



LES PORTES ET CORRIDORS DU CANADA

CADRE DE POLITIQUE NATIONAL SUR LES PORTES ET LES
CORRIDORS COMMERCIAUX STRATÉGIQUES



Gouvernement
du Canada

Government
of Canada

Canada

Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques.

ISBN : 978-0-662-06635-4

Numéro de catalogue : T22-136/2009F

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada (Transports Canada) 2009

Ce document et d'autres renseignements sont disponibles au www.portesducanada.gc.ca

Also available in English under the title: *National Policy Framework for Strategic Gateways and Trade Corridors*

Message de John Baird, ministre des Transports et de l'Infrastructure

La prospérité et les perspectives d'emplois enrichissants dans nos collectivités ont toujours été fortement tributaires du grand succès de notre pays sur le plan commercial. C'est pourquoi la compétitivité dans le commerce mondial est une priorité absolue en période de prospérité et l'est encore plus lorsque la situation économique est plus difficile.



Le *Cadre de politique nationale sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques* va dans le sens de cette priorité. Les stratégies élaborées et appliquées dans ce cadre contribuent à la compétitivité du Canada en permettant de développer et d'exploiter davantage les réseaux de transport qui sont très importants pour le commerce international.

Les transports et le commerce ont toujours été indissociables. Par le présent cadre, le gouvernement du Canada ouvre toutefois des perspectives nouvelles. L'approche des portes d'entrée répond directement à la façon dont l'économie mondiale fonctionne au XXI^e siècle. Elle aide les exportateurs et les importateurs canadiens à faire ce qu'il faut pour réussir de nos jours. De plus, cette politique sur les portes et les corridors crée une dynamique bénéfique tant au Canada qu'à ses principaux partenaires commerciaux.

Il faut du leadership pour renforcer les portes d'entrée, mais aussi des partenariats. Chacune des stratégies de porte d'entrée repose sur l'établissement de réels partenariats entre les secteurs public et privé et entre les gouvernements fédéral et provinciaux.

Le *Cadre de politique nationale* a été publié la première fois en 2007. Avec le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers et l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, il forme un volet spécial de « Chantiers Canada », plan global du gouvernement fédéral en matière d'infrastructure.

L'investissement du fédéral dans ce plan est sans précédent, mais l'approche des portes d'entrée va bien au-delà de l'aspect « matériel ». Par les stratégies de porte d'entrée, nous nous attaquons avec nos partenaires à diverses questions interreliées pour retirer le maximum des investissements publics et privés.

Approche stratégique complète et intégrée, le présent cadre de politique représente une nouvelle orientation importante des transports et du commerce qui présentera des avantages réels pendant de nombreuses années.

Cadre de politique nationale sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques

Le *Cadre de politique nationale sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques* a été élaboré afin de favoriser la compétitivité de l'économie canadienne sur le terrain en évolution rapide du commerce mondial. Il permettra d'établir des cibles et d'orienter les stratégies de manière à favoriser le développement futur et l'utilisation optimale des réseaux de transport, qui sont à la fois source de défis et de possibilités pour le Canada en matière de commerce international.

Les stratégies préconisées par le Cadre amélioreront l'intégration multimodale des grands réseaux de transport ainsi que leur efficacité, leur sécurité, leur sûreté et leur durabilité. Elles pourraient aussi traiter d'autres questions interreliées qui ont une incidence sur le bon fonctionnement des systèmes et la façon dont le Canada en tire profit. Le Cadre et les stratégies qu'il appuiera sont des instruments de politique nationale conçus sur mesure pour tirer profit des avantages sur les plans de la géographie, du commerce et des transports dans diverses régions du Canada. Cette approche nationale met l'accent sur l'analyse rigoureuse et la planification de longue durée dans le cadre de partenariats entre les gouvernements et entre les secteurs public et privé.

Le *Cadre de politique nationale sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques* aidera aussi à orienter les décisions d'investissement concernant le nouveau fonds de 2,1 milliards de dollars pour les portes et passages frontaliers créé par le budget de 2007 dans le cadre de « Chantiers Canada », le plan à long terme du gouvernement fédéral concernant les infrastructures.

« Aucun pays n'est en meilleure position que le nôtre pour prospérer dans l'économie mondiale émergente [...]. L'Initiative de la porte d'entrée est manifestement cruciale pour la réalisation de notre potentiel comme pays. »

~Le premier ministre Stephen Harper, mai 2007

Approche en matière de **PORTES ET DE CORRIDORS** : *Le transport dans l'économie mondiale*

De 2001 à 2006, l'économie mondiale a connu une croissance plus forte qu'au cours de toute autre période de cinq ans depuis la Seconde Guerre mondiale. Le Canada, l'un des pays du G-8 les plus tributaires des échanges commerciaux, a profité de cette croissance mondiale. À la fin de 2007, les exportations et les importations de marchandises avaient toutes deux atteint des sommets, soit 465 milliards et 417 milliards de dollars respectivement.

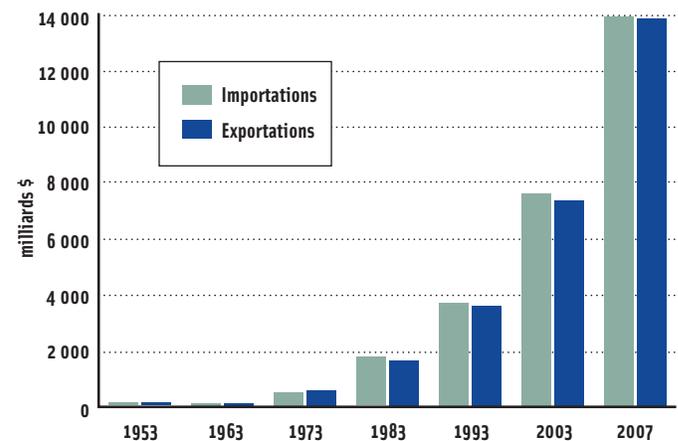
Simultanément, l'économie mondiale se transforme profondément. L'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) et l'Union européenne (EU) ont créé de nouveaux blocs commerciaux qui ont étayé l'intégration du nouveau marché mondial. Conjointement avec l'émergence de nouvelles puissances économiques telles que la Chine et l'Inde, l'intégration du marché mondial est le moteur de la répartition de l'activité économique ainsi que de l'expansion du commerce international.

