

Rapports de la vérificatrice générale du Canada  
au Parlement du Canada

# Le Fonds national des corridors commerciaux – Transports Canada

## Rapport 4



## Rapport de l'auditeur indépendant | 2024



Bureau du  
vérificateur général  
du Canada

Office of the  
Auditor General  
of Canada

## Rapport d'audit de performance

Le présent rapport fait état des résultats d'un audit de performance réalisé par le Bureau du vérificateur général du Canada (BVG) en vertu de la *Loi sur le vérificateur général*.

Un audit de performance est une évaluation indépendante, objective et systématique de la façon dont le gouvernement gère ses activités et ses ressources et assume ses responsabilités. Les sujets des audits sont choisis en fonction de leur importance. Dans le cadre d'un audit de performance, le BVG peut faire des observations sur le mode de mise en œuvre d'une politique, mais pas sur le bien-fondé de celle-ci.

Les audits de performance sont planifiés, réalisés et présentés conformément aux normes professionnelles d'audit et aux politiques du BVG. Ils sont effectués par des auditrices compétentes et des auditeurs compétents qui :

- établissent les objectifs de l'audit et les critères d'évaluation de la performance;
- recueillent les éléments probants nécessaires pour évaluer la performance en fonction des critères;
- communiquent les constatations positives et négatives;
- tirent une conclusion en regard des objectifs de l'audit;
- formulent des recommandations en vue d'apporter des améliorations s'il y a des écarts importants entre les critères et la performance évaluée.

Les audits de performance favorisent une fonction publique soucieuse de l'éthique et efficace, et un gouvernement responsable qui rend des comptes au Parlement et à la population canadienne.

La publication est également diffusée sur notre site Web à l'adresse [www.oag-bvg.gc.ca](http://www.oag-bvg.gc.ca).

*This publication is also available in English.*

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par la vérificatrice générale du Canada, 2024

Les icônes des objectifs de développement durable des Nations Unies sont utilisées avec leur permission.

Le contenu de cette publication n'a pas été approuvé par les Nations Unies et ne reflète pas le point de vue des Nations Unies ou de ses représentantes et représentants.

<https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/>

N° de catalogue FA1-27/2024-1-4F-PDF

ISBN 978-0-660-70005-2

ISSN 2561-3456

Photo de la page couverture : [iStock.com/temmuzcan](https://www.istock.com/temmuzcan)

# Survol



## Message général

Dans l'ensemble, Transports Canada avait fait un bon travail dans la conception et la mise en œuvre du Fonds national des corridors commerciaux, mais n'avait pas bien effectué la surveillance et la communication des résultats. Lancé en 2017, le Fonds vise à améliorer le transport des marchandises dans tout le Canada en renforçant le réseau national de routes, de chemins de fer, d'aéroports et de ports d'ici 2028. Ces corridors de transport sont importants pour favoriser le commerce grâce aux importations et aux exportations et contribuent à la santé économique du pays.

Nous avons constaté que Transports Canada avait recueilli et utilisé des données probantes sur l'état et le rendement des corridors commerciaux afin de cerner les goulots d'étranglement et autres contraintes en matière de fluidité dans l'infrastructure du réseau de transport. Le Ministère s'était appuyé sur ces données probantes pour concevoir le Fonds et lancer ses appels de propositions pour les projets d'infrastructure. Par exemple, un appel de propositions de projet ciblait les ports canadiens aux prises avec des problèmes de congestion, comme il était indiqué dans les données disponibles. Cette approche fondée sur des données probantes avait appuyé la sélection des projets visant à combler les lacunes relatives à l'infrastructure. Le Ministère avait évalué les propositions de projets au moyen d'une approche fondée sur le mérite.

Cependant, nous avons constaté d'importantes faiblesses au chapitre du suivi du rendement et des rapports connexes. Par conséquent, il était difficile de déterminer si les projets avaient les effets escomptés. L'approche utilisée pour évaluer l'efficacité du Fonds ne reposait pas sur la réussite des projets financés. Au cours des cinq années restantes du Fonds, Transports Canada doit renforcer ses systèmes de surveillance et de communication des résultats afin d'évaluer de façon appropriée la réussite de ses projets et, au bout du compte, celle du Fonds.

## Les données clés et les principales constatations



- Le commerce international représente plus de 60 % du produit intérieur brut du Canada et repose sur le transport de marchandises à l'intérieur et à l'extérieur du pays.
- Transports Canada avait lancé sept appels de propositions depuis 2017, dont deux qui visaient l'Arctique et le Nord.
- Le Ministère avait évalué les propositions de projet selon une approche fondée sur le mérite, mais n'avait pas pu démontrer sur quoi il s'était appuyé pour prioriser certains projets méritoires plutôt que d'autres.
- Transports Canada avait approuvé un montant total de 3,8 milliards de dollars pour financer 181 projets de transport. Environ 20 % de ce budget (soit 711 millions de dollars) avait été dépensé de 2017 à 2023.
- En ce qui concerne l'évaluation de leurs résultats, la moitié des projets financés comportaient une stratégie de mesure du rendement incomplète.

Les **Recommandations et réponses** se trouvent à la fin du présent rapport.

# Table des matières

<b>Introduction</b>	<b>1</b>
Contexte .....	1
Objet de l'audit .....	4
<b>Constatations et recommandations</b>	<b>4</b>
<b>Transports Canada avait conçu le Fonds national des corridors commerciaux afin de répondre aux principaux besoins du réseau de transport canadien .....</b>	<b>4</b>
Conception du Fonds en fonction de données probantes .....	5
<b>Le Ministère avait évalué les propositions de projet en fonction du mérite, mais n'avait pas pu démontrer sur quoi il s'était appuyé pour prioriser certains projets méritoires plutôt que d'autres .....</b>	<b>7</b>
Approche d'évaluation des propositions de projet admissibles fondée sur le mérite .....	8
Aucune documentation des motifs utilisés pour recommander certains projets méritoires plutôt que d'autres .....	8
<b>Le Ministère n'avait pas assuré une surveillance ni une communication efficaces des résultats .....</b>	<b>10</b>
Absence de rapports sur les résultats du programme liés à l'amélioration des corridors de transport.....	11
Surveillance inefficace des résultats des projets .....	11
Aucun résultat présenté concernant la contribution du Fonds aux indicateurs associés aux objectifs de développement durable des Nations Unies.....	15
<b>Conclusion</b>	<b>17</b>
<b>À propos de l'audit</b>	<b>18</b>
<b>Recommandations et réponses</b>	<b>22</b>

# Introduction

## Contexte

---

### Les corridors commerciaux au Canada

4.1 La réussite économique du Canada est étroitement liée à la solidité et à la compétitivité de son réseau de transport, qui est essentiel au commerce intérieur et international. Le commerce international représente plus de 60 % du produit intérieur brut et repose sur le transport de marchandises à l'intérieur et à l'extérieur du pays.

4.2 Les marchandises transitent par le Canada ou sont transportées en direction ou en provenance de celui-ci au moyen d'un réseau de routes, de ponts, de chemins de fer, d'aéroports et de ports (voir la pièce 4.1). Les **portes**<sup>1</sup> et les **corridors commerciaux**<sup>2</sup> sont des éléments importants de ce réseau et font partie de l'ensemble de la **chaîne d'approvisionnement**<sup>3</sup>.

