

PORTE CONTINENTALE ET CORRIDOR  
DE COMMERCE  
ONTARIO-QUÉBEC

Signature du protocole d'entente  
fédéral-provincial

30 juillet 2007  
Montréal

# Objectif et grandes lignes

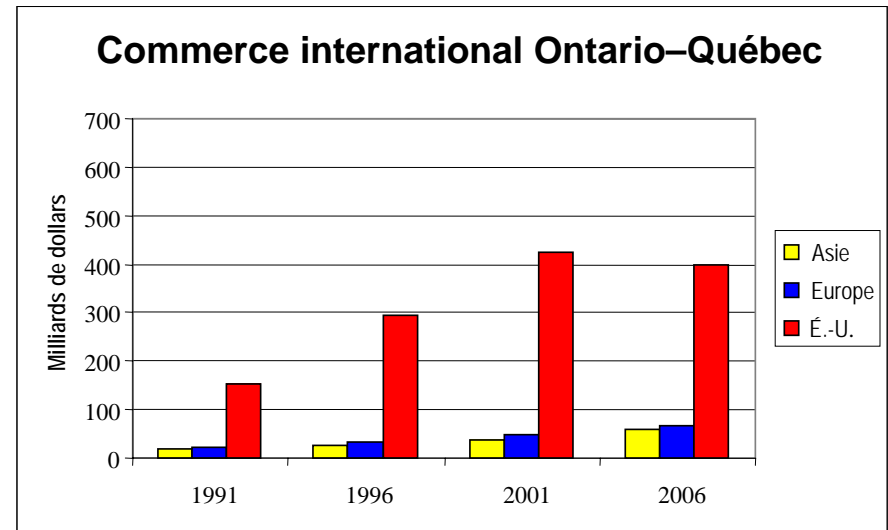
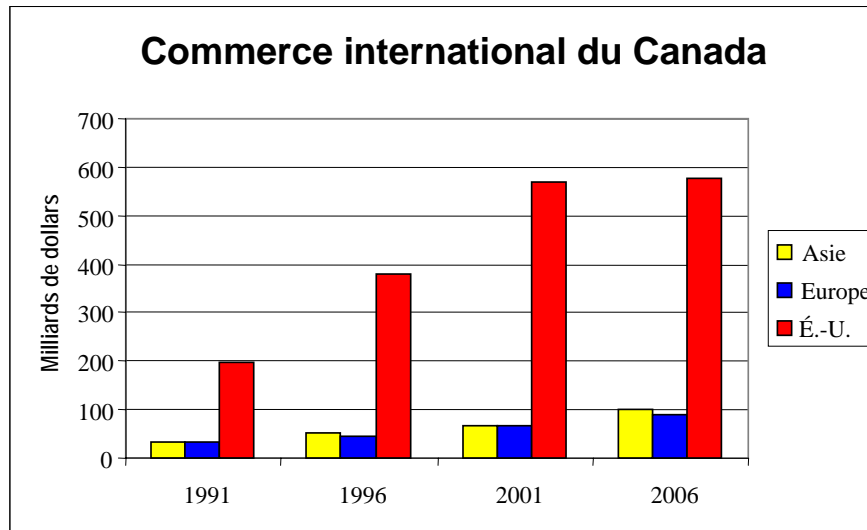
## Objectif

- Fournir un aperçu de l'importance nationale de l'élaboration d'une stratégie intégrée pour la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario–Québec.

## Grandes lignes

- Perspectives du commerce et infrastructures de transport
- Contexte politique
- Aller de l'avant

## Valeur des échanges commerciaux



- Le commerce avec l'Asie et l'Europe représente un débouché commercial en croissance rapide pour les entreprises canadiennes et celles de l'Ontario et du Québec, MAIS les É.-U. demeurent très largement le plus important partenaire commercial du Canada, et de l'Ontario et du Québec.

## Prédominance du commerce nord-américain



- 70 % du commerce international du Canada se fait avec les É.-U.
- Plus de 60 % du PIB canadien est généré par le commerce entre l'Ontario et le Québec.
- L'Ontario et le Québec disposent d'un accès facile à 135 millions de consommateurs dans un rayon de 1000 km, c.-à-d. à moins d'une journée de transport par camion.
- La situation géographique ainsi qu'une chaîne d'approvisionnement et un réseau de transport multimodal entièrement intégrés offrent un avantage stratégique concurrentiel.