L'avènement des chaînes d'approvisionnement mondiales en tant que modèle commercial prééminent est un facteur clé des changements économiques mondiaux. Propulsées par les progrès fulgurants des technologies de l'information et des transports, les stratégies de production de pointe offrent maintenant une intégration plus poussée de la recherche, de la conception, de l'approvisionnement, de la fabrication, du marketing, de la distribution et des services dans le monde entier. Couramment

Améliorer la productivité du réseau de transport

Les politiques fédérales axées sur le marché des 25 dernières années ont contribué à des gains de productivité dans le secteur qui ont dépassé de loin ceux de l'économie en général. Au cours des années 1991 à 2006, par exemple, la productivité multifactorielle a augmenté de 90 % dans le transport ferroviaire des marchandises, de 63 % dans le transport aérien et de 18 % dans le camionnage pour compte d'autrui, contre 9 % dans l'ensemble du secteur des affaires. Alors que les politiques (commercialisation, privatisation et déréglementation de l'infrastructure et des services de transport) visaient un mode particulier, la prochaine génération de gains de productivité exigera un degré considérablement plus élevé d'intégration des éléments du réseau national de transport.

Figure 1 – Croissance du commerce mondial



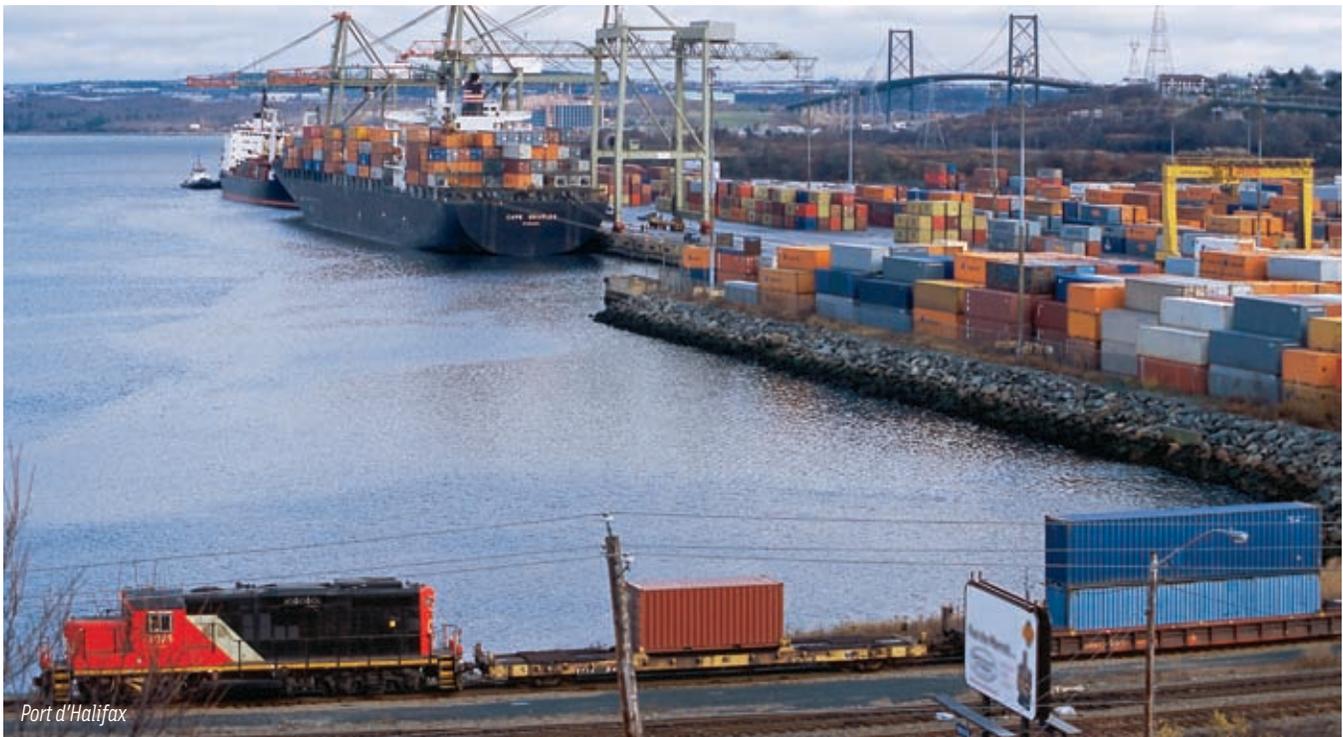
Source : CNUCED, *Étude sur les transports maritimes, 2008 et autres éditions.*

appelé « commerce intégratif », ce nouveau modèle commercial international utilise des barrières commerciales plus faibles pour répartir la production dans le monde par l'externalisation et les achats *off-shore* afin d'optimiser l'efficacité et de réduire les coûts de chaque composante, en tirant profit des chaînes d'approvisionnement mondiales.

Ces changements dans le fonctionnement des entreprises ont des conséquences significatives pour les transports. L'intensification de la concurrence au sein du marché mondial entre chaînes d'approvisionnement, grandes villes et grands blocs commerciaux régionaux intégrés a accru la pression en vue d'atteindre une échelle et une efficacité plus grandes des systèmes d'infrastructures qui appuient les grands courants commerciaux et assurent les déplacements des voyageurs internationaux.