4.3 La prospérité du Canada et la qualité de vie de sa population dépendent du commerce, lequel est rendu possible par le réseau de transport multimodal du Canada. Lorsque ce réseau ne fonctionne pas bien, les exportateurs canadiens sont moins concurrentiels sur les marchés étrangers, les achats des Canadiennes et Canadiens sont plus coûteux, et les entreprises canadiennes paient plus cher pour les matières premières, ce qui rend leurs produits moins concurrentiels au pays et à l'étranger.

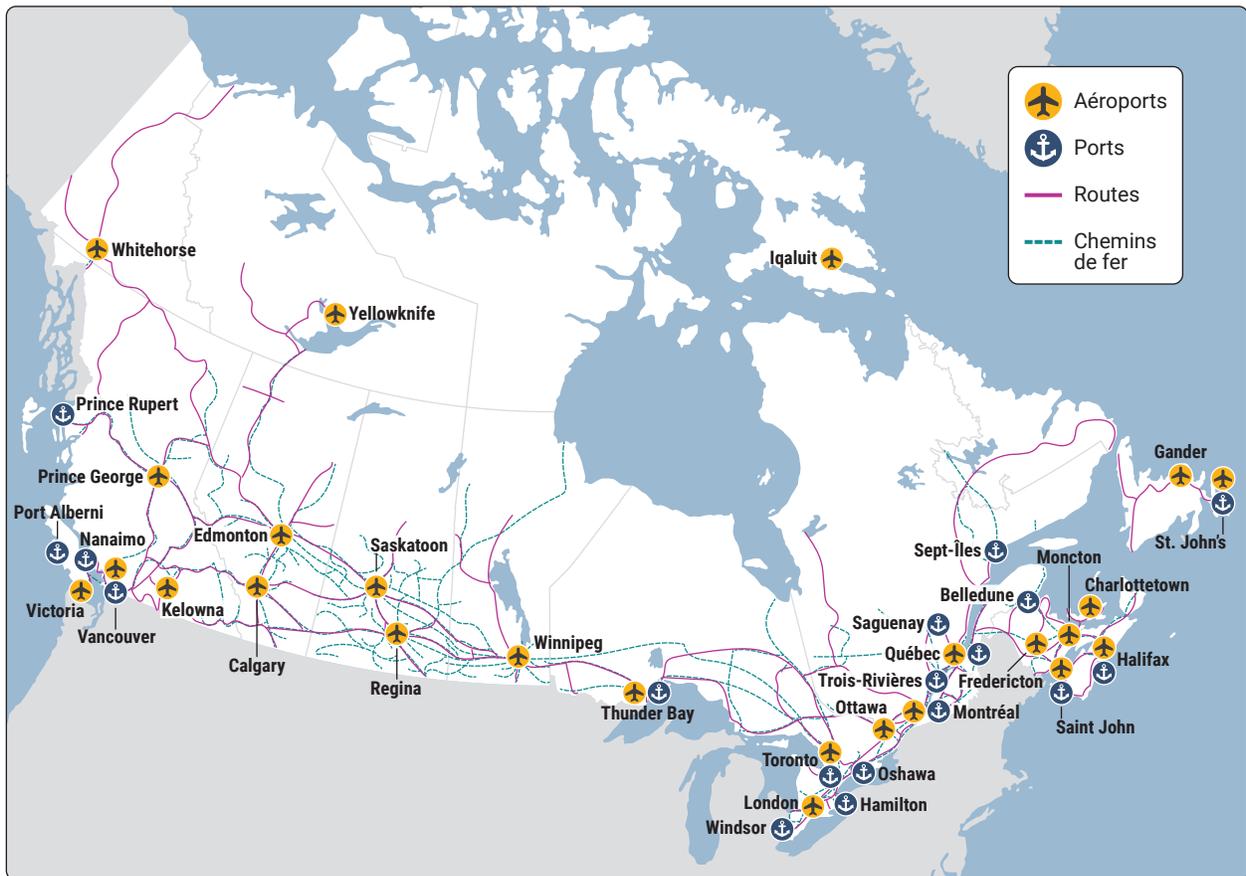
---

1 **Porte** – Point d'entrée et de sortie multimodal par lequel passent des marchandises dont l'origine ou la destination se trouve au-delà des marchés locaux ou régionaux (par exemple le port de Vancouver, qui est une porte importante vers le marché de l'Asie-Pacifique).

2 **Corridor commercial** – Système linéaire de mouvements de marchandises qui relie les portes aux marchés importants (par exemple la combinaison de routes et de chemins de fer qui permettent d'acheminer les céréales des Prairies au port de Vancouver).

3 **Chaîne d'approvisionnement** – Ensemble des processus entourant la fabrication et la distribution des marchandises, des premières étapes de leur production jusqu'à leur vente (par exemple, l'extraction d'une matière première, comme le minerai de fer, qui sera utilisée pour la construction du châssis d'une voiture, lequel sera ensuite assemblé avec d'autres composantes pour en faire une voiture, ce qui donnera un bien de consommation destiné à la vente).

Pièce 4.1 – Aperçu du réseau de transport commercial du Canada



Source : D'après des données de Transports Canada

4.4 Afin de préserver et de développer les portes et les corridors commerciaux du Canada, le gouvernement canadien a établi divers programmes de financement visant les gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux, les administrations aéroportuaires et portuaires, les universités ainsi que les entreprises privées (comme les compagnies de chemin de fer) œuvrant dans le secteur des transports. Le plus récent de ces programmes est le Fonds national des corridors commerciaux, lancé en 2017 par Transports Canada, qui en assure également l'administration.

**Le Fonds national des corridors commerciaux**

4.5 Le Fonds national des corridors commerciaux appuie des projets d'infrastructure au Canada, comme des travaux aéroportuaires, portuaires ou ferroviaires, des travaux dans des gares de triage et des

installations d'entreposage ou des travaux sur les autoroutes publiques et les routes d'accès. Le Fonds finance des projets qui visent à :

- améliorer la circulation des marchandises au Canada;
- accroître les échanges commerciaux entre le Canada et l'étranger;
- aider le réseau de transport à résister aux répercussions des changements climatiques et à mieux s'adapter aux nouvelles technologies et aux innovations;
- répondre aux besoins des collectivités de l'Arctique et du Nord en matière de transport.

Le budget du Fonds national des corridors commerciaux était initialement de 1,9 milliard de dollars sur 11 ans (de 2017-2018 à 2027-2028). Ce budget a été bonifié au cours des années subséquentes et en date d'août 2023 il se chiffrait à 4,6 milliards de dollars.

---

## Rôles et responsabilités

4.6 **Transports Canada** – Le Ministère est responsable de l'élaboration et de la supervision des politiques et des programmes du gouvernement du Canada en matière de transports. Il veille ainsi à ce que la population canadienne ait accès à un réseau de transport :

- sécuritaire et sûr;
- respectueux de l'environnement et novateur;
- efficace.

