % et 84 % respectivement.

L'efficience de la circulation est aussi exprimée en tant que **niveau de service**. Le niveau de service est un concept technique utilisé par les ingénieurs de circulation routière pour évaluer un tronçon de route du niveau A (meilleur) au niveau F (pire) en se basant sur une variété de points d'étude. Les analyses du niveau de service réalisées pour appuyer la demande de financement de 2004 démontraient que la

route, dans son état actuel, fonctionnerait en deçà du niveau de service C acceptable pour tous les tronçons entre 2010 et 2030. Pendant les mois d'été, lorsque les volumes de circulation sont doublés au cours d'une journée typique, on s'attendait à ce que l'autoroute transcanadienne pas encore élargie fonctionne au niveau de service E, soit à près de la limite de la capacité pour l'autoroute.

En utilisant une méthodologie et des suppositions semblables, le rapport de validation de 2013 a calculé les niveaux de service prévu des tronçons nouvellement élargis de l'autoroute transcanadienne. L'étude prévoyait que l'autoroute élargie fonctionnerait à un niveau de service grandement amélioré, c.-à-d., au niveau de service A ou au niveau de service B. En outre, le rapport a noté que l'autoroute élargie devrait être en mesure de desservir un volume beaucoup plus important de circulation qu'une route à deux voies et permettre de meilleurs niveaux de service même avec un pourcentage plus élevé de véhicules de plaisance et des camions lourds (jusqu'à 30 % du mélange de véhicules).

4.2.4. Résultats : atténuer les impacts sur l'environnement

Le rapport de validation 2013 examine aussi les progrès en regard des objectifs du projet d'élargissement de l'autoroute transcanadienne relatifs à l'atténuation des impacts environnementaux. À nouveau, étant donné la courte période de temps depuis l'achèvement de l'élargissement, les résultats sont jugés être préliminaires. Un certain nombre d'années de surveillance supplémentaire seront nécessaires pour déterminer le rendement final lié aux cibles.⁸

Réduire les conflits entre la circulation et la faune

La cible de rendement pour cet objectif était de réduire le taux de mortalité pour toutes les espèces de la faune de 80 %. Les principaux outils pour réduire les conflits entre la faune et la circulation étaient l'installation des éléments suivant : 1) clôtures d'exclusion de la faune pour séparer la faune du flux de circulation; et 2) passages supérieurs et passages inférieurs pour la faune afin d'assurer la connectivité de l'habitat et de séparer la faune et la circulation en créant une route sécuritaire pour le passage de la faune.

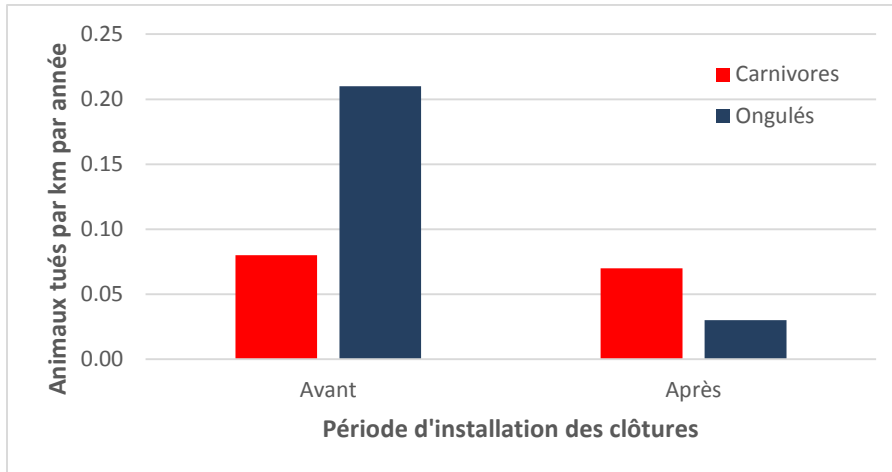
Le rapport de validation utilise les incidents liés aux décès des animaux causés par les véhicules pour évaluer l'effet des clôtures fauniques. Bien que le temps soit trop court et l'importance de l'échantillon trop restreint pour étudier les variations de la faune en temps et en espace pour les espèces individuelles, les résultats préliminaires sont encourageants. Comme le graphique plus loin le démontre, l'installation de clôtures a été liée à une réduction de 84 % d'ongulés tués sur la route et une réduction de 14 % de carnivores tués sur la route.⁹ La plupart des animaux tués sur la route au cours de cette période sont attribuables à soit les barrières de clôture laissées ouvertes pendant la construction en cours ou encore des brèches de clôtures ou de barrières canadiennes causées par les animaux et qui ont depuis ce moment-là été réparées, ce qui veut dire que le taux de mortalité devrait diminuer encore davantage. Ce résultat correspond aux évaluations à plus long terme d'autres tronçons de l'autoroute

