

LA PORTE CONTINENTALE ONTARIO - QUÉBEC



Une porte d'entrée sûre, durable et compétitive



L'honorable Donna Cansfield, ancienne ministre des Transports de l'Ontario, l'honorable Lawrence Cannon, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, et Mme Julie Boulet, ministre des Transports du Québec, signant le Protocole d'entente.

Le 30 juillet 2007, les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec ont signé un Protocole d'entente sur le développement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec.

Cet événement faisait suite au Protocole de coopération signé en 2006 entre l'Ontario et le Québec pour promouvoir le développement et améliorer l'efficacité du Corridor de commerce Ontario-Québec, et ce, pour tous les modes de transport. Le gouvernement fédéral élaborait au même moment un Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques.

L'objectif du partenariat fédéral-provincial consiste à maintenir et à renforcer le réseau de transport de renommée mondiale de l'Ontario et du Québec afin qu'il demeure un moteur clé du commerce international et de la croissance économique. L'initiative de la Porte continentale est axée

sur le développement d'un réseau de transport multimodal durable, sûr et efficace, qui permettra au cœur économique du Canada de demeurer compétitif et de rester un emplacement de choix pour investir ainsi qu'un corridor de commerce majeur.

Au cours des deux prochaines années, l'Ontario, le Québec et le gouvernement fédéral collaboreront avec le secteur privé et d'autres partenaires clés du secteur public au développement d'une stratégie globale touchant les infrastructures, les politiques et la réglementation pour appuyer le commerce international dans le cadre de la Porte continentale. Ils présenteront des recommandations pour le court, moyen et long terme.



www.portecontinentale.ca



Ontario

Québec



Canada

Qu'est-ce que la Porte continentale?

La Porte continentale est un élément clé du système de transport multimodal du Canada. L'emplacement central de la Porte continentale facilite le commerce international et les échanges intérieurs en appui au commerce extérieur avec les États-Unis et les autres principaux partenaires commerciaux. La Porte continentale comprend des ports, des aéroports, des installations intermodales et des postes frontaliers stratégiques, ainsi que des infrastructures routières, ferroviaires et maritimes essentielles qui permettent l'interconnexion et la pleine intégration de ce système de transport avec les autres portes d'entrée du Canada, soit celles de l'Asie-Pacifique et de l'Atlantique.

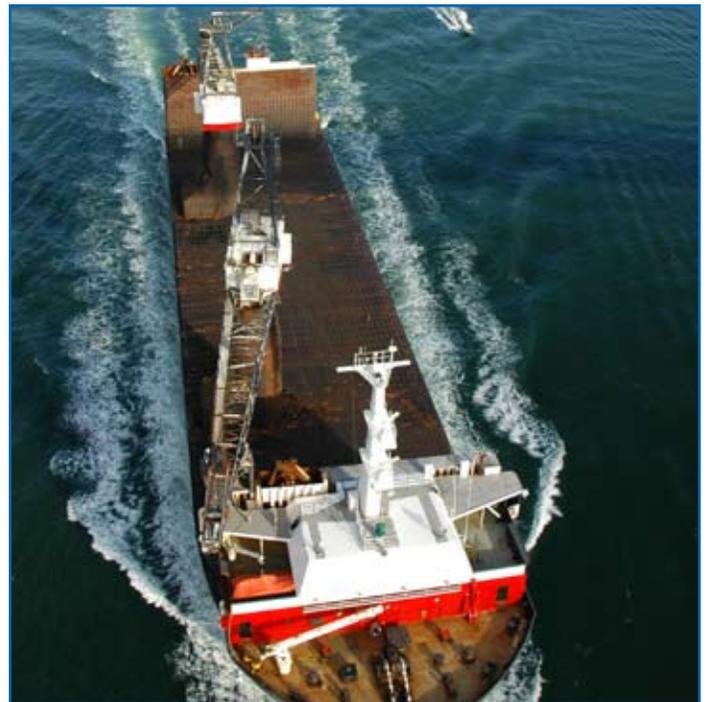
Aperçu de la Porte continentale - 2007

La valeur totale du commerce international de l'Ontario et du Québec s'élevait à environ 600 milliards de dollars, soit 71 % du commerce international du Canada.

L'Ontario et le Québec représentaient 66 % du commerce international du Canada avec l'Asie et l'Europe, soit 138 milliards de dollars.

Les États-Unis sont le principal partenaire commercial de l'Ontario et du Québec. En 2007, ces partenaires ont échangé des biens d'une valeur de près de 400 milliards de dollars.

Les cinq principaux postes frontaliers canado-américains sont situés le long du corridor Ontario-Québec. En tout, 65 % des camions qui traversent la frontière canado-américaine empruntent ces postes frontaliers.





Un endroit idéal pour faire des affaires

L'emplacement géographique de l'Ontario et du Québec au cœur du Canada ainsi que leurs réseaux de transport entièrement intégrés aux réseaux nord-américains constituent des atouts stratégiques pour la Porte continentale.