Les entreprises font appel toujours plus à des systèmes de transport multimodal unifiés, sûrs et efficaces en tant que conditions importantes de succès. Les transports sont reconnus comme étant plus vitaux que jamais pour la compétitivité du Canada. Par exemple, le Conference Board du Canada affirme que « le secteur privé et tous les ordres de gouvernement doivent poursuivre sans relâche la modernisation et la coordination du transport commercial et des infrastructures frontalières, y compris la sécurité, à titre de priorité nationale. »¹ Les manufacturiers et exportateurs du Canada

¹ Conference Board du Canada, *Mission possible : Un rendement phénoménal de l'économie canadienne sur la scène mondiale, 2007* (page 65).



déclarent que « l'infrastructure canadienne des transports doit acquérir la capacité nécessaire pour accueillir les volumes croissants de marchandises expédiées en Amérique du Nord, en Asie et en Europe. Dans ces circonstances, il importe de mettre en place l'infrastructure et les systèmes de logistique qui permettront au Canada de véritablement jouer un rôle de plaque tournante nord-américaine comme point privilégié d'entrée et de sortie des échanges commerciaux entre l'Amérique du Nord et le marché asiatique croissant. »²

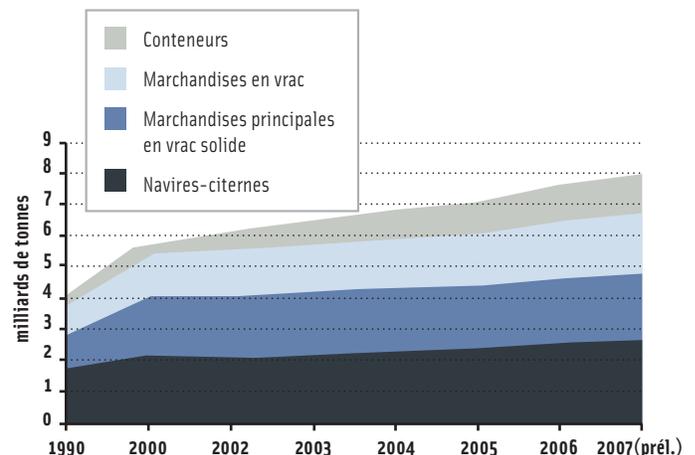
Bien que le gouvernement du Canada ait engagé un investissement d'une importance sans précédent dans les priorités de l'infrastructure³, il faudra davantage que des fonds publics pour relever ces défis. Il faut mettre un accent renouvelé sur le réseau de transport, plutôt que sur un mode ou un élément en particulier, afin d'optimiser l'apport des transports canadiens aux chaînes d'approvisionnement mondiales.

Dans un monde aux liens de plus en plus serrés, la clé consiste à adopter une approche intégrée à l'égard de l'infrastructure physique et politique. Cette approche place l'infrastructure des transports en son centre, mais va plus loin en couvrant d'autres questions interreliées de politique publique, de réglementation et de pratique opérationnelle ayant une incidence directe sur le bon fonctionnement de l'infrastructure et sur l'ampleur de l'avantage qu'en tire le Canada. En ce qui concerne les investissements, le rôle vital des investissements privés sera souligné, ainsi qu'un

engagement envers des politiques favorisant un climat propice à leur augmentation tout en protégeant l'intérêt public.

Ce point de vue intégré, axé sur les systèmes, aide à mettre en perspective des facteurs cruciaux tels que les rôles de la technologie, de la gestion de l'environnement et de la sécurité, qui transcendent toutes les approches conventionnelles spécifiques aux modes.

Figure 2 – Commerce maritime mondial de cargaisons selon le type de cargaisons, 1980-2004



Note : Les marchandises principales en vrac solide comprennent le minerai de fer, le grain, le charbon, la bauxite/l'alumine et le phosphate; les marchandises diverses comprennent certains produits en vrac mineurs (produits forestiers, acier, engrais, produits agricoles); les conteneurs renferment des marchandises générales.

Source : CNUCED, Étude sur les transports maritimes, 2008 et autres éditions.

² Manufacturiers et Exportateurs du Canada, *L'avenir du secteur manufacturier canadien*, février 2005.

³ Les budgets fédéraux de 2006 et de 2007 consacrent au total un montant de 33 milliards de dollars à « Chantiers Canada », le nouveau plan à long terme sur l'infrastructure.



Les portes sont d'abord et principalement multimodales et le secteur aérien doit jouer un rôle important. Les aéroports servent de principaux points d'entrée au Canada des voyageurs d'affaires internationaux et des touristes. Le rôle des transporteurs aériens et des aéroports est aussi important pour l'importation, l'exportation et la distribution des marchandises périssables de grande valeur.

Cependant, le transport aérien ne fonctionne pas en vase clos. Comme pour tous les autres modes, la planification et l'action doivent être multimodales afin d'optimiser le potentiel économique. Les liens avec le transport routier sont particulièrement cruciaux et justifient une attention de toutes les parties dans le cadre d'une approche systématique.

L'Initiative de la Porte et du Corridor canadiens de l'Asie-Pacifique (IPCAP) a été la première application pratique de cette nouvelle approche. Le but de l'Initiative est de renforcer la position concurrentielle du Canada dans les échanges commerciaux internationaux en reliant avec plus d'efficacité l'Asie et l'Amérique du Nord.

Lorsque le premier ministre Stephen Harper a lancé l'Initiative en octobre 2006, le gouvernement a indiqué qu'un nombre restreint d'autres régions sont des cibles possibles pour une approche intégrée de « porte et de corridor » en fonction de volumes d'échanges internationaux d'importance nationale et de considérations liées à la politique des transports. On a ciblé le présent Cadre de politique nationale en tant que prochaine étape. Cette orientation a été confirmée en novembre 2006 par *Avantage Canada*, le plan économique du gouvernement. On y soulignait qu'une infrastructure publique moderne de qualité supérieure permettant le mouvement sans contrainte et efficace des personnes et des marchandises était essentielle pour la prospérité à long terme du Canada, l'infrastructure appuyant les portes des marchés étrangers étant particulièrement importante. *Avantage Canada* promettait un nouveau fonds pour les portes et les passages frontaliers, guidé par le Cadre de politique nationale.