⁸ Le rapport de validation suggère qu'à cause des courbes d'apprentissage propre aux espèces, une décennie ou plus de raffinements supplémentaires et de collecte de données pourraient être nécessaires pour fournir des mesures de rendement fiables à long terme en regard des cibles. La collecte de données supplémentaires à ce moment-ci ne fournirait pas de renseignements supplémentaires sur les résultats.

⁹ Les ongulés (c.-à-d. grands mammifères pourvus de sabots) dans le parc national de Banff englobent les cerfs de Virginie, les cerfs-mulets, les wapitis, les wapignaux, les bisons, les caribous des bois, les chèvres de montagne et les mouflons d'Amérique. Les carnivores sont sans s'y limiter, les ours noirs, les grizzlis, les coyotes, les cougars, les martres d'Amérique, les carcajous, les renards roux et les loups gris.

transcanadienne dans le parc national de Banff qui sont munis de clôtures presque identiques, qui indiquent une réduction de 97 % des ongulés tués sur la route et une réduction de 41 % pour les carnivores.

Graphique 1 : Taux de carnivores tués sur la route (n=15 animaux tués) et taux d'ongulés tués sur la route (n=27) avant et après l'installation de clôtures sur les km 47,5 - 82,0 de l'autoroute transcanadienne, janvier 2006 à octobre 2012



Source : McElhanney Consulting Services Ltd, avril 2013

Augmentation de la connectivité de l'habitat

Plutôt que d'être une cible quantifiable, l'objectif de cette mesure de rendement est axé qualitativement sur l'utilisation d'une variété de techniques de surveillance pour améliorer les connaissances sur les réponses propres aux espèces aux structures de passage. L'efficacité des structures de passage faunique et différentes autres améliorations environnementales ont fait l'objet d'une surveillance à long terme entreprise dans le cadre d'une entente de contribution avec les partenaires externes (Habitat Connectivity). Le travail de surveillance a inclus les activités suivantes :

- Enregistrement du nombre et les espèces aux passages fauniques traversant le passage supérieur et le passage inférieur en utilisant des caméras de détection du mouvement (surveillance continue);
- Enregistrement de l'utilisation par les petits mammifères (martres d'Amérique, écureuils, lièvres et campagnols) des ponceaux de petit diamètre sous l'autoroute transcanadienne à un sous-ensemble de sites;
- Surveillance du vol des arlequins plongeurs sous les ponts modifiés à Moraine Creek;
- Utilisation de l'échantillonnage génétique pour déterminer si les carcajous au nord et au sud de l'autoroute transcanadienne appartiennent à une population unique ou sont devenus isolés par l'autoroute; et
- Surveillance des brèches par la faune des barrières canadiennes et des tapis électrifiés installés à la surface de l'autoroute où il y a des arrêts de clôture aux routes traversant l'autoroute transcanadienne.

Le rapport de validation et le supplément environnemental (février 2014) confirment qu'un travail de surveillance a eu lieu comme nous l'avons décrit plus haut. Même si l'entente de contribution a pris fin en mars 2014, Parcs Canada a continué d'assurer sa propre surveillance régulière. Par exemple, à peu

près aux deux semaines, des images des caméras de détection du mouvement sont téléchargées et classées et la base de données des passages fauniques est mise à jour. De même, des plaques de surveillance à l'intérieur des ponceaux utilisés pour compter le passage de petits mammifères sont vérifiées à des intervalles de 7 à 10 jours.