La Porte continentale est une porte d'entrée majeure pour le commerce international à destination du cœur des États-Unis et des grands marchés de consommation, ainsi qu'une plaque tournante sûre et efficace pour le commerce provenant des côtes du Pacifique et de l'Atlantique.

L'Ontario et le Québec comptent plus de 60 % de la population du Canada. On y trouve les deux plus grands centres urbains du pays : Montréal et Toronto. Ces villes offrent une main-d'œuvre hautement qualifiée et diversifiée.

La Porte continentale offre un accès direct à 135 millions de consommateurs nord-américains dans un rayon de 1 000 kilomètres, soit à moins d'une journée de transport.

L'Ontario et le Québec possèdent la plus grande concentration d'industries manufacturières au Canada. Celles-ci représentent 60 % du produit intérieur brut (PIB) du pays. De nombreuses entreprises, dans les industries de l'automobile, de l'électronique et de l'agroalimentaire, ont étendu leurs activités des deux côtés de la frontière.

Le système de transport multimodal de la Porte continentale comprend une multitude de ports le long du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs, ainsi que des aéroports internationaux. Deux chemins de fer nationaux et des infrastructures autoroutières majeures offrent des liens intermodaux entre les principales installations de la Porte continentale et permettent d'accéder au reste du continent de manière sécuritaire, sûre et fiable.



En route!

Le réseau routier est l'épine dorsale du système de transport multimodal de la Porte continentale. Il permet de relier les entreprises aux villes, aux chemins de fer, aux ports et aux aéroports.

Chaque année, environ 80 % du commerce routier du Canada avec les États-Unis emprunte les routes et les postes frontaliers de l'Ontario et du Québec. Cette activité représente près de 286 milliards de dollars. L'emplacement stratégique du réseau routier de la Porte continentale lui permet de soutenir et de faciliter le commerce interprovincial, nord-américain et mondial.

Les réseaux routiers de l'Ontario et du Québec relient les agglomérations urbaines et les principaux secteurs industriels au reste du Canada et aux États-Unis. Les réseaux routier et ferroviaire sont bien intégrés aux terminaux intermodaux ultramodernes.

L'un des importants projets d'infrastructure de la Porte continentale est un nouveau poste frontalier de la région Windsor-Détroit. Les échanges commerciaux qui transitent par les infrastructures frontalières actuelles représentent près de 135 milliards de dollars annuellement.

Au Québec, le parachèvement de l'autoroute 30, une voie de contournement, contribuera à réduire l'encombrement du réseau autoroutier supérieur de la région de Montréal. Plus de dollars seront investis dans ce projet d'un milliard.



À bon port

Le fleuve Saint-Laurent, la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs constituent un réseau de voies navigables intérieur de 3 700 kilomètres qui offre aux expéditeurs un accès essentiel aux principaux marchés nord-américains, à l'Europe et aux autres marchés d'outre-mer.

Le fleuve Saint-Laurent est un important corridor de commerce international. Le port de Montréal a manutentionné, en 2007, 1,3 million de conteneurs équivalents vingt pieds, démontrant ainsi une forte croissance au chapitre du trafic conteneurisé durant les dix dernières années. Rappelons que le port est doté du deuxième plus important terminal portuaire à conteneurs du Canada.

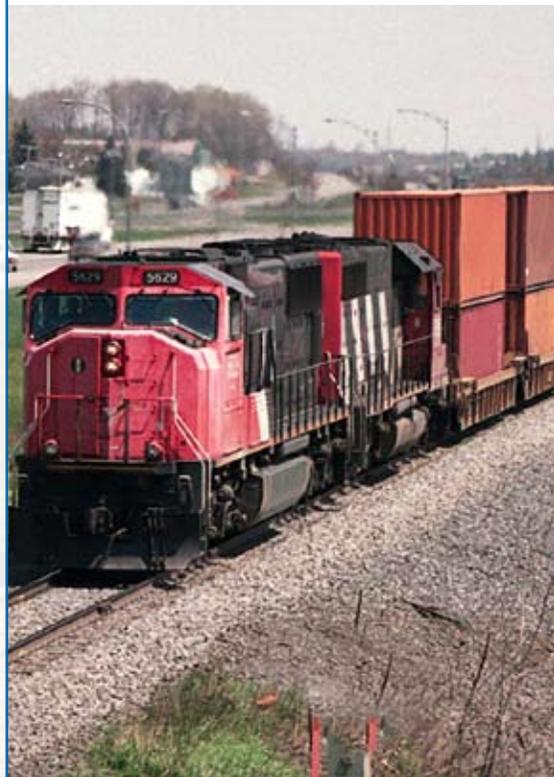
Le système de voies navigables du St-Laurent et des Grands Lacs et son réseau de ports est également un chef de file en ce qui concerne le transport de marchandises en vrac et de marchandises diverses, représentant plus de 250 millions de tonnes de marchandises par année. Ce volume d'échanges représente 40 % du commerce maritime intérieur du Canada et 50 % du commerce maritime transfrontalier du Canada avec les États-Unis. Les navires internationaux transportent environ 25 % des marchandises qui transitent par la Voie maritime du Saint-Laurent. En 2007, le commerce maritime international qui a transité par l'Ontario et le Québec s'élevait à 107 milliards de dollars.