Le Ministère fournit des fonds à des organisations publiques et privées qui contribuent à renforcer le réseau de transport. Transports Canada est notamment responsable de la conception et de la mise en œuvre du Fonds national des corridors commerciaux, ainsi que de la surveillance et de la production de rapports sur le rendement du Fonds. Les décisions définitives quant aux projets à financer dans le cadre de ce programme sont prises par le ministre des Transports ou le Conseil du Trésor.

---

## Objectifs de développement durable des Nations Unies

4.7 En septembre 2015, le Canada s'est engagé à respecter le Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies. En 2017, le Bureau du vérificateur général du Canada a pris l'engagement d'examiner la façon dont les organisations fédérales contribuaient à l'atteinte des objectifs de développement durable des Nations Unies. Les questions visées par cet audit se rattachent à l'objectif 9 (Industrie, innovation et infrastructure) et à l'objectif 13 (Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques).

## Objet de l'audit

4.8 Cet audit visait à déterminer si Transports Canada avait conçu et mis en œuvre le Fonds national des corridors commerciaux, et s'il en avait assuré la surveillance, de manière efficace afin d'améliorer la fluidité et la résilience des corridors de transport.

4.9 Cet audit est important parce que le renforcement de l'infrastructure de transport commercial du Canada contribue à la prospérité économique du pays et, par le fait même, à l'amélioration de la qualité de vie des Canadiennes et des Canadiens. Cet audit est également important parce qu'il vise à déterminer si les sommes provenant du Fonds national des corridors commerciaux avaient été accordées aux différents bénéficiaires selon les principes du mérite, de l'équité et de la transparence.

4.10 La section intitulée **À propos de l'audit**, à la fin du présent rapport, donne des précisions sur l'objectif, l'étendue, la méthode et les critères de l'audit.

## Constatations et recommandations

### Transports Canada avait conçu le Fonds national des corridors commerciaux afin de répondre aux principaux besoins du réseau de transport canadien

---

#### Importance de cette constatation

4.11 Cette constatation est importante parce que le Fonds national des corridors commerciaux doit servir où il y a des contraintes de capacité et des goulots d'étranglement. De plus, il est important que Transports Canada soit conscient des besoins et des perspectives concernant les corridors de transport du Canada pour être en mesure de prendre des décisions éclairées et de s'acquitter de son obligation de rendre des comptes.

---

#### Contexte

4.12 Le Fonds national des corridors commerciaux vise à fournir un financement fédéral à des projets et des activités qui renforcent la **fluidité**<sup>4</sup> et la **résilience**<sup>5</sup> des corridors commerciaux nationaux,

---

4 **Fluidité** – La capacité de transporter des marchandises rapidement et facilement.

5 **Résilience** – La capacité à résister aux changements et à s'adapter à de nouvelles perspectives, ce qui inclut les effets des changements climatiques.

notamment ceux liés à l'infrastructure du Nord. Le Ministère lance des appels de propositions pour solliciter et sélectionner des projets admissibles qui répondent à l'objectif du Fonds. Le financement des frais admissibles est fourni aux projets sélectionnés à titre de contribution fédérale et est assujéti aux conditions en matière de rapport et de rendement précisées dans une entente de financement pour contribution.

## Conception du Fonds en fonction de données probantes

### Constatations

4.13 Nous avons constaté que Transports Canada avait utilisé des renseignements pertinents sur l'état des corridors de transport du pays pour orienter la conception du Fonds national des corridors commerciaux. Le Ministère avait préparé des appels de propositions qui étaient conformes à ces renseignements et qui s'adaptaient selon l'évolution des besoins du réseau de transport (voir la pièce 4.2).

**Pièce 4.2 – Les appels de propositions du Fonds national des corridors commerciaux ciblent des objectifs qui s'adaptaient selon les besoins du réseau de transport**

Appel de propositions (dates)	Objectif	Bénéficiaires cibles	Financement approuvé (nombre de projets)*
<b>Appel n° 1 – Premier appel national</b> (de juillet à novembre 2017)	Favoriser la fluidité des échanges commerciaux canadiens en diminuant les contraintes de capacité et les goulots d'étranglement, et renforcer les liens entre les divers modes de transport.	Toutes les parties intéressées	890 millions de dollars (39 projets)
<b>Appel n° 2 – Appel pour le Nord</b> (de novembre 2018 à mars 2019)	Répondre aux besoins et aux priorités uniques en matière de transport dans le Nord du Canada.	Les projets qui ciblent le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest ou le Nunavut, ou qui y sont situés.	316 millions de dollars (11 projets)
<b>Appel n° 3 – Appel continu pour la diversification du commerce</b> (de janvier 2019 à décembre 2021)	Diversifier les échanges à l'étranger à l'appui de la Stratégie de diversification des exportations du gouvernement du Canada.	Toutes les parties intéressées	1,4 milliard de dollars (62 projets)

Appel de propositions (dates)	Objectif	Bénéficiaires cibles	Financement approuvé (nombre de projets)*
<b>Appel n° 4 – Appel pour l'Arctique et le Nord</b> (d'octobre 2020 à mars 2021)	Répondre aux besoins et aux priorités uniques en matière de transport dans les collectivités de l'Arctique et du Nord du Canada.	Les projets qui ciblent le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest, le Nunavut, le Nunatsiavut (nord du Labrador), le Nunavik (nord du Québec) ou Churchill (nord du Manitoba), ou qui y sont situés.	217 millions de dollars (16 projets)
<b>Appel n° 5 – Augmenter la fluidité des chaînes d'approvisionnement du Canada</b> (de décembre 2021 à juin 2022)	Accroître la capacité de la chaîne d'approvisionnement sous deux thèmes : « Renforcer les liens du Canada avec les marchés mondiaux » et « Établir des corridors de commerce intérieur ».	Toutes les parties intéressées	965 millions de dollars (44 projets)
<b>Appel n° 6 – Réduire la congestion de la chaîne d'approvisionnement dans les ports canadiens</b> (de janvier à février 2022)	Réduire immédiatement la congestion de la chaîne d'approvisionnement dans certains ports canadiens.	Les administrations portuaires canadiennes et leurs partenaires	28 millions de dollars (9 projets)
<b>Appel n° 7 – Faire avancer la numérisation de la chaîne d'approvisionnement</b> (de février à avril 2023)	Dans le cadre de projets dirigés par l'industrie, améliorer la gestion des actifs et des activités ainsi que la coordination, la planification et l'optimisation des chaînes d'approvisionnement; réduire les goulots d'étranglement; et augmenter la fluidité et la résilience du réseau.	Les organismes à but lucratif et à but non lucratif, les administrations portuaires canadiennes et les autorités aéroportuaires du Réseau national des aéroports du Canada	En attente d'une décision

\* Pour les appels n° 1 à 6, en date d'août 2023, le financement total approuvé était de 3,8 milliards de dollars, et le nombre total de projets était de 181.

Remarque : Voir les pièces 4.4 et 4.5 pour obtenir des renseignements sur l'état des projets et des dépenses.

Source : D'après des données de Transports Canada

4.14 Le Fonds a été conçu de manière à être souple afin qu'il puisse répondre aux besoins en constante évolution des corridors de transport canadiens dans l'environnement dynamique des échanges commerciaux internationaux. Nous avons constaté que Transports Canada avait conçu

des appels de propositions conformes à cette approche souple, avec des objectifs soit généraux soit ciblés selon les données probantes concernant les besoins en matière de fluidité et de résilience.

