

Tableau 1. Sommaire de l'évaluation du Programme de contributions pour les services ferroviaires voyageurs (PCSFV)

<b>Sommaire de l'évaluation</b>	
<b>Évaluation du Programme de contributions pour les services ferroviaires voyageurs (PCSFV)</b>	
<p>Les résultats de l'évaluation indiquent que :</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le PCSFV continue de répondre au besoin permanent qui est de fournir un moyen de transport terrestre aux Canadiens qui vivent dans les collectivités éloignées.</li> <li>• La compagnie de chemin de fer Keewatin (KRC) a connu une forte hausse de la demande de transport ferroviaire de voyageurs qui a, parfois, dépassé la capacité d'accueil de ses voitures.</li> <li>• Actuellement, il est parfaitement justifié que Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada et Services aux Autochtones Canada (RCAANC et SAC) jouent un rôle dans l'administration du PCSFV. En effet :                         <ul style="list-style-type: none"> <li>○ La composition des bénéficiaires du financement au titre du PCSFV n'inclut désormais plus que les Premières Nations;</li> <li>○ Les objectifs du PCSFV et les responsabilités principales de RCAANC et SAC et leurs activités en cours sont solidement en phase;</li> <li>○ Dans une déclaration à la fin d'août 2017, le premier ministre du Canada a annoncé des modifications de la structure de l'ancien AANC (qui ont mené à la création de RCAANC et SAC) et indiqué qu'une fois ces modifications terminées, « on examinera la possibilité de transférer les services actuellement offerts aux peuples autochtones par d'autres ministères [...] »</li> </ul> </li> <li>• Il a été jugé que le PCSFV était administré de manière efficace.</li> </ul>
<p>Il est recommandé que Transports Canada réalise ce qui suit :</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Déterminer un plan d'action pour évaluer la faisabilité du transfert du PCSFV à RCAANC et SAC. Si le transfert du PCSFV est jugé faisable, se mobiliser et collaborer avec RCAANC et SAC pour justifier la demande de transfert.</li> <li>2. Consulter en interne le Centre d'expertise sur les paiements de transfert pour examiner avec un œil critique les conditions générales actuelles du PCSFV, y compris l'instrument de financement, afin de déterminer la pertinence des instructions de la <i>Directive sur les paiements de transfert</i>, étant donné que les bénéficiaires sont des Premières Nations et que leurs contextes opérationnels sont différents.</li> <li>3. Consulter le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada pour faciliter la collaboration entre d'autres ministères (p. ex. RCAANC et SAC) afin d'examiner la faisabilité de l'harmonisation des programmes de paiements de transfert, dans la mesure du possible, comme stipulé dans la <i>Directive sur les paiements de transfert</i>.</li> <li>4. Mobiliser la KRC pour qu'elle gère les problèmes de sécurité ferroviaire liés au dépassement du nombre de places disponibles.</li> </ol>

<p>Réponse et plan d'action de la direction de Transports Canada</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La haute direction de Transports Canada a accepté les recommandations et mis en place un plan qui :             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Examinera la possibilité de transférer le PCSFV à RCAANC et SAC;</li> <li>○ Examinera les conditions actuelles et les autres stratégies de financement afin de déterminer le niveau approprié de contrôle financier;</li> <li>○ Aborder la KRC pour mieux comprendre le problème de sécurité et faire un rapport à la Sécurité ferroviaire de Transports Canada pour l'informer de la situation.</li> </ul> </li> </ul>
<p>À propos du Programme de contributions pour les services ferroviaires voyageurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En 2004 et 2005, des propriétaires de lignes de chemin de fer du Manitoba et du Québec ont annoncé qu'ils prévoient céder et, possiblement, fermer leurs lignes de chemin de fer subventionnées par le gouvernement. Les groupes des Premières Nations de ces régions ont exprimé leur intérêt pour l'achat des lignes et la prise en charge des services ferroviaires voyageurs.             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Cela a mené à la création de la compagnie Transport ferroviaire Tshiuetin (TFT), au Québec et au Labrador (de Sept-Îles à Schefferville), et de la KRC, dans le nord du Manitoba (de The Pas à Pukatawagan).</li> </ul> </li> <li>• Pour appuyer ces services, un programme de contribution fédérale a été conçu, aujourd'hui appelé le PCSFV.</li> <li>• Le PCSFV a été conçu afin d'assurer que les collectivités éloignées ont accès à des services ferroviaires voyageurs sécuritaires, fiables, viables et durables. Il est actuellement administré par les Programmes d'infrastructure de transport du Groupe des programmes de Transports Canada.</li> <li>• Le financement annuel moyen, pour les deux compagnies de chemin de fer, est d'environ 13,4 millions de dollars.</li> </ul>
<p>À propos de l'évaluation</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conformément à la <i>Politique sur les résultats</i> (2016), la présente évaluation traite des questions d'évaluation fondamentales liées à la pertinence, à l'efficacité et à l'efficience des compagnies TFT et KRC.</li> <li>• Diverses méthodes d'évaluation ont été utilisées pour aborder les questions d'évaluation fondamentales, notamment :             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ un examen des documents et une analyse documentaire;</li> <li>○ des entrevues;</li> <li>○ une exploration des médias et des renseignements;</li> <li>○ une analyse des données.</li> </ul> </li> <li>• L'évaluation couvre les cinq exercices précédents, de 2011-2012 à 2016-2017.</li> </ul>