LA PORTE CANADIENNE DU PACIFIQUE



L'Initiative est un ensemble intégré d'investissements et de mesures de politique visant à :

- accroître les échanges commerciaux du Canada avec la région de l'Asie-Pacifique;
- augmenter la part de marché de conteneurs importés d'Asie en direction de l'Amérique du Nord;
- améliorer la fiabilité de la Porte et du Corridor pour les exportations canadiennes et nord-américaines.

La Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique sont formés d'un réseau d'infrastructures de transport englobant les ports du Lower Mainland et de Prince Rupert (C.-B.), leurs principaux liens routiers et ferroviaires s'étendant dans l'Ouest du Canada et au sud, vers les États-Unis, les principaux passages frontaliers et les grands aéroports canadiens.

L'IPCAP, à laquelle le gouvernement du Canada a affecté un milliard de dollars, regroupe plusieurs grands efforts :

- Des investissements dans l'infrastructure stratégique dans l'Ouest du Canada, justifiés en particulier par des considérations de commerce international et d'efficacité des réseaux, dont le coût est partagé avec les gouvernements provinciaux, les villes, les organismes régionaux de transport, l'administration portuaire de Vancouver, le CN et le CP.
- L'innovation dans l'application de la technologie des systèmes de transport intelligents afin d'améliorer la fluidité de la circulation et la sécurité lorsque le commerce international contribue à la congestion.
- Une gestion sécuritaire et efficace des frontières, notamment au moyen d'un nouveau programme de contrôle des conteneurs au terminal Fairview de Prince Rupert, qui est entré en activité en octobre 2007.
- Une réforme de la gouvernance et des politiques, comprenant notamment la fusion de trois administrations portuaires voisines, la modernisation législative, un marketing international, la libéralisation de la politique sur le transport aérien international « Ciel bleu » et un accent placé sur les questions de compétence.

Le Canada est situé de manière idéale pour prospérer en reliant l'Amérique du Nord et les économies asiatiques en pleine croissance. Le gouvernement du Canada continuera d'agir stratégiquement au moyen de mesures de politique et d'investissements judicieux pour atteindre ce but.

Les CINQ LENTILLES du Cadre de politique national

Les stratégies en matière de portes et de corridors visent la convergence des possibilités sur le triple plan de la géographie, des transports et du commerce. Elles doivent donc différer considérablement, tout en reflétant avec cohérence la notion générale et en assurant l'atteinte des objectifs clés du gouvernement.

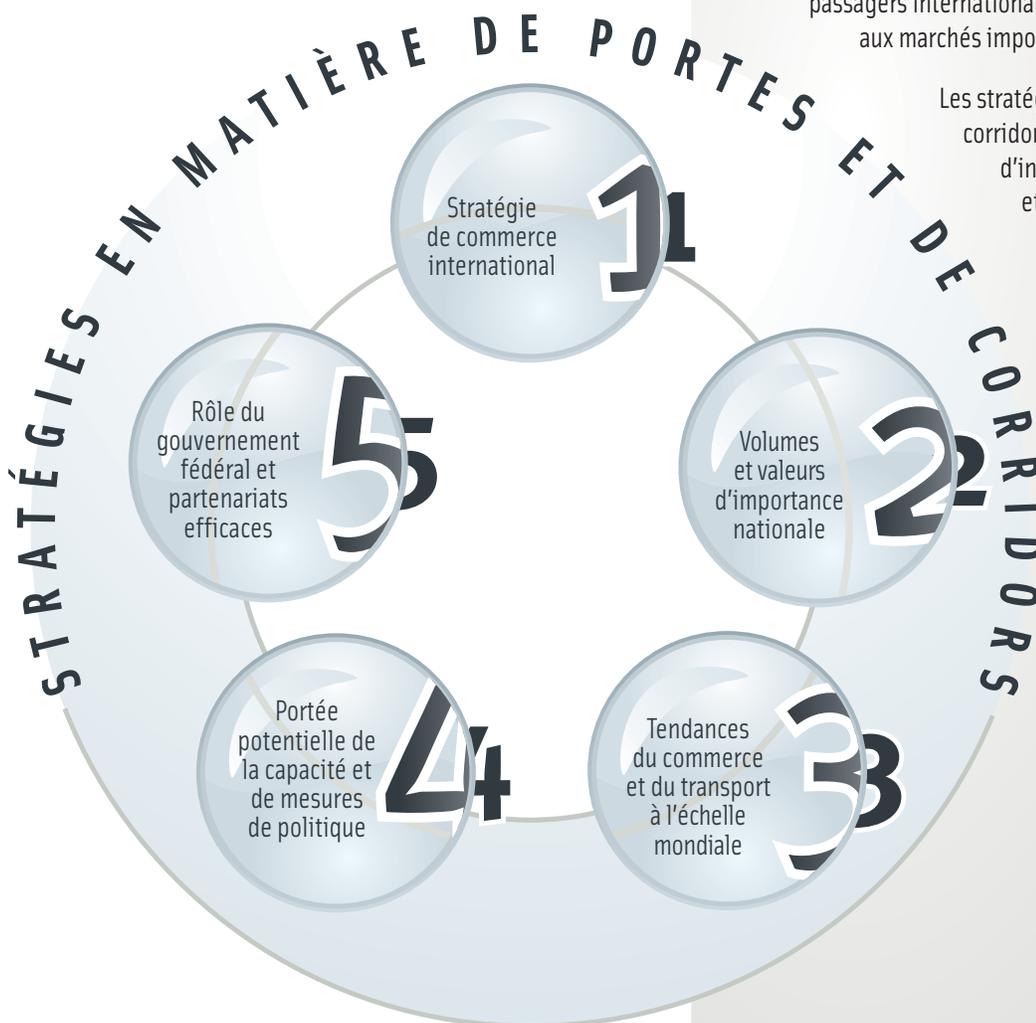
Les futures stratégies de portes et de corridors se fonderont sur une analyse convaincante de chacune des cinq conditions, ou « lentilles stratégiques », suivantes :

Les portes et les corridors commerciaux sont des ensembles importants d'infrastructures de transport maritime, routier, ferroviaire et aérien d'importance nationale pour le commerce international, dans une zone géographique définie.