4.15 Nous avons constaté que les appels de propositions aux objectifs généraux s’inscrivaient dans une approche fondée sur les données probantes. Par exemple, le Ministère avait conçu un outil interne pour l’aider à prendre ses décisions d’investissement, qui présentait les projets admissibles et recommandés sur une carte ainsi que des renseignements sur les problèmes de fluidité connus dans certains corridors.

4.16 Nous avons également constaté que le Ministère avait conçu les appels de propositions aux objectifs ciblés selon une approche fondée sur les données probantes. Par exemple, l’appel n° 6 visait à aider les ports canadiens à régler les problèmes de congestion révélés par les données disponibles à l’époque. De même, le Ministère avait conçu l’appel n° 7 de manière à résoudre les problèmes d’infrastructure numérique mis en lumière par les recherches menées dans ce domaine.

## **Le Ministère avait évalué les propositions de projet en fonction du mérite, mais n’avait pas pu démontrer sur quoi il s’était appuyé pour prioriser certains projets méritoires plutôt que d’autres**

---

### **Importance de cette constatation**

4.17 Cette constatation est importante parce que l’évaluation des propositions de projet sur la base du mérite et leur recommandation subséquente pour financement représentent des étapes essentielles à l’établissement des priorités dans l’octroi d’un financement limité et au respect des besoins en matière de transport. Ces étapes favorisent également la reddition de comptes, l’équité et la transparence.

---

### **Contexte**

4.18 Le Ministère avait publié des appels de propositions pour solliciter et sélectionner des propositions de projets qui répondent aux objectifs du Fonds. Selon les politiques du Conseil du Trésor et les lignes directrices du Ministère, après la confirmation de l’admissibilité, les propositions reçues doivent être évaluées et sélectionnées selon leur mérite et la qualité de l’analyse de rentabilisation. Les critères d’admissibilité et d’évaluation des propositions doivent être mis à la disposition des personnes présentant une demande. Après avoir évalué le mérite des propositions, le Ministère devait fournir une liste restreinte

de recommandations de financement au ministre des Transports. Il revenait au ministre ou au Conseil du Trésor de prendre les décisions définitives à cet égard.

## Approche d'évaluation des propositions de projet admissibles fondée sur le mérite

---

### Constatations

4.19 L'approche que Transports Canada avait adoptée pour évaluer les propositions de projet admissibles et sélectionner lesquelles recommander aux fins de financement comprenait deux étapes :

- Étape 1 – L'équipe responsable évalue le mérite des différentes propositions et formule des recommandations préliminaires de financement pour les comités.
- Étape 2 – Les comités examinent les évaluations et finalisent les recommandations de financement.

4.20 À l'étape 1, une équipe multidisciplinaire de fonctionnaires du Ministère utilisait des grilles pour évaluer le mérite de chaque projet admissible. Nous avons examiné les critères de mérite des grilles d'évaluation et avons constaté qu'ils étaient conformes aux principes de critères de sélection du Fonds et aux objectifs de chaque appel. Nous avons également constaté que la mise en œuvre de cette étape s'était faite de manière transparente à l'aide des critères de mérite accessibles publiquement dès le lancement de chaque appel.

4.21 Nous avons examiné si les propositions avaient été évaluées de façon uniforme et si chaque critère avait été évalué par plus d'une personne. Dans l'ensemble, nous avons constaté que les critères de mérite avaient été évalués par une équipe en suivant la grille d'évaluation comme prévu et que les recommandations préliminaires avaient été établies à l'étape 1 aux fins d'examen à l'étape 2.

## Aucune documentation des motifs utilisés pour recommander certains projets méritoires plutôt que d'autres

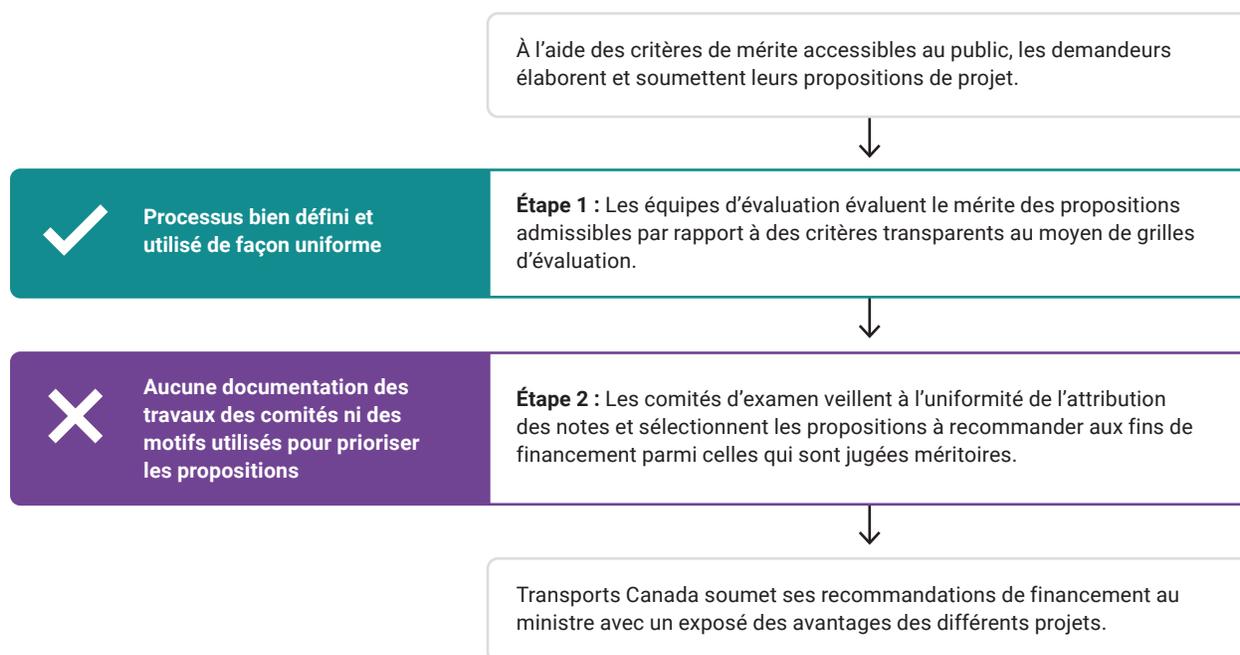
---

### Constatations

4.22 À l'étape 2 du processus d'évaluation des propositions, Transports Canada avait prévu que des comités procèdent à divers examens pour garantir l'uniformité des notes accordées dans le cadre des évaluations fondées sur le mérite à l'étape 1, puis établissent la liste définitive des propositions recommandées. Nous avons comparé les recommandations formulées par les comités d'examen à l'étape 2 aux résultats des évaluations du mérite menées à l'étape 1. Nous avons constaté que dans 15 % des cas, les recommandations formulées par

les comités d'examen à l'étape 2 différaient des résultats de l'étape 1. Le Ministère nous a dit que les membres des comités d'examen avaient discuté des évaluations, des notes accordées et d'autres facteurs avant de mettre la dernière touche à la liste des propositions recommandées. Cependant, nous avons constaté que le Ministère n'avait pas documenté les motifs sur lesquels les comités d'examen s'étaient appuyés pour valider les notes, classer les projets et retenir tel projet plutôt que tel autre en vue d'une recommandation de financement (voir la pièce 4.3).