## *Perspectives du commerce et infrastructures de transport*

### Le plus important corridor de commerce de transport terrestre au Canada se trouve en Ontario et au Québec

- Environ 80 % des échanges commerciaux entre le Canada et les É.-U. faits par camion passent par les postes frontaliers de l'Ontario et du Québec.
- Les 5 principaux postes frontaliers Canada–É.-U. sont situés le long du corridor Ontario–Québec et représentent 65 % du camionnage transfrontalier entre le Canada et les É.-U.
- Le pont Ambassador, à Windsor, est le poste frontalier le plus achalandé du Canada
  - Plus de 10 000 camions et 313 M\$ en valeur commerciale par jour.
  - Des travaux sont réalisés avec des partenaires de l'Ontario, du Canada et des É.-U. en vue de la construction d'un nouveau passage frontalier qui réponde à la croissance projetée.
- Environ 80 % du commerce ferroviaire entre le Canada et les É.-U. passe par le corridor Ontario–Québec, desservi par le CN et le CP.

#### **Les 5 principaux postes frontaliers Canada–É.-U. sont en Ontario et au Québec**

Poste frontalier	Commerce bilatéral, 2006
Windsor	139,8 G\$
Niagara/ Fort Erie	66,2 G\$
Sarnia	49,0 G\$
Lacolle	20,5 G\$
Lansdowne	14,3 G\$
<b>TOTAL</b>	<b>289,8 G\$</b>

## *Perspectives du commerce et infrastructures de transport*

### L'Ontario et le Québec ont accès au plus grand corridor maritime continental d'Amérique du Nord

- Plus de 250 millions de tonnes de cargaison sont transportées chaque année par la Voie maritime.
- Le port de Montréal est le deuxième plus important port à conteneurs au Canada et est ouvert toute l'année. (1,3 M EVP en 2006).
  - Porte d'accès à la Voie maritime du Saint-Laurent et aux Grands Lacs
  - Centre intermodal desservi par les deux compagnies ferroviaires nationales et plus de 25 compagnies de camionnage
- Possibilités d'exploitation du potentiel de cette voie navigable continentale. Le transport maritime à courte distance est un complément compatible avec les autres modes de transport des marchandises le long du corridor.



## *Perspectives du commerce et infrastructures de transport*

### Deux des aéroports les plus achalandés du Canada se trouvent en Ontario et au Québec

- L'aéroport international Pearson de Toronto est le plus achalandé du Canada : environ 50 % (en valeur) du fret aérien international et 45 % du trafic international et transfrontalier (É.-U.) total de voyageurs.
  - Desservi par 71 transporteurs internationaux
- L'aéroport Montréal-Trudeau : 17 % du trafic international et transfrontalier (É.-U.) total de passagers.
  - Desservi par 32 transporteurs internationaux



# Les opportunités pour le Canada

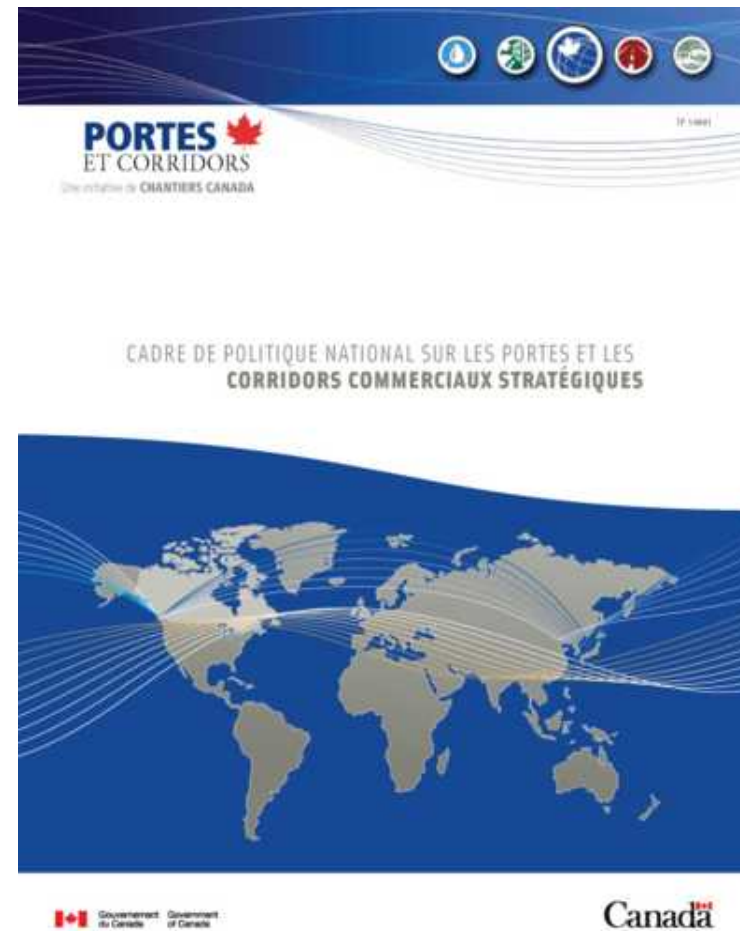
- Les portes d'entrée et les corridors de commerce du Canada sont bien positionnés pour faire le pont entre l'Amérique du Nord et l'Asie-Pacifique, de même qu'entre l'Amérique du Nord et l'Europe.
- Ses avantages sur le plan de la situation commerciale, géographique et des transports représentent pour le Canada d'importants débouchés.
  - Infrastructures maritimes, ferroviaires, routières et aériennes de renommée mondiale et postes frontaliers efficaces.
  - Ports canadiens très compétitifs et offrant d'importants avantages en comparaison avec ses compétiteurs des É.-U. et du Mexique.
  - Économie et système de transport pleinement intégrés à l'Amérique du Nord.
  - Débouchés pour les entreprises de produits d'importation canadienne à valeur ajoutée avec un accès facile aux marchés nord-américains.
  - Porte continentale et Corridor de commerce Ontario–Québec représentent d'autres portes d'entrée commerciales pour les produits manufacturés nord-américains.