Porte : un point d'entrée et de sortie multimodal par lequel passent des marchandises et des passagers internationaux dont l'origine ou la destination se trouve au-delà des marchés locaux, et même régionaux.

Corridor de commerce : une orientation linéaire et multimodale de mouvements de marchandises et de passagers internationaux qui relie les portes aux marchés importants.

Les stratégies en matière de portes et de corridors sont des ensembles intégrés d'investissements à long terme et de mesures de politique favorisant le développement et l'exploitation de portes et corridors dans l'intérêt national.





Lentille 1 : Stratégie de commerce international

Les stratégies en matière de portes et de corridors doivent contribuer à aligner les principaux réseaux de transport du Canada avec nos possibilités et défis les plus importants sur le plan du commerce mondial.

Le Canada dispose de nombreux avantages pour relier l'Amérique du Nord au reste du monde, et ce, sur les plans de la géographie, des transports et du commerce.

Les stratégies en matière de portes et de corridors peuvent tirer profit du volume important d'échanges entre le Canada et les États-Unis en permettant au Canada de bénéficier de l'émergence de nouvelles puissances économiques telles que la Chine et l'Inde.

En raison de la compétitivité accrue dans les chaînes d'approvisionnement, nos portes d'entrée et corridors doivent sans cesse appuyer efficacement les principaux échanges commerciaux internationaux et le transport des passagers pour livrer concurrence sur le marché international.

Marketing à l'étranger de l'avantage de la porte canadienne

L'approche à l'égard des portes et des corridors établit d'importants liens entre les orientations de politique du Canada en matière de commerce et de transport. Les stratégies en matière de portes peuvent contribuer à resserrer les relations du Canada avec ses principaux partenaires commerciaux. L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique comprend un programme de marketing ciblé de 7 millions de dollars visant l'Asie et les États-Unis.

En janvier 2007, David Emerson, ministre du Commerce international et ministre de la Porte d'entrée du Pacifique, a dirigé une délégation canadienne de cadres supérieurs des transports et de la logistique en mission à Hong-Kong, Beijing et Shanghai. Le ministre Emerson et le ministre chinois des Communications ont signé une entente actualisée favorisant la collaboration en matière de portes intermodales de transport afin d'appuyer le commerce international.

Le Programme de marketing international de l'IPCAP tire profit de personnes compétentes dans des postes clés du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international du Canada. Les délégués commerciaux du Canada en poste en Asie et aux États-Unis participent à des séances d'information dans l'Ouest canadien, ce qui leur donne un aperçu de l'IPCAP qui les rendra encore plus efficaces à l'étranger.

Deux autres missions de l'IPCAP ont eu lieu en 2008. Les délégations de dirigeants canadiens ont alors mis l'accent sur les services aériens et les occasions de transporter au retour un large éventail d'exportations canadiennes par la Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique.

Lors d'une autre mission capitale, une délégation du secteur privé s'est rendue en Inde en 2008 pour faire connaître les avantages de la Porte canadienne de l'Atlantique. Elle était dirigée par le ministre de la Défense nationale, Peter MacKay.

La relation Canada – États-Unis

L'économie nord-américaine intégrée constitue la « base » du succès de l'engagement du Canada à l'échelle internationale. Le Canada et les États-Unis connaissent la circulation bilatérale de marchandises, de services, de personnes et de capital la plus importante au monde entre deux pays.

Reconnaissant l'importance de ces liens, le gouvernement du Canada s'emploie à bâtir des relations bilatérales plus importantes avec les États-Unis. Cela englobe l'expansion du réseau officiel du Canada aux États-Unis. Avec l'ouverture en juillet 2006 du nouveau consulat général du Canada à San Francisco, le réseau du Canada aux États-Unis compte maintenant 13 consulats généraux et 6 consulats, qui s'ajoutent à l'ambassade du Canada à Washington.

Avec des échanges quotidiens de marchandises et de services d'une valeur de plus de 1,95 milliard de dollars, le Canada et les États-Unis sont les plus importants clients et fournisseurs l'un de l'autre. Par comparaison, les échanges mensuels que le Canada a eus avec les États-Unis en 2007 ont dépassé le volume annuel des échanges qu'il a eus avec tout autre pays.

Les réseaux de transport sont la clé du succès des relations avec les États-Unis. L'optimisation de la libre circulation des marchandises, des services et du capital avec les États-Unis est une priorité essentielle du Canada. Le *Cadre de politique nationale sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques* et les futures stratégies de portes offrent de nouvelles avenues permettant d'améliorer la compétitivité dans le contexte nord-américain.



LENTILLE 2 : Volumes et valeurs d'importance nationale

Les stratégies en matière de portes et de corridors doivent avoir comme noyau des ensembles d'infrastructures de transport capables d'assurer des niveaux importants d'échanges commerciaux à l'échelle nationale.

Même si les échanges commerciaux canado-américains sont importants pour toutes les régions, une stratégie efficace en matière de portes et de corridors doit cibler les valeurs et les volumes les plus importants pour l'ensemble de l'économie du Canada.

L'analyse objective des données commerciales contribuera à dresser la carte des réseaux de transport qui sont essentiels pour améliorer la compétitivité du Canada au sein du commerce mondial. Transports Canada a entrepris dans ce but une analyse empirique recensant les infrastructures d'importance nationale. Ces données, associées à d'autres considérations, aideront à cibler les réseaux de transport qui constitueront le noyau des futures stratégies en matière de portes et de corridors.