**Pièce 4.3 – Le Ministère avait évalué le bien-fondé des propositions admissibles à l'aide de grilles bien définies, mais n'avait pas pu démontrer sur quels motifs les comités d'examen s'étaient appuyés pour recommander certains projets méritoires plutôt que d'autres**



Source : Approche d'évaluation fondée sur des renseignements fournis par Transports Canada

4.23 Nous avons constaté que le Ministère avait fourni de la documentation au ministre des Transports expliquant les avantages des différents projets dont il recommandait le financement. Cependant, cette documentation était insuffisante pour appuyer les considérations supplémentaires des comités d'examen et le classement des propositions.

4.24 Il revient au ministre ou au Conseil du Trésor de prendre les décisions définitives en matière de financement. Nous n'avons pas examiné les motifs pour lesquels le ministre avait exercé son pouvoir discrétionnaire ni la question de savoir si ce pouvoir avait été exercé correctement. Nous n'avons constaté aucun cas de financement accordé à des bénéficiaires non admissibles.

---

## Recommandation

4.25 Afin de favoriser la transparence et l'équité du processus de sélection des projets, Transports Canada devrait documenter les travaux des comités d'examen, notamment la justification à l'appui de la confirmation des notes attribuées à chaque projet et de la prise en compte de considérations supplémentaires au moment de déterminer les propositions à recommander aux fins de financement.

**Réponse du Ministère** – *Recommandation acceptée.*

Les réponses détaillées se trouvent dans les **Recommandations et réponses** à la fin du présent rapport.

## Le Ministère n'avait pas assuré une surveillance ni une communication efficaces des résultats

---

### Importance de cette constatation

4.26 Cette constatation est importante parce que la surveillance des résultats aide Transports Canada à déterminer si le financement fourni est consacré à l'atteinte des résultats attendus du Fonds national des corridors commerciaux. La surveillance et la communication des résultats sont également importantes pour déterminer quand il convient d'apporter des changements en vue d'améliorer le rendement des projets financés par le Fonds.

---

### Contexte

4.27 La gestion continue d'un programme tel que le Fonds national des corridors commerciaux nécessite une stratégie de mesure du rendement. Cette stratégie doit indiquer les résultats attendus du programme ainsi que les mesures et indicateurs de rendement utilisés aux fins de suivi et de rapport.

4.28 Après l'approbation du financement d'un projet, Transports Canada doit élaborer une entente de financement pour contribution qui énonce les modalités de financement. Cette entente doit également comprendre une description des résultats que l'organisation bénéficiaire doit atteindre, et notamment la collecte et la présentation de données liées aux indicateurs de rendement mesurables du projet.

## Absence de rapports sur les résultats du programme liés à l'amélioration des corridors de transport

---

### Constatations

4.29 Nous avons constaté que l'approche utilisée initialement par Transports Canada pour mesurer les résultats du Fonds national des corridors commerciaux avait été inefficace. En effet, les indicateurs utilisés pour évaluer le rendement du programme étaient incommodes ou non mesurables. Par exemple, un des indicateurs de rendement initiaux était « la capacité ajoutée au système de transport évaluée au niveau du projet ». Cet indicateur n'était pas assorti de cible quant à l'ampleur de la capacité à ajouter ni de date d'échéance. Il ne précisait pas non plus la méthode à appliquer pour assurer le suivi des données pertinentes à l'échelle du projet, et le Ministère n'avait jamais présenté de rapport à cet égard.

4.30 En 2021-2022, le Ministère avait élaboré une stratégie révisée de mesure du rendement qui comprenait de nouveaux indicateurs, comme le « temps de transit des marchandises ». Ces nouveaux indicateurs étaient mesurables et plus commodes, mais nous avons constaté qu'ils montraient le rendement du réseau de transport lui-même plutôt que celui des améliorations apportées à la fluidité des corridors commerciaux pouvant être directement attribuées aux projets financés par le Fonds. Par conséquent, le Ministère était mal outillé pour rendre compte des résultats obtenus par les différents projets et des effets du Fonds sur la fluidité et la résilience des corridors de transport.

4.31 Notre recommandation relativement au secteur examiné est présentée au paragraphe 4.43.

## Surveillance inefficace des résultats des projets

---

### Constatations

4.32 Dans le cadre des ententes de financement, chaque projet financé devait disposer d'une stratégie de mesure du rendement assortie d'indicateurs de rendement permettant de faire état des résultats obtenus. La stratégie et les indicateurs devaient être élaborés conjointement par l'organisation financée et Transports Canada. Nous avons constaté que le Ministère ne s'était pas doté, au début du programme, d'indicateurs de rendement normalisés pour surveiller les résultats des différents projets et en rendre compte. Cette lacune a nui à la capacité du Ministère de compiler et de résumer les résultats des différents projets financés et, par conséquent, d'établir le rendement du programme.

4.33 En date d'août 2023, Transports Canada avait approuvé le versement d'environ 3,8 milliards de dollars en tout pour le financement d'un total de 181 projets admissibles sélectionnés sur la base de leur contribution attendue à l'atteinte des objectifs du Fonds (voir la pièce 4.4). À cette date, 30 projets avaient été réalisés, et environ 711 millions de dollars avaient été dépensés (voir la pièce 4.5).

**Pièce 4.4 – En date d'août 2023, 181 projets avaient été approuvés au total et 30 de ces projets avaient été réalisés**

Appel de propositions	Nombre de projets Projets approuvés (projets terminés)	Financement fédéral approuvé	Dépenses réelles
Appel n° 1	39 (22)	890 millions de dollars	350 millions de dollars
Appel n° 2	11 (1)	316 millions de dollars	76 millions de dollars
Appel n° 3	62 (7)	1,4 milliard de dollars	262 millions de dollars
Appel n° 4	16 (0)	217 millions de dollars	18 millions de dollars
Appel n° 5	44 (0)	965 millions de dollars	0,3 million de dollars
Appel n° 6	9 (0)	28 millions de dollars	5 millions de dollars
<b>Total</b>	<b>181 (30)</b>	<b>3,8 milliards</b>	<b>711 millions de dollars</b>

Remarques :

- Les décisions de financement relatives à l'appel n° 7 étaient en attente au moment de l'audit.
- Voir la pièce 4.2 pour plus d'information à propos des appels de propositions.

Source : D'après des données de Transports Canada

**Pièce 4.5 – En date d'août 2023, environ 20 % des fonds approuvés avaient été déboursés pour des projets terminés ou en cours**

État des projets (tous les appels de propositions)	Nombre de projets approuvés	Financement fédéral approuvé	Dépenses réelles
Projets terminés	30	206 millions	192 millions de dollars
Projets en cours	116	2,4 milliards de dollars	519 millions de dollars
Projets non commencés	35	1,2 milliard de dollars	–
<b>Total</b>	<b>181</b>	<b>3,8 milliards de dollars</b>	<b>711 millions de dollars</b>

Source : D'après des données de Transports Canada

4.34 Nous avons examiné un échantillon représentatif des ententes de financement pour contribution signées se rapportant aux 116 projets qui étaient en cours. Notre échantillon comprenait des projets qui visaient l'Arctique et le Nord ainsi que d'autres projets nationaux

menés ailleurs. Nous avons constaté que dans la moitié des projets (27 sur 54), la stratégie de mesure du rendement mise en place était incomplète. De ce nombre, 19 projets visaient l'Arctique et le Nord, ce qui représente 95 % des projets de notre échantillon pour cette région. D'autres projets (3 sur 54) ne comprenaient aucune stratégie (voir la pièce 4.6).