## *Contexte politique*

### Mobiliser les efforts – Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques

- Les stratégies de portes et de corridors sont des instruments de politique nationale qui reflètent les opportunités régionales.
  - Elles diffèrent donc considérablement tout en assurant la cohérence générale des concepts, des principes et de la vision
- Le Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques a été publié le 25 juillet 2007.



## *Contexte politique*

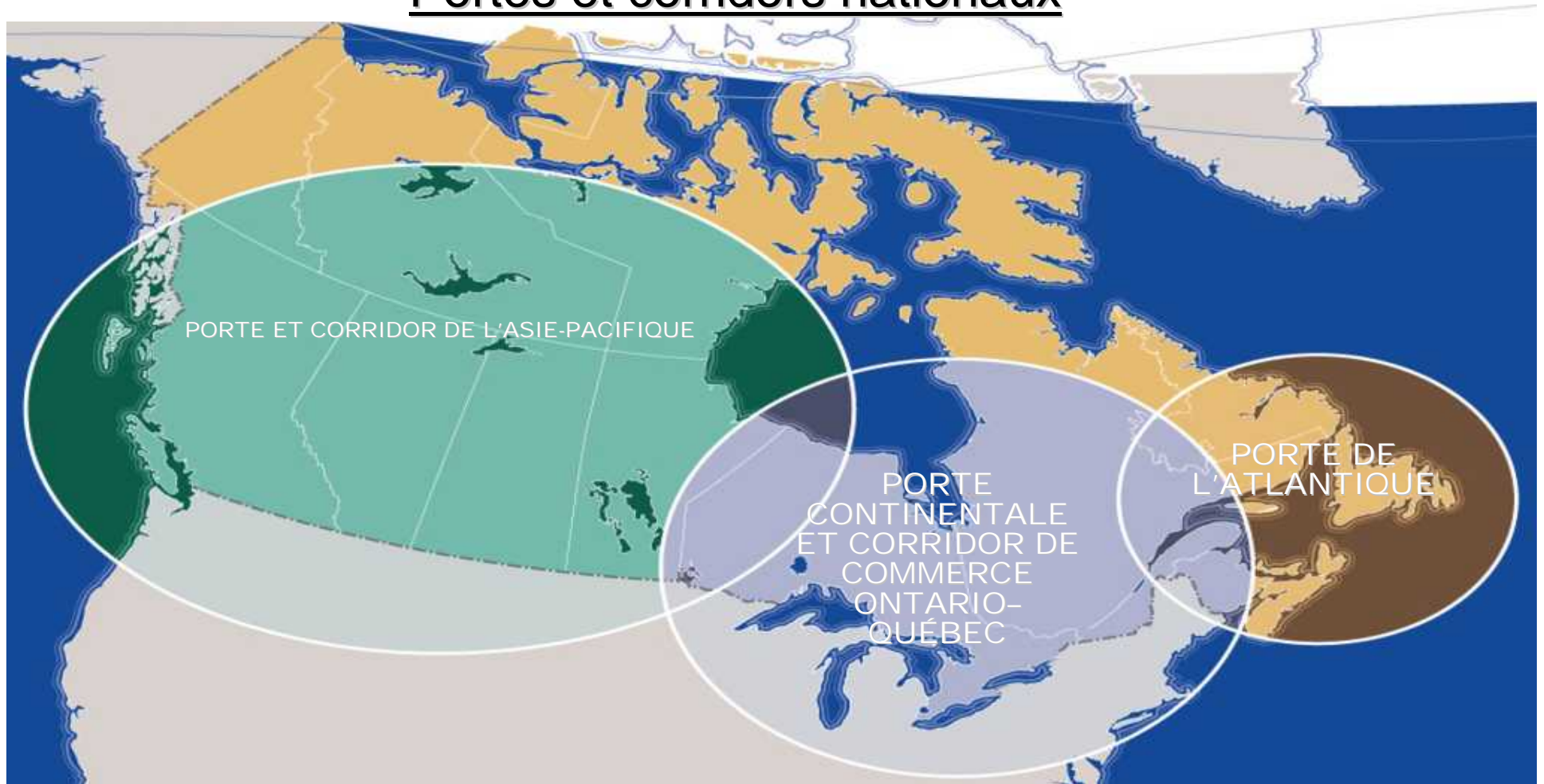
# Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques : cinq lentilles