Les observations préliminaires démontrent l'utilisation des caractéristiques de connectivité de la faune par une variété d'espèces, notamment les grizzlis, les ours noirs, les loups, les martres, les wapitis et les orignaux. Ces premiers résultats correspondent aux résultats précédents à l'intérieur des limites du parc où neuf années de données de surveillance ont clairement démontré l'efficacité des structures de passage et clôtures pour améliorer la connectivité de l'habitat et réduire les interactions entre la faune et la circulation. Nous avons noté que des améliorations à l'habitat aquatique sont adéquatement installées et fonctionnent efficacement. Nous notons aussi que Parcs Canada ajuste ses approches en réponse aux données préliminaires. Ainsi, étant donné le nombre observé de brèches causées par les carnivores dans les barrières canadiennes, des tapis électrifiés supplémentaires ont été installés à certains endroits à titre de dissuasif supplémentaire.

La présente recherche a aussi eu un avantage secondaire de développer des leçons apprises et fournir des informations utiles pour les planificateurs des transports et les décideurs pour l'atténuation future de la faune sur les autoroutes. Les détails du travail de surveillance et les résultats sont présentés sur le site Web de l'Agence et sur un site Web externe propre au projet,¹⁰ et les constatations connexes ont été publiées dans un certain nombre de revues de recherche.¹¹

4.2.5. Efficience et économie

Un programme est **efficace** dans la mesure où un niveau plus élevé d'extrants est produit avec le même niveau d'intrants, ou un nombre inférieur d'intrants est utilisé pour produire le même niveau d'extrants. Le niveau d'intrants et d'extrants pourrait augmenter ou diminuer en quantité, en qualité ou les deux. Un programme est **économique** dans la mesure où le coût des ressources utilisées correspond à approximativement au montant minimum pour atteindre les résultats prévus.

Le tableau ci-après illustre la structure des dépenses sur l'élargissement à quatre voies de l'autoroute transcanadienne. Bien que la proportion varie selon l'année, les dépenses du projet ont représenté entre 0,8 % et 6,8 % de dépenses annuelles totales de l'Agence (en 2008-2009 et 2010-2011 respectivement).

¹⁰ PCA – <http://www.pc.gc.ca/fra/pn-np/ab/banff/plan/transport/tch-rtc.aspx>;

Highway Wilding - <http://www.highwaywilding.org/index.php> (site Web anglais seulement)

¹¹ Liste des articles publiés : <http://www.highwaywilding.org/files/PUBLICATION%20LIST.pdf>

Tableau 5. Structure des dépenses du projet d'élargissement à quatre voies de l'autoroute transcanadienne, 2004-2005 à 2013-2014

Source de financement	Budget (M\$)	Dépenses annuelles (M\$) ¹										Total dépenses (M\$)
		2004-2005	2005-2006	2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	
Budget 2003, Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS)	50,0	11,4	24,6	10,8	3,2							50,0
Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP)	37,0	5,0	10,0	18,1	3,5	0,4						37,0
Crédits votés	7,5 ²											-
Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (FPEPF)	100,0					5,1	25,0	31,6	15,6	10,6	0,2	88,1 ³
Budget 2009, Plan d'action économique du Canada	130,0						16,3	28,9	24,7	22,1	19,2	111,2 ⁴
Total	324,5	16,4	34,6	28,9	6,7	5,5	41,3	60,5	40,3	32,7	19,4	286,3

Notes :

1. Les données réelles incluent un régime d'avantages sociaux des employés de 20 % calculé sur les traitements et salaires.
2. En 2003, l'Agence a reçu l'approbation d'injecter 7,5 M\$ de ses crédits votés pour couvrir l'inflation des coûts des matériaux et de la main-d'œuvre à cause de retards de l'adjudication de contrats en lien avec les fonds du Budget 2003. Il nous est impossible de confirmer si ces fonds ont été dépensés sur le projet d'élargissement à quatre voies de l'autoroute transcanadienne (c.-à-d. manque de codage dans le système financier).
3. Dans le budget supplémentaire des dépenses de 2013-2014, Parcs Canada a inscrit un transfert de 11 640 200 \$ à Transports Canada pour rembourser les fonds excédentaires du projet d'élargissement à quatre voies de l'autoroute transcanadienne.
4. Dans les Comptes publics de 2013-2014, Parcs Canada a rapporté une somme de péremption de 18 836 214 \$ liée à une portion non utilisée du budget de l'autoroute transcanadienne.

Source: Données fournies par la Direction générale des finances de l'APC

Un examen des dépenses totales du projet démontre qu'en date de novembre 2014, le projet avait dépensé une somme moins élevée que son affectation budgétaire. Des 324,5 M\$ budgétés pour l'élargissement à quatre voies de l'autoroute transcanadienne, seulement 286,3 M\$ ont été dépensés avant l'élimination progressive des fonds à des fins déterminées. Toutefois, les coûts totaux du projet sont encore inconnus parce qu'il y a une demande non réglée relative à la construction et pour laquelle le coût ne peut pas être quantifié à l'heure actuelle.