Sur la bonne voie

Deux chemins de fer nationaux, de nombreux chemins de fer d'intérêt local et deux chemins de fer américains de catégorie 1 desservent la Porte continentale. Le réseau ferroviaire du Canadien National (CN) s'étend de la côte Ouest à la côte Est du Canada, et se prolonge vers les États-Unis à partir de la région Ontario-Québec jusqu'au golfe du Mexique. Le réseau du Canadien Pacifique (CP) a aussi une portée nord-américaine. Autant le CN que le CP desservent un secteur manufacturier bien établi dans les régions de Toronto et de Montréal, où sont situées les plus grandes installations intermodales du Canada.

Les deux chemins de fer nationaux possèdent une infrastructure frontalière sûre et efficace vers les États-Unis. Le service Canada-États-Unis qu'ils offrent est rapide, compétitif et fiable. Les mouvements transfrontaliers représentent environ 30 % de leur trafic.

En 2007, les chemins de fer en activité au Québec et en Ontario, et qui traversaient la frontière vers les États-Unis ont transporté des marchandises d'une valeur de 80 milliards de dollars, ce qui représente 80 % du commerce ferroviaire du Canada avec les États-Unis.



Haute altitude

Les aéroports de la Porte continentale sont modernes, fluides et accessibles toute l'année. Ces aéroports ont investi des sommes importantes dans leurs infrastructures et sont aptes à gérer la croissance du fret aérien international. En 2007, le commerce aérien international entre le Canada et le reste du monde s'élevait à 109 milliards de dollars.

La Porte continentale héberge deux des aéroports canadiens les plus achalandés : l'aéroport international Lester B. Pearson à Toronto et l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau à Montréal. En 2007, ils ont desservi près de 44 millions de passagers. L'aéroport Montréal-Trudeau offre plus de 120 destinations internationales et l'aéroport Pearson de Toronto, plus de 150.

Le Canada et les États-Unis ont un accord « Ciel ouvert » qui permet d'assurer des services aériens illimités entre les deux pays et de garantir un système de transport aérien intégré, compétitif et efficient. Les aéroports internationaux de Montréal et de Toronto possèdent tous deux des installations de pré-dédouanement pour les déplacements vers les États-Unis.





Les Portes d'entrée du Canada

Le gouvernement du Canada a instauré une approche claire et cohérente qui permet d'unir les stratégies sur les portes d'entrée, en tenant compte de la façon dont les entreprises fonctionnent au sein de l'économie mondiale d'aujourd'hui. Cette approche permet de faire la promotion d'une planification cohérente au sein des gouvernements fédéral et provinciaux et d'établir des partenariats avec les secteurs public et privé.

Les portes d'entrée et corridors actuels du Canada sont l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, **la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec** et la Porte de l'Atlantique.

Les portes d'entrée du Canada forment un réseau de transport intégré, efficient et sûr pour le commerce international, qu'il s'agisse du commerce continental ou d'outre-mer.



Plan de travail et consultations

Les trois gouvernements ont élaboré un plan de travail détaillé afin d'orienter les activités de recherche et de consultation de la Porte continentale. Le programme de recherche constituera la base analytique permettant l'élaboration d'une stratégie multimodale pour la Porte continentale. Ce programme comprend une série d'études et d'ateliers qui permettront d'analyser les demandes actuelles et futures en transport, de déterminer les obstacles au commerce et d'élaborer des mesures durables afin d'optimiser le système de transport multimodal de l'Ontario et du Québec à court, moyen et long terme.

Les consultations représentent un aspect essentiel de l'initiative de la Porte continentale. Les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec ont mis en place des mécanismes de collaboration réciproques entre les secteurs public et privé, afin de contribuer à l'élaboration de la stratégie de la Porte continentale pour les investissements en infrastructure, pour l'intégration multimodale et pour les améliorations en matière de politiques et de mesures opérationnelles.

Deux comités consultatifs ont été créés afin de permettre aux gouvernements et aux intervenants de partager des avis, des connaissances et des données. Le Comité consultatif du secteur privé est formé d'expéditeurs, de transporteurs, de représentants de chambres de commerce ainsi que des membres du Conseil du corridor de commerce Saint-Laurent – Grands Lacs et du *Southern Ontario Gateway Council*. Le Comité consultatif du secteur public est composé de représentants de divers départements et organismes fédéraux et ministères provinciaux ayant des mandats rattachés au commerce et au transport.

Pour de plus amples informations :

info@portecontinentale.ca



Ontario

Québec



Canada