Il est crucial de comprendre et d'évaluer les mouvements commerciaux internationaux actuels et futurs pour planifier et offrir les portes et les corridors multimodaux les plus efficaces.

- Les stratégies futures de portes et de corridors seront basées sur une analyse détaillée par l'intermédiaire de chacune des cinq « lentilles » du cadre de politique



## Portes et corridors nationaux



- Trois portes et corridors de commerce stratégiques nationaux désignés aux fins d'une approche fédérale intégrée « porte d'entrée » :
  - Porte et corridor de l'Asie-Pacifique;
  - Porte continentale et Corridor de commerce Ontario–Québec;
  - Porte de l'Atlantique.

## Relever les défis de la croissance

L'approche de porte d'entrée et de corridor de commerce facilitera la détermination de mesures et guidera leur mise en œuvre en permettant :

- d'optimiser le réseau de transport et son intégration
- d'assurer la fluidité du trafic aux principaux postes frontaliers et aux connections intermodales
- de réduire les répercussions sur l'environnement et améliorer la durabilité
- d'harmoniser la réglementation et les politiques pour renforcer la sécurité, la sûreté, la productivité et la compétitivité de l'Amérique du Nord
- d'identifier les principales occasions d'investissements et les politiques stratégiques, et de cerner les mesures opérationnelles en vue d'améliorer la capacité et l'efficacité.





## Protocole d'entente — collaboration

Le Canada, l'Ontario et le Québec collaborent en vue de renforcer la compétitivité économique en exploitant les avantages de localisation géographique et des transports.

- Mandat  
Fournir un cadre en vue de la mise sur pied d'une Porte continentale et d'un Corridor de commerce Ontario–Québec en partenariat avec les secteurs privé et public.
- Objectif  
Faire en sorte que la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario–Québec soient un réseau de transport stratégique, intégré et concurrentiel sur la scène du commerce mondial.



## Mise en commun des efforts

- Le plan d'action multimodal contenu dans le protocole d'entente sera mis en œuvre au cours des 24 prochains mois.
- Les secteurs privé et public devront collaborer pour :
  - Évaluer la demande actuelle et future.
  - Évaluer les problématiques de capacité actuelle et future.
  - Élaborer un plan dans le but d'améliorer les infrastructures ciblées afin qu'elles répondent à la demande actuelle et future.
  - Réviser et recommander des mesures en matière de politiques, de réglementation et d'exploitation.



Les résultats guideront et permettront de coordonner les investissements publics et privés dans les infrastructures et les initiatives en matière de politiques visant à optimiser le système de transport.