La Vérification du projet d'élargissement de la route Transcanadienne (2012) de Parcs Canada a identifié des méthodes grâce auxquelles le projet était efficient. Elle a noté qu'un processus concurrentiel adéquat était utilisé pour les contrats de construction. En principe, ce processus concurrentiel assure que le projet est entrepris au coût moindre pour un niveau donné de qualité. De plus, du point de vue de l'Agence, la construction et la remise en état des routes représentent un investissement important. Comme le travail sur la chaussée était nécessaire sur certaines routes adjacentes à l'autoroute transcanadienne à l'intérieur des limites des parcs des montagnes, ces travaux ont été inclus dans les contrats adjugés pour l'autoroute transcanadienne afin de produire des économies d'échelle et d'économiser des coûts d'administration des projets. Le travail de vérification n'a soulevé aucun exemple de dépassement des autorités. Un processus était en place pour assurer que les frais liés au travail non réalisé sur l'autoroute transcanadienne étaient transférés au centre de coûts approprié.

5. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

L'élargissement à quatre voies de l'autoroute transcanadienne a compté pour moins de 1 % des dépenses annuelles de l'Agence. L'importance de l'autoroute comme lien de transport ainsi que les études qui ont illustré que les volumes de circulation quotidienne avant le projet dépassaient les normes de l'industrie pour l'élargissement ont établi la nécessité de l'investissement. Nous avons aussi noté que l'activité était pertinente étant donné son fondement constitutionnel et juridique et ses liens au mandat de Parcs Canada.

Il est clair que le projet d'élargissement a été réalisé à temps et, au moment du présent rapport, à plus de 30 M\$ sous le budget, avec des structures de gouvernance et des contrôles financiers adéquats. Tous les extrants attendus du projet (c.-à-d., autoroute élargie à quatre voies, passages fauniques, ponceaux, ponts et clôtures d'exclusion de la faune) ont été construits tel que prévu. L'Agence a la preuve que ses objectifs et cibles liés à la sécurité et au flux de la circulation ont été atteints ou il est probable qu'ils soient atteints (c.-à-d., en se fondant sur les données historiques et la modélisation des avantages futurs). Les impacts sur l'environnement de l'autoroute sont aussi atténués. Les structures de passages fauniques et les clôtures d'exclusion de la faune ont produit une connectivité améliorée de l'habitat et une réduction importante du taux de mortalité de la faune.

Au cours de l'évaluation, nous avons noté deux problèmes.

Premièrement, même si les résultats préliminaires de la modélisation de l'efficacité et de la sécurité améliorées sont prometteurs, il appert que la gestion n'est pas disposée à s'engager clairement à obtenir des données supplémentaires ou réaliser les études nécessaires pour valider ces résultats préliminaires comme les demandes de financement originales l'avaient indiqué et le rapport du conseiller l'avait recommandé. Cette situation nous amène à formuler les recommandations suivantes.

Recommandation 1 : Le vice-président délégué, Gestion des actifs et exécution des projets devrait élaborer une stratégie de mesure du rendement pour le sous-programme de la gestion des routes qui clarifie les données futures de rendement de la route pour l'activité. La stratégie devra clarifier les plans pour obtenir des données pour valider les résultats préliminaires sur la sécurité améliorée des automobilistes et la circulation efficace des personnes et des biens sur l'autoroute transcanadienne. La stratégie devrait être en vigueur à temps pour informer l'évaluation du sous-programme de la gestion des routes (présentement prévue pour 2016-2017).

