



SOMMAIRE

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

À propos des programmes

Au cours des dix dernières années, l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP) et le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (FPEPF) ont permis d'améliorer les infrastructures de transport liées au commerce du Canada pour que les personnes et les marchandises puissent se rendre à destination plus rapidement et de façon plus fiable.

L'IPCAP était axée principalement sur le transport des marchandises entre le Canada et l'Asie. Depuis 2007, la majeure partie du financement fédéral de 1,17 milliard de dollars a été investie de façon stratégique dans des projets d'infrastructure dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique, à Prince Rupert et ailleurs dans l'Ouest canadien. Outre Transports Canada, cinq autres ministères et organismes fédéraux ont participé à la mise en œuvre de l'IPCAP.

Le FPEPF avait pour but d'améliorer la circulation des marchandises et des personnes entre le Canada et le reste du monde, et mettait l'accent sur des projets en Ontario, au Québec et au Canada atlantique. Depuis 2008, un financement fédéral de 1,3 milliard de dollars a été investi de façon stratégique à l'appui de projets visant l'infrastructure aux passages frontaliers Canada-États-Unis, le réseau routier national de base, les ports, les aéroports et les installations intermodales.

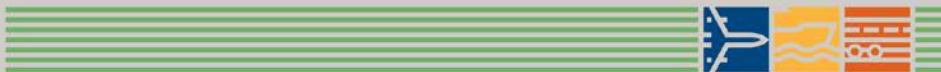
Le gouvernement fédéral a partagé les coûts des projets avec les bénéficiaires du financement, notamment des gouvernements provinciaux et territoriaux, des administrations municipales et des entreprises privées.

À propos de l'évaluation

L'évaluation a examiné la nécessité de maintenir les programmes d'infrastructure liés au commerce. Elle a également fait état des résultats individuels des projets d'infrastructure, ainsi que de leur incidence collective. Enfin, l'évaluation a étudié la mesure dans laquelle la prestation des deux programmes de portes a été efficace et a permis de tirer des leçons pour l'avenir.

Nos constatations

- Les projets d'infrastructure achevés ont contribué à réduire la congestion et à accroître la capacité de ports, d'aéroports, de routes et de terminaux ferroviaires au Canada, ainsi que de réduire les temps d'attente à la frontière.
- Dans l'ensemble, le réseau achevé de projets d'infrastructure permet aux marchandises d'être transportées de leur point d'origine jusqu'aux marchés plus rapidement.
- Les deux programmes ont pu obtenir des sommes importantes des partenaires pour assumer les coûts des projets d'infrastructure. Près de 70 % des coûts de projet totaux pour l'IPCAP et 66 % des coûts de projet totaux pour le FPEPF ont été assumés par les partenaires.
- Les deux programmes ont été réalisés efficacement. Plusieurs leçons ont été tirées :
 - Dans le cadre des programmes de financement de l'infrastructure, il est essentiel que le gouvernement fédéral rassemble divers intervenants et intérêts à des fins de collaboration.
 - La sélection de projets en fonction du mérite et le recours à des groupes de recherche objectifs ont également été perçus comme des pratiques donnant de bons résultats.
- Il faut continuer à relever les défis liés au transport et au commerce.
- Les deux programmes cadrent bien avec les responsabilités et les priorités du gouvernement fédéral.



Comment les initiatives relatives aux portes d'entrée du Canada améliorent-elles le flux des échanges dans les ports de l'Ouest?

Les **investissements** réalisés dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie Pacifique (IPCAP) et du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (FPEPF) ont permis à deux ports de l'Ouest canadien (le port de Vancouver et le port de Prince Rupert) de manutentionner des volumes plus élevés de fret conteneurisé et d'accueillir un trafic plus important de marchandises.

Le **volume de conteneurs de fret** pouvant maintenant être manutentionné dans les ports de l'Ouest a **augmenté d'environ 630 %** en vingt ans.

La **capacité utile** de manutention de conteneurs des terminaux portuaires de l'Ouest a **augmenté de 330 %** en vingt ans.

Depuis 1995, Transports Canada a fourni plus de **37 millions de dollars** aux ports de Vancouver et de Prince Rupert. Grâce au **financement et aux investissements** du gouvernement fédéral et d'autres intervenants, les deux ports sont en mesure d'accueillir un **trafic de marchandises** plus important.

PORTS DE LA CÔTE OUEST DU CANADA : CAPACITÉ D'EXPLOITATION ET VOLUMES DE MANUTENTION DU FRET DES TERMINAUX À CONTENEURS