#### Pièce 4.6 – La stratégie de mesure du rendement de nombreux projets était incomplète ou inexistante

Statut de la stratégie de mesure du rendement	Nombre de projets nationaux, à l'exclusion des projets visant l'Arctique et le Nord (Échantillon représentatif de 34 projets sur 86)	Nombre de projets visant l'Arctique et le Nord (Échantillon représentatif de 20 projets sur 30)	Total (Échantillon représentatif de 54 projets sur 116)
Une stratégie exhaustive de mesure du rendement était en place.	23 projets sur 34 (68 %)	1 projet sur 20 (5 %)	<b>24 projets sur 54</b> <b>(44 %)</b>
Il y avait une stratégie de mesure du rendement en place, mais elle était incomplète, car les indicateurs de rendement n'étaient pas assortis de cibles ou de bases de référence ou n'étaient pas axés sur les résultats.	8 projets sur 34 (24 %)	19 projets sur 20 (95 %)	<b>27 projets sur 54</b> <b>(50 %)</b>
Il n'y avait aucune stratégie de mesure du rendement.	3 projets sur 34 (9 %)	0 projet sur 20 (0 %)	<b>3 projets sur 54</b> <b>(6 %)</b>

Source : D'après des données de Transports Canada

4.35 Nous avons également examiné les rapports définitifs des 30 projets achevés. Nous avons constaté que les renseignements sur le rendement de la moitié de ces rapports étaient incomplets.

Des 30 rapports définitifs :

- 30 % (9 rapports sur 30) ne contenaient aucun renseignement sur les résultats;
- 20 % (6 rapports sur 30) contenaient des renseignements sur les résultats, mais ils n'étaient pas suffisamment complets pour être utiles (il manquait par exemple une base de référence, une cible ou d'autres renseignements requis pour la stratégie de mesure du rendement);
- 50 % (15 projets sur 30) rendaient compte de l'atteinte de leurs cibles (6 projets avaient atteint toutes leurs cibles, 7 en avaient atteint une partie et 2 n'en avaient atteint aucune).

4.36 Dans certains des cas où les résultats n’avaient pas été communiqués, nous avons constaté que cette omission s’expliquait par le fait que ces résultats ne seraient accessibles qu’à une date ultérieure. Par exemple, dans le cadre d’un projet d’entreposage dans un aéroport, des travaux d’agrandissement avaient été réalisés, mais comme l’installation agrandie n’était pas encore opérationnelle, les résultats concernant l’amélioration du rendement n’avaient pas pu être présentés. Nous avons constaté que le Ministère n’avait pas de plan concret pour faire le suivi auprès des organisations bénéficiaires afin d’obtenir les résultats manquants.

4.37 Nous avons constaté qu’en 2023, Transports Canada avait pris des mesures pour améliorer sa surveillance du rendement à l’échelle des projets. Le Ministère avait élaboré de nouveaux indicateurs de rendement normalisés (voir la pièce 4.7) à partir desquels les bénéficiaires de financement pouvaient choisir les indicateurs applicables à leur projet. Ces nouveaux indicateurs avaient été intégrés au modèle d’entente de financement pour contribution en juin 2023. Nous avons constaté que 9 ententes de financement pour contribution récemment signées, représentant un financement fédéral de 84 millions de dollars, s’appuyaient sur le modèle mis à jour.

#### Pièce 4.7 – Les indicateurs de rendement normalisés mis à jour étaient regroupés sous cinq thèmes

Thème	Indicateurs de rendement
<b>Incidences économiques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d’emplois créés (directement)</li> <li>• Nombre d’emplois créés (indirectement et de façon secondaire)</li> <li>• Investissements obtenus (dollars)</li> <li>• Incidence sur le produit intérieur brut (PIB) (dollars)</li> <li>• Valeur des biens supplémentaires transportés (dollars)</li> </ul>
<b>Capacités</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accroissement de la capacité de débit (volume mesuré en mégatonnes, équivalent vingt pieds, wagons, autres unités pertinentes)</li> <li>• Maintien de la capacité de débit grâce à des réparations et à des travaux de remise en état (mégatonnes, équivalent vingt pieds, wagons, autres unités pertinentes)</li> <li>• Accroissement de la capacité de stockage (mètres carrés, équivalent vingt pieds, wagons, autres unités pertinentes)</li> <li>• Maintien de la capacité de stockage grâce à des réparations et à des travaux de remise en état (mètres carrés, équivalent vingt pieds, wagons, autres unités pertinentes)</li> <li>• Longueur des tronçons de chemin de fer ou de route construits, réparés ou remis en état (mètres, kilomètres)</li> </ul>

Thème	Indicateurs de rendement
<b>Gains d'efficacité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durée de vie utile accrue des biens (années)</li> <li>• Longueur des tronçons de chemin de fer présentant une capacité accrue en matière de poids ou de vitesse (kilomètres)</li> <li>• Économies de coûts pour les transporteurs et les expéditeurs (dollars)</li> <li>• Gains de temps; par exemple, réduction des temps de déplacement, de transbordement, de formation des trains (minutes, heures, jours)</li> </ul>
<b>Environnement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réductions annuelles des émissions de dioxyde de carbone (mégatonnes)</li> <li>• Équivalent en dioxyde de carbone (mégatonnes)</li> </ul>
<b>Technologie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de nouveaux participants qui ont accès aux plateformes numériques établies et les utilisent, comme l'ont indiqué les bénéficiaires</li> <li>• Nombre de partenariats établis</li> </ul>

Source : D'après des données de Transports Canada

4.38 Cependant, nous avons constaté que les améliorations concernant la surveillance du rendement n'avaient pas été apportées aux 107 projets restants des 116 projets en cours. Ces 107 projets totalisaient plus de 2 milliards de dollars en investissements accordés dans le cadre du Fonds. À notre avis, mesurer le rendement de l'ensemble des projets en utilisant les indicateurs normalisés de rendement permettrait au Ministère d'évaluer et de surveiller les résultats tant à l'échelle des projets qu'à l'échelle du programme.

4.39 Notre recommandation relativement au secteur examiné est présentée au paragraphe 4.43.

## Aucun résultat présenté concernant la contribution du Fonds aux indicateurs associés aux objectifs de développement durable des Nations Unies

### Constatations



Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation

Source : Nations Unies

4.40 En ce qui concerne la contribution à la réalisation des objectifs de développement durable des Nations Unies et à l'atteinte des cibles connexes, Transports Canada avait désigné le Fonds national des corridors commerciaux comme un programme contribuant à l'atteinte de l'objectif 9 (Industrie, innovation et infrastructure) et de l'objectif 13 (Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques) ainsi que des cibles associées suivantes :

- **Cible 9.1** — « Mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, en mettant l'accent sur un accès universel, à un coût abordable et dans des conditions d'équité. »



Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions

Source : Nations Unies

Cette cible est mesurée au moyen de l'indicateur 9.1.2, soit le « nombre de passagers et le volume de fret transportés, par mode de transport ».