Chemin Huron Church menant au passage du pont Ambassador à Windsor, en Ontario

Le corridor commercial Windsor-Detroit : relever le défi du volume

Le corridor Windsor-Detroit est l'artère de commerce la plus importante du Canada. Dans une région où transitent près de 30 % des échanges commerciaux canado-américains et qui voit passer plus de 2,5 millions de camions, la porte Windsor-Detroit, qui est essentielle à l'économie canadienne, se doit d'être efficiente et sécuritaire.

Le gouvernement du Canada travaille avec ses partenaires à l'augmentation de la capacité frontalière pour soutenir cette activité commerciale. Le gouvernement du Canada sera responsable de la portion canadienne du nouveau pont international, y compris de l'esplanade canadienne, et prévoit aussi créer une nouvelle entité publique pour administrer cette infrastructure. De concert avec le Michigan et ses partenaires des États-Unis, le Canada explore des partenariats avec le secteur privé pour la conception, la construction, le financement et l'exploitation du pont et de l'esplanade. Bien que la responsabilité de la route d'accès reliant le pont à la route 401 relève de la province d'Ontario, le gouvernement du Canada a réservé un montant initial de 400 millions de dollars pour couvrir 50 % du coût en capital admissible de la construction de la route d'accès au nouveau passage frontalier.

Le processus de planification à long terme étant déjà entamé, le gouvernement du Canada continue de collaborer avec ses partenaires provinciaux et locaux à la mise en œuvre de projets à court et à moyen termes qui amélioreront la circulation locale et internationale. En mars 2004, les gouvernements du Canada et de l'Ontario ainsi que la Ville de Windsor ont signé un protocole d'entente de 300 millions de dollars, dans le cadre de la stratégie *Il faut que ça bouge à Windsor-Essex*, pour des projets contribuant à soulager la congestion et à améliorer la circulation aux passages frontaliers déjà en place à Windsor jusqu'à l'ouverture du nouveau passage frontalier de la rivière.

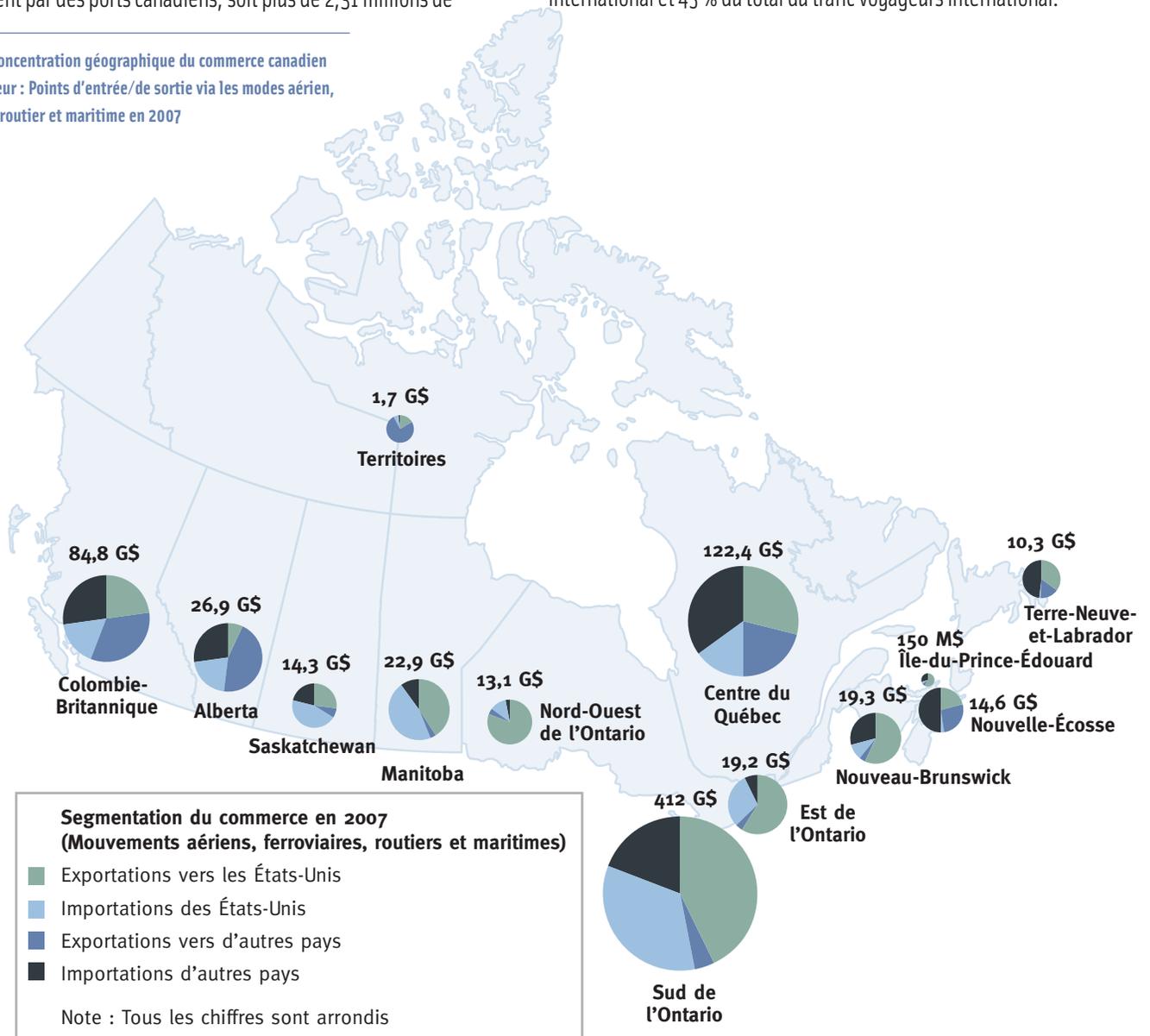
Concentration des échanges commerciaux internationaux du Canada sur le plan géographique (données de 2007) :

- Les six principaux postes frontaliers – Windsor, Fort Erie et Sarnia, en Ontario; Lacolle, au Québec; Emerson, au Manitoba; Pacific Highway, en Colombie-Britannique – ont reçu globalement environ 73 % (en valeur) du trafic des camions.
- Les ports de la côte Ouest du Canada ont manutentionné près de 75 % de nos exportations (en valeur) vers l'Asie.
- Le port de Vancouver est le plus achalandé du Canada. Il a manutentionné environ la moitié de tous les conteneurs qui passent par des ports canadiens, soit plus de 2,31 millions de

conteneurs (équivalents vingt pieds ou EVP). Les ports de Montréal et de Halifax ont manutentionné 1,36 million et 0,53 million d'EVP respectivement, tous les autres ports se partageant 0,4 million d'EVP.