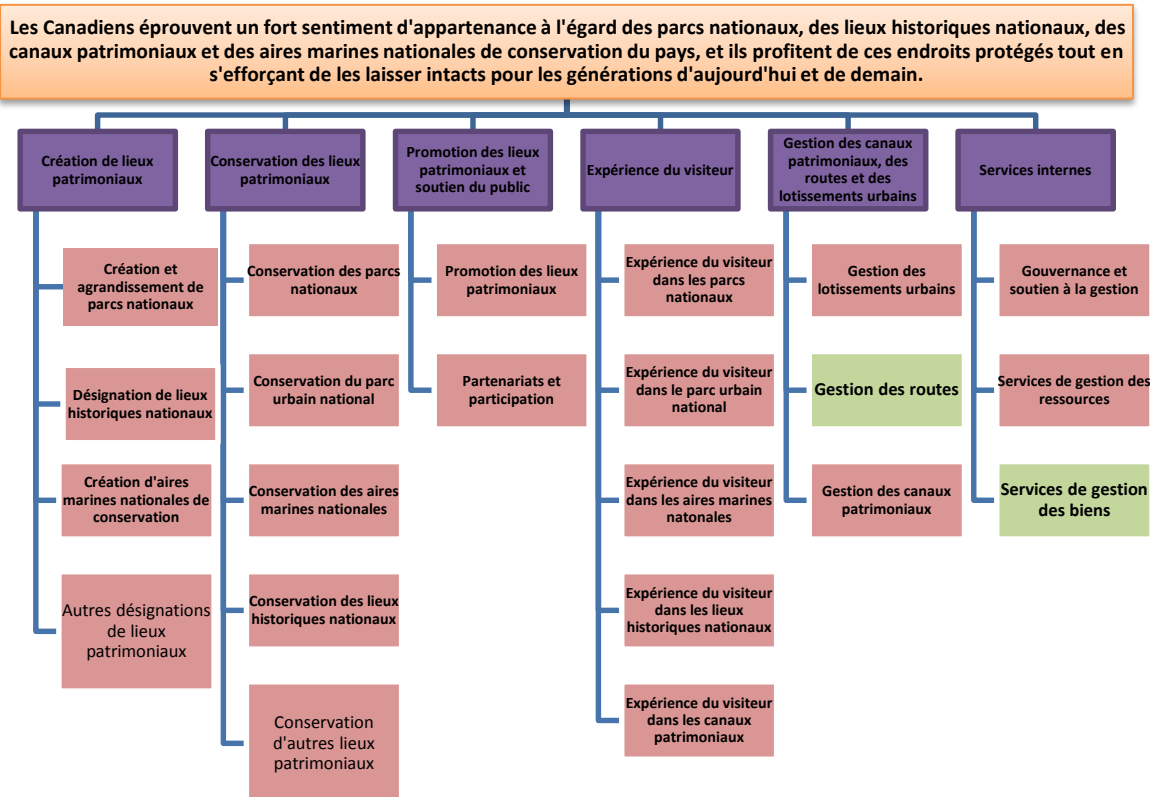
Réponse de la gestion : Acceptée. Le vice-président délégué, Gestion des actifs et exécution des projets élaborera une stratégie de mesure de rendement pour le sous-programme de la gestion des routes conformément à la recommandation. Date d'achèvement ciblée : mars 2016.

Ensuite, il est manifeste que la gestion n'utilise aucun processus en vigueur pour consigner systématiquement et partager les leçons apprises du projet d'agrandissement à quatre voies de l'autoroute transcanadienne. Cette situation nous amène à formuler la recommandation suivante.

Recommandation 2 : Le vice-président délégué, Gestion des actifs et exécution des projets devrait établir un projet pour assurer la documentation régulière et le partage des futures leçons apprises des grands projets de construction.

Réponse de la gestion : Acceptée. Le vice-président délégué, Gestion des actifs et exécution des projets établira un processus pour assurer la documentation régulière et le partage des futures leçons apprises des grands projets de construction. Date d'achèvement ciblée : mars 2016.

ANNEXE A: RÉSULTAT STRATÉGIQUE ET ARCHITECTURE D'ALIGNEMENT DES PROGRAMMES



Les sous-programmes pertinents pour la présente évaluation sont surlignés en vert. Veuillez noter que le graphique plus haut illustre seulement les trois principales catégories de services internes et ne présente pas les sous-catégories de ces services.