- **Cible 9.4** – « D'ici 2030, moderniser l'infrastructure et adapter les industries afin de les rendre durables, par une utilisation plus rationnelle des ressources et un recours accru aux technologies et procédés industriels propres et respectueux de l'environnement, chaque pays agissant dans la mesure de ses moyens. » Cette cible est mesurée au moyen de l'indicateur 9.4.1, soit les « émissions de dioxyde de carbone par unité de valeur ajoutée ».
- **Cible 13.1** – « Renforcer, dans tous les pays, la résilience et les capacités d'adaptation face aux aléas climatiques et aux catastrophes naturelles liées au climat. »

4.41 Le Ministère avait intégré les activités suivantes dans ses plans et ses rapports sur le développement durable et dans l'administration du Fonds :

- renforcer la résilience des réseaux de transport face aux effets des changements climatiques (cibles 9.1 et 13.1);
- favoriser le transport durable par la réduction des émissions de gaz à effet de serre (cible 9.4);
- accroître l'efficacité du réseau de transport (cible 9.1).

4.42 Comme dans le cas des rapports sur le rendement à l'échelle du programme, nous avons constaté que le Ministère n'avait présenté aucun résultat concret sur la contribution du Fonds à l'atteinte des cibles de développement durable. Nous avons noté que certains des indicateurs de rendement normalisés mis à jour permettraient de rendre compte directement de la contribution du Fonds aux cibles de développement durable.

---

## Recommandation

4.43 Transports Canada devrait renforcer ses processus d'évaluation et de surveillance du rendement à l'échelle des projets afin d'assurer une collecte uniforme et en temps opportun des renseignements sur le rendement pour les projets futurs et en cours et rendre possible une compilation des résultats de chacun des projets financés pour rendre compte du rendement général du programme et appuyer la reddition de comptes à l'égard du programme.

**Réponse du Ministère** – *Recommandation acceptée.*

Les réponses détaillées se trouvent dans les **Recommandations et réponses** à la fin du présent rapport.

## Conclusion

4.44 Nous avons conclu que dans l'ensemble, Transports Canada avait conçu et mis en œuvre le Fonds national des corridors commerciaux de manière efficace afin d'améliorer la fluidité et la résilience des corridors de transport. Cependant, le Ministère n'avait pas assuré une surveillance efficace des résultats du programme.

## À propos de l'audit

Le présent rapport de certification indépendant sur le Fonds national des corridors commerciaux a été préparé par le Bureau du vérificateur général du Canada. Notre responsabilité était de donner de l'information, une assurance et des avis objectifs au Parlement en vue de l'aider à examiner soigneusement la gestion que fait le gouvernement des ressources et des programmes et d'exprimer une conclusion quant à la conformité de Transports Canada, dans tous ses aspects importants, aux critères applicables.

Tous les travaux effectués dans le cadre du présent audit ont été réalisés à un niveau d'assurance raisonnable conformément à la Norme canadienne de missions de certification (NCMC) 3001 – Missions d'appréciation directe de Comptables professionnels agréés du Canada (CPA Canada), qui est présentée dans le Manuel de CPA Canada – Certification.

Le Bureau du vérificateur général du Canada (BVG) applique la Norme canadienne de gestion de la qualité (NCGQ) 1, *Gestion de la qualité par les cabinets qui réalisent des audits ou des examens d'états financiers, ou d'autres missions de certification ou de services connexes*. Cette norme exige que le BVG conçoive, mette en place et fasse fonctionner un système de gestion de la qualité qui comprend des politiques ou des procédures conformes aux règles de déontologie, aux normes professionnelles et aux exigences légales et réglementaires applicables.

Lors de la réalisation de nos travaux d'audit, nous nous sommes conformés aux règles sur l'indépendance et aux autres règles de déontologie pertinentes définies dans les codes de déontologie applicables à l'exercice de l'expertise comptable au Canada, qui reposent sur les principes fondamentaux d'intégrité, d'objectivité, de compétence professionnelle et de diligence, de confidentialité et de comportement professionnel.

Conformément à notre processus d'audit, nous avons obtenu ce qui suit de la direction de l'entité :

- la confirmation de sa responsabilité à l'égard de l'objet considéré;
- la confirmation que les critères étaient valables pour la mission;
- la confirmation qu'elle nous a fourni toutes les informations dont elle a connaissance et qui lui ont été demandées ou qui pourraient avoir une incidence importante sur les constatations ou la conclusion contenues dans le présent rapport;
- la confirmation que les faits présentés dans le rapport sont exacts.

### Objectif de l'audit

L'objectif de l'audit consistait à déterminer si Transports Canada avait conçu et mis en oeuvre le Fonds national des corridors commerciaux, et s'il en avait assuré la surveillance, de manière efficace afin d'améliorer la fluidité et la résilience des corridors de transport.

### Étendue et méthode

L'audit a porté sur le Fonds national des corridors commerciaux, programme de paiements de transfert toujours en cours et administré par Transports Canada. Nous avons examiné :

- la mesure dans laquelle la conception du Fonds et de ses sept appels de propositions avait été basée sur des travaux de recherche et d'analyse pour veiller à ce que les investissements dans l'infrastructure concordent de façon stratégique avec les objectifs du Fonds;
- la façon dont les propositions de projet avaient été évaluées, sélectionnées et recommandées aux fins de financement afin de satisfaire aux processus et aux critères établis et assurer une approche équitable fondée sur le mérite;
- la méthode qu'avait employée Transports Canada pour élaborer et mettre en œuvre sa stratégie de mesure du rendement en vue de faire le suivi des résultats du Fonds jusqu'à présent et d'en rendre compte, notamment les dépenses et les décaissements liés au Fonds.

Dans la mesure du possible, nous nous sommes concentrés sur les objectifs du Fonds liés à la fluidité (capacité de transporter des marchandises rapidement et facilement) et à la résilience (capacité de résister aux changements et de s'adapter aux nouvelles possibilités) des corridors commerciaux.

Nous avons recueilli les éléments probants au moyen d'entrevues avec des responsables de Transports Canada et des parties prenantes de l'industrie, d'examins de documents, d'analyses de données et de visites sur place dans le cas de deux projets terminés et d'un projet en cours financés par le Fonds.

Dans le cadre de l'examen de la sélection des projets proposés et de leur classement en ordre de priorité au Fonds national des corridors commerciaux, nous avons examiné, au moyen d'un échantillon représentatif, la conception et l'application des grilles d'évaluation ayant servi à évaluer le bien-fondé des différentes propositions.

Dans le cadre de l'examen de la surveillance et de la communication des résultats des projets financés par le Fonds national des corridors commerciaux, nous avons notamment examiné les ententes de financement pour contribution et les rapports définitifs liés à l'ensemble des 30 projets achevés au moment de notre audit. Nous avons également examiné un échantillon représentatif des 116 projets qui n'étaient pas encore achevés (projets en cours) et pour lesquels des ententes de financement pour contribution avaient été conclues. Nous avons examiné les projets qui visaient l'Arctique et le Nord (échantillon de 20 projets sur 30) et des projets généraux ailleurs au pays (échantillon de 34 projets sur 86).