- Plus de 75 % du trafic de conteneurs passant par le port de Halifax est livré par rail au Canada central et aux États-Unis.
- L'aéroport international Pearson de Toronto est le plus achalandé du Canada, traitant environ 51 % (en valeur) du fret aérien international et 45 % du total du trafic voyageurs international.

Figure 3 – Concentration géographique du commerce canadien selon la valeur : Points d'entrée/de sortie via les modes aérien, ferroviaire, routier et maritime en 2007





Lentille 3 : Tendances du commerce et du transport à l'échelle mondiale

Les stratégies en matière de portes et de corridors doivent se tourner vers l'avenir et intégrer les grandes tendances du transport international. La planification à long terme est essentielle, mais doit se fonder sur les faits et l'analyse, pas seulement l'optimisme.

Les tendances sont influencées par divers facteurs, notamment les nouvelles applications des technologies de transport et de l'information, les grandes dynamiques géopolitiques, les stratégies mondiales des transporteurs maritimes et les stratégies de gestion des chaînes d'approvisionnement des grands expéditeurs.

Les tendances qui se dessinent imposent de nouvelles exigences à l'infrastructure de transport en place. Par exemple, l'augmentation de la taille des navires porte-conteneurs accroît la demande pour les quelques ports en eau profonde pouvant desservir les plus gros navires au monde. Ces ports doivent être à leur tour reliés à des réseaux de distribution pouvant acheminer les marchandises à destination de manière fiable et rapide. Ces volumes croissants imposent des pressions supplémentaires sur l'utilisation du sol.

L'acquisition de la vision et de l'information nécessaires pour voir au-delà de la présente réalité et évaluer les conséquences des tendances exigera la collaboration de nombreux partenaires des secteurs public et privé.

Des tendances qui se dessinent

Les planificateurs et les décideurs doivent comprendre le dynamisme de l'évolution des décisions des expéditeurs. Par exemple, Canadian Tire augmente considérablement son approvisionnement de produits finis en Asie. Bien que les gestionnaires de l'entreprise aient un intérêt manifeste dans la capacité et l'efficacité du port de Vancouver, l'entreprise augmente tout de même ses importations conteneurisées par le port de Halifax.

La stratégie est inspirée par la nécessité d'optimiser l'équilibre, et par conséquent l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement. On s'efforce d'atteindre un équilibre entre les expéditions en partance du Canada central pour les magasins et celles provenant d'Asie.

Cette stratégie d'un seul grand expéditeur a une incidence sur le port de Halifax et sur des projets connexes tels qu'une nouvelle grande installation de transbordement qui y sera construite par Consolidated Fastfrate.



Port de Yangshan, en Chine

Le nouvel aménagement portuaire en eau profonde de Yangshan, près de Shanghai, a exigé la construction du pont de Donghai de 31,3 km. À l'heure actuelle, les 13 quais en exploitation ont une capacité annuelle estimative de 8,5 millions de conteneurs (équivalents vingt pieds). D'ici 2020, le port devrait compter 29 quais et pouvoir accueillir environ 14 millions de conteneurs.



Lentille 4 : Portée potentielle de la capacité et des mesures de politique

Les stratégies en matière de portes et de corridors doivent aller au-delà des réseaux d'infrastructures pour couvrir les questions interreliées ayant une incidence directe sur le bon fonctionnement du réseau et sur l'ampleur de l'avantage qu'en tire le Canada.

Les stratégies en matière de portes et de corridors portent sur une intégration à plusieurs niveaux – entre les modes de transport, les investissements et les politiques, les secteurs public et privé, et les ordres de gouvernement. Elles offriront des cadres cohérents pour la planification à long terme et l'investissement judicieux par tous les partenaires concernés. Bien que cela puisse comprendre des investissements publics dans des infrastructures nouvelles ou agrandies lorsque le besoin en est démontré, il sera aussi essentiel de tirer une efficacité et une capacité maximales des infrastructures en place. Cela exigera des mesures intégrées couvrant les questions de politique et d'administration, de gouvernance et d'exploitation en plus de la construction d'infrastructures.