ANNEXE B: MATRICE D'ÉVALUATION

Questions d'évaluation	Éléments à observer	Indicateurs	Data source
Pertinence : Est-ce que le projet concordait avec les priorités du gouvernement et est-ce qu'il a abordé les besoins des Canadiens?			
1. Est-ce qu'un besoin était démontré pour ce projet?	<ul style="list-style-type: none"> L'élargissement à quatre voies de l'autoroute transcanadienne dans le parc national de Banff est un besoin démontré. 	<ul style="list-style-type: none"> Preuve d'un besoin relatif à l'élargissement de l'autoroute transcanadienne dans le parc national de Banff. 	<ul style="list-style-type: none"> Examen des documents
2. Est-ce que le projet était aligné avec les rôles et responsabilités de l'APC?	<ul style="list-style-type: none"> L'élargissement à quatre voies de l'autoroute transcanadienne correspondait aux rôles et responsabilités de l'Agence. 	<ul style="list-style-type: none"> La législation fédérale et le mandat de l'APC indiquent les rôles et responsabilités pertinents. 	<ul style="list-style-type: none"> Examen des documents
3. Le projet était-il pertinent par rapport aux priorités du gouvernement?	<ul style="list-style-type: none"> L'élargissement à quatre voies de l'autoroute transcanadienne correspondait aux priorités et résultats de l'Agence et du gouvernement fédéral. 	<ul style="list-style-type: none"> Preuve de l'alignement avec le Cadre pangouvernemental et les résultats stratégiques de Parcs Canada. 	<ul style="list-style-type: none"> Examen des documents
Rendement et résultats : Est-ce que le projet a atteint ses résultats désirés? Est-ce que les résultats sont attribuables aux activités du projet? Est-ce que le projet était efficient et économique?			
4. Dans quelle mesure est-ce que les structures de gouvernance et les contrôles étaient appropriés et adéquats?	<ul style="list-style-type: none"> Les structures de gouvernance du projet étaient claires et appropriées. La surveillance et les contrôles étaient adéquats pour gérer le projet. 	<ul style="list-style-type: none"> Preuve de structures de gouvernance, de surveillance et de contrôles clairs. 	<ul style="list-style-type: none"> Examen des documents et des dossiers
5. Dans quelle mesure est-ce que les extrants désirés ont été produits?	<ul style="list-style-type: none"> La route et les biens connexes ont été construits tels que planifiés. Les rapports sur le projet et les autres documents sont préparés tels que requis. 	<ul style="list-style-type: none"> L'autoroute élargie et les biens connexes ont été terminés selon les plans. Les rapports requis sur le projet et les autres documents clés ont été préparés. 	<ul style="list-style-type: none"> Entrevues avec des informateurs clés Examen des documents et des dossiers
6. Dans quelle mesure est-ce que les résultats attendus ont été réalisés pour le flux de la circulation et la sécurité des automobilistes?	<ul style="list-style-type: none"> Le projet d'élargissement contribue à la sécurité améliorée des automobilistes. Le projet d'élargissement améliore le flux des personnes et des biens sur l'autoroute transcanadienne à Banff. 	<ul style="list-style-type: none"> Réduction du nombre de collisions mortelles en comparaison du niveau de référence avant l'élargissement (% réduction). Augmentation de la limite de vitesse affichée et de la vitesse moyenne (km/h.). Réduction du temps de déplacement (temps total de déplacement (h.); temps de retard total (h) et temps de retard moyens(s.)). Niveau de service amélioré (NSA). 	<ul style="list-style-type: none"> Entrevues avec des informateurs clés Examen des documents et des dossiers
7. Dans quelle mesure est-ce que les résultats pour atténuer les impacts environnementaux ont été réalisés?	<ul style="list-style-type: none"> Le projet d'élargissement contribue à une réduction des conflits entre la faune et la circulation. Le projet d'élargissement améliore la connectivité de l'habitat. 	<ul style="list-style-type: none"> Taux de mortalité réduit pour toutes les espèces fauniques en comparaison du niveau de référence avant l'élargissement (% réduction). Variété des techniques de surveillance utilisées. 	<ul style="list-style-type: none"> Entrevues avec des informateurs clés Examen des documents et des dossiers

		<ul style="list-style-type: none">Données collectées sur les modèles d'utilisation des passages par les différentes espèces (nombre, fréquence, etc.)	
8. Est-ce que le projet a été géré d'une façon efficiente et économique?	<ul style="list-style-type: none">Le nombre le plus bas possible de ressources a été utilisé pour produire les extrants.Le projet a été livré en utilisant le budget affecté.	<ul style="list-style-type: none">Le projet a été livré en utilisant son budget affecté ou moins.Preuve de mesures utilisées pour améliorer l'efficience du projet.	<ul style="list-style-type: none">Entrevues avec des informateurs clésExamen des documents et des dossiers (y compris les données financières)