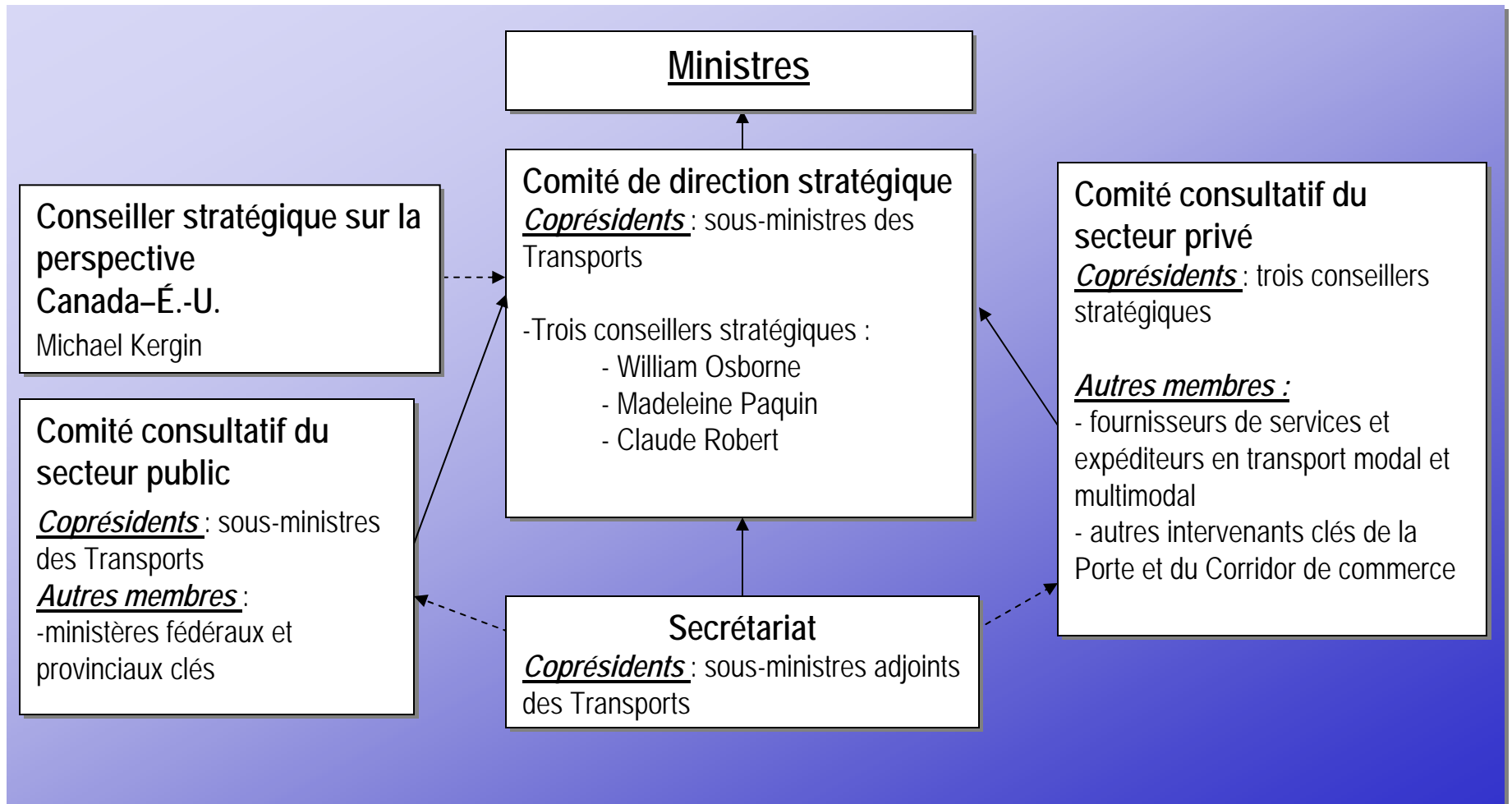
## Partenariat avec les secteurs public et privé

- Le secteur privé est le principal bénéficiaire d'un système de transport multimodal efficace pour le commerce.
- Le protocole d'entente établit une structure de gouvernance pour faciliter la collaboration entre les secteurs public et privé, et favoriser le dialogue et les actions conjointes.
- La participation des intervenants permet d'établir leurs besoins en matière de transport et de commerce, et contribue au développement des infrastructures et des politiques futures.



La participation du secteur privé à cette initiative est essentielle pour partager les connaissances, l'information et les conseils avec les gouvernements fédéral et provinciaux afin d'améliorer le système et d'assurer sa compétitivité.

# Structure de gouvernance





## Résultats attendus

1. Une stratégie comprenant des recommandations pour l'amélioration des infrastructures, et pour des politiques et des mesures opérationnelles.
2. Un plan de marketing stratégique pour faire valoir les avantages de la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario–Québec.



Un corridor de transport multimodal efficace, intégré et concurrentiel sur la scène mondiale en maximisant la collaboration et les investissements des secteurs public et privé.

**La Porte continentale et le  
Corridor de commerce Ontario–  
Québec sont des accès clés du  
Canada vers l'Amérique du Nord**