Lorsque nous avons procédé à un échantillonnage représentatif, l'échantillon était suffisant pour nous permettre de tirer une conclusion sur la population échantillonnée avec un degré de confiance de 90 % et une marge d'erreur (intervalle de confiance) de +10 %.

Dans le cadre de notre audit, nous avons également examiné si Transports Canada avait déterminé les activités contribuant à la réalisation des objectifs et cibles de développement durable des Nations Unies qu'il considérait comme pertinents pour le Fonds national des corridors commerciaux et s'il avait rendu compte des résultats de ces activités.

Nous n'avons pas examiné ce qui suit :

- la gestion des fonds consacrés à l'infrastructure de transport générale qui ne visent pas les corridors de commerce ou de transport, puisque les résultats escomptés différeraient (le Fonds national des corridors commerciaux est le seul programme portant sur les corridors à Transports Canada);
- la décision définitive relativement au financement de chaque projet, décision qui ne relève pas des fonctionnaires du Ministère;
- les aspects plus larges de la chaîne d'approvisionnement qui ne se rapportent pas à l'infrastructure de transport;
- la Banque de l'infrastructure du Canada et les fonds qu'elle consacre à l'infrastructure, puisque les projets financés par cette société d'État nouvellement créée ont un objectif différent de production de revenus.

## Critères

Pour tirer une conclusion par rapport à l'objectif de notre audit, nous avons utilisé les critères suivants :

Critères	Sources
Transports Canada a conçu un programme fondé sur des éléments probants en vue d'améliorer la fluidité et la résilience des corridors de transport, notamment ceux liés à l'infrastructure du Nord.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conseil du Trésor, Politique sur les paiements de transfert</li> <li>• Conseil du Trésor, Directive sur les paiements de transfert</li> <li>• Conseil du Trésor, Politique sur les résultats</li> </ul>
Transports Canada a sélectionné et priorisé les projets en s'appuyant sur des processus et des critères d'évaluation efficaces, équitables, transparents et fondés sur le mérite.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conseil du Trésor, Politique sur les paiements de transfert</li> <li>• Conseil du Trésor, Directive sur les paiements de transfert</li> <li>• Conseil du Trésor, Politique sur les résultats</li> <li>• Conseil du Trésor, Directive sur les résultats</li> <li>• Transports Canada, Modalités du programme – Fonds national des corridors commerciaux</li> </ul>

Critères	Sources
<p>Transports Canada a évalué si le programme atteignait ses objectifs et les résultats escomptés pour les corridors de transport et si le programme contribuait à la réalisation des objectifs et des cibles connexes de développement durable des Nations Unies.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conseil du Trésor, Politique sur les résultats</li> <li>• Conseil du Trésor, Directive sur les résultats</li> <li>• Conseil du Trésor, Politique sur les paiements de transfert</li> <li>• Conseil du Trésor, Directive sur les paiements de transfert</li> <li>• Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, Ligne directrice sur une stratégie de mesure du rendement aux termes de la Politique sur les paiements de transfert</li> <li>• Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, Lignes directrices sur la divulgation des octrois de subventions et de contributions</li> <li>• Transports Canada, Guide sur les outils de paiements de transfert de Transports Canada</li> <li>• Transports Canada, Modalités du programme – Fonds national des corridors commerciaux</li> </ul>

### Période visée par l'audit

L'audit a porté sur la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2017 au 21 août 2023. Il s'agit de la période à laquelle s'applique la conclusion de l'audit. Toutefois, afin de mieux comprendre l'objet considéré de l'audit, nous avons également examiné certains dossiers antérieurs à cette période.

### Date du rapport

Nous avons fini de rassembler les éléments probants suffisants et appropriés à partir desquels nous avons fondé notre conclusion le 29 février 2024, à Ottawa, au Canada.

### Équipe d'audit

L'audit a été réalisé par une équipe multidisciplinaire du Bureau du vérificateur général du Canada (BVG) dirigée par David Normand, directeur principal. Le directeur principal est responsable de la qualité de l'audit dans son ensemble; il doit s'assurer notamment que les travaux d'audit sont exécutés conformément aux normes professionnelles, aux exigences des textes légaux et réglementaires applicables ainsi qu'aux politiques et au système de gestion de la qualité du BVG.

## Recommandations et réponses

Les réponses figurent telles qu’elles ont été reçues par le Bureau du vérificateur général du Canada.

Dans ce tableau, le numéro du paragraphe qui précède la recommandation indique l’emplacement de la recommandation dans le rapport.

Recommandation	Réponse
<p><b>4.25.</b> Afin de favoriser la transparence et l’équité du processus de sélection des projets, Transports Canada devrait documenter les travaux des comités d’examen, notamment la justification à l’appui de la confirmation des notes attribuées à chaque projet et de la prise en compte de considérations supplémentaires au moment de déterminer les propositions à recommander aux fins de financement.</p>	<p><b>Réponse de Transports Canada –</b> Recommandation acceptée. Transports Canada est d’accord avec la recommandation de l’audit et a l’intention donner suite à cette recommandation au moyen des mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer des procédures et des instructions de documentation pour s’assurer que les discussions du comité d’examen sont formellement enregistrées.</li> <li>• Veiller à ce qu’une documentation appropriée soit produite lorsqu’un projet n’est pas recommandé pour un financement.</li> <li>• Saisir et documenter de manière formelle la confirmation des résultats d’évaluation des propositions, les exercices d’étalonnage et l’application de considérations supplémentaires au sein du comité d’examen.</li> <li>• Ces mesures seront mises en œuvre avant le prochain appel de propositions du Fonds national des corridors commerciaux.</li> </ul>

Recommandation	Réponse
<p><b>4.43.</b> Transports Canada devrait renforcer ses processus d'évaluation et de surveillance du rendement à l'échelle des projets afin d'assurer une collecte uniforme et en temps opportun des renseignements sur le rendement pour les projets futurs et en cours et rendre possible une compilation des résultats de chacun des projets financés pour rendre compte du rendement général du programme et appuyer la reddition de comptes à l'égard du programme.</p>	<p><b>Réponse de Transports Canada –</b> Recommandation acceptée. Transports Canada est d'accord avec la recommandation de l'audit et a l'intention donner suite à cette recommandation au moyen des mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Veiller à ce que toutes les nouvelles ententes de contribution continuent d'utiliser les indicateurs de performance spécifiques au projet.</li> <li>• Travailler avec les bénéficiaires ayant des projets en cours pour déterminer s'ils peuvent adopter les indicateurs de performance spécifiques au projet dans le cadre de l'entente de contribution et/ou du rapport final du projet.</li> <li>• Développer un outil commun pour s'assurer que tous les gestionnaires de projet disposent d'une source unique pour saisir les informations et les données relatives aux indicateurs de performance spécifiques afin de permettre la communication des résultats au niveau du projet et du programme.</li> <li>• Ces mesures seront mises en œuvre d'ici septembre 2025.</li> </ul>