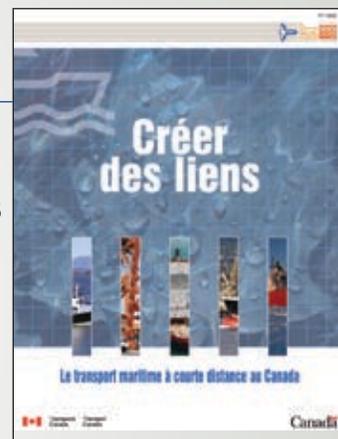


Port de Montréal

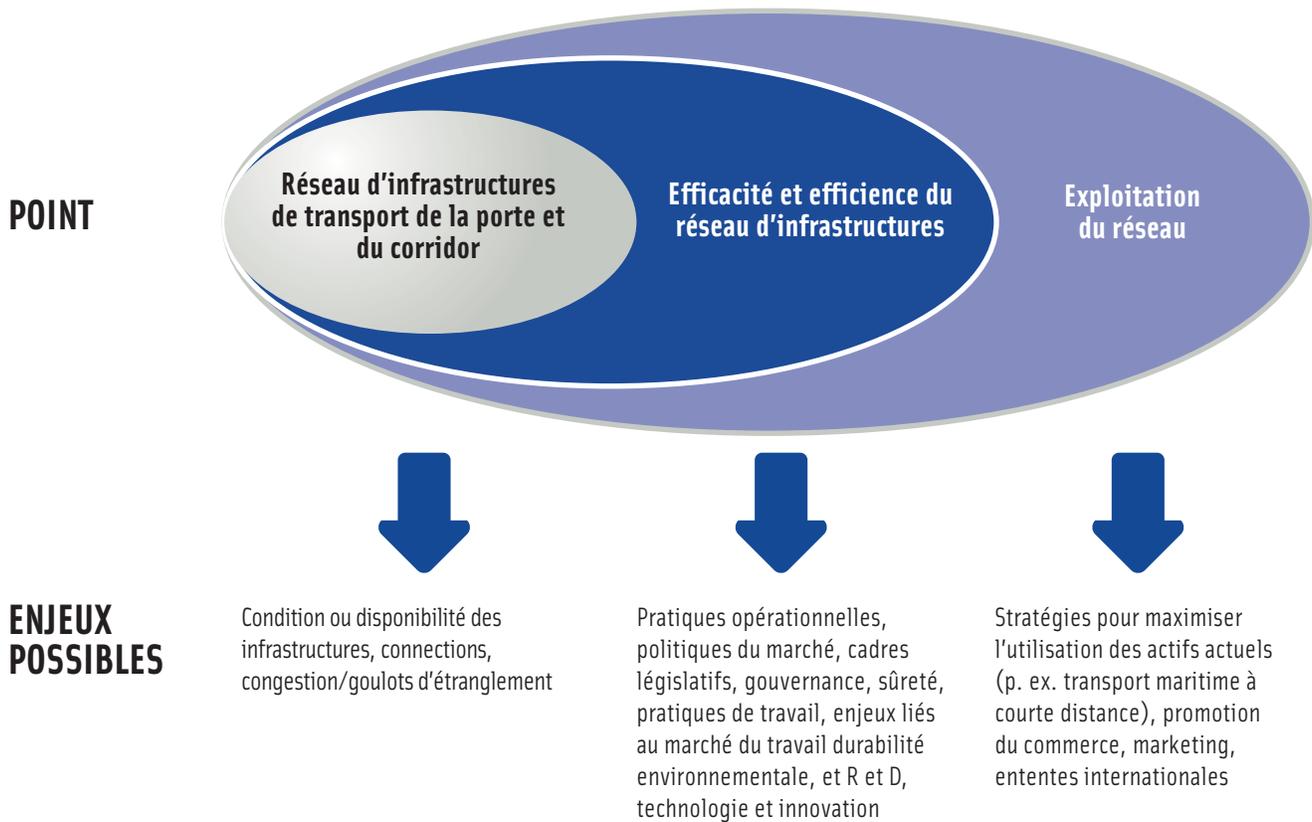
Transport maritime à courte distance

Le transport maritime à courte distance est un concept multimodal impliquant le transport de passagers et de marchandises ne traversant pas un océan. Dans le contexte nord-américain, il s'agit d'un transport maritime à l'intérieur du Canada, des États-Unis et du Mexique, ou entre ces pays. Le transport maritime à courte distance fait partie d'un réseau de transport efficace et intégré pour l'Amérique du Nord et peut aider à répondre aux besoins commerciaux, sociaux et environnementaux de la population croissante du continent et à l'augmentation des échanges commerciaux. Du point de vue de l'environnement, par exemple, le transport maritime à courte distance peut offrir une amélioration de la qualité de l'air, diminuer la congestion de la circulation et atténuer la pollution par le bruit. Selon la plupart des indices, le transport maritime tend à avoir des incidences moindres sur l'environnement et la société que le transport terrestre.

Afin de maximiser les avantages du transport maritime à courte distance, Transports Canada continuera à collaborer avec ses partenaires nord-américains du transport maritime à courte distance afin d'explorer les avantages mutuels du transport maritime à courte distance, recenser les mécanismes permettant d'atténuer les obstacles, mettre en œuvre des activités trilatérales de promotion, étudier des corridors transfrontaliers particuliers et, finalement, mettre au point une stratégie nord-américaine du transport maritime à courte distance.



Le choix parmi les mesures possibles se fera en fonction de leur apport à l'efficacité et à la compétitivité. Elles pourront comprendre des politiques et des investissements visant :



Coproduction CN/CP : mesures prises par le secteur privé pour améliorer l'efficacité de la porte d'entrée

Le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP) ont prouvé que des concurrents peuvent collaborer afin d'améliorer le réseau de transport. Depuis 2000, les chemins de fer ont appliqué une entente de « circulation directionnelle » – entente connue sous le nom de coproduction – sur un tronçon de 240 kilomètres en bordure du canyon du Fraser, à l'est de Vancouver. Tous les trains circulant en direction ouest se déplacent sur le réseau du CN et ceux qui circulent en direction est se déplacent sur le réseau du CP.

En 2004, le Greater Vancouver Gateway Council a commandé une étude sur l'infrastructure ferroviaire dans le Lower Mainland afin de déterminer quels changements à l'infrastructure ferroviaire ou aux activités pourraient améliorer l'efficacité des corridors ferroviaires essentiels dans le Lower Mainland, en Colombie-Britannique, afin de répondre à la demande future en matière de transport. De nombreux partenaires, dont Transports Canada, ont parrainé le projet et influencé sa conception. Selon les recommandations du rapport, les compagnies de chemin de fer devaient coordonner l'exploitation ferroviaire, et tous les intervenants devaient collaborer avec les chemins de fer afin d'aider à résoudre les problèmes de capacité des lignes principales. À la suite de l'étude, le CN et le CP ont annoncé une série d'ententes de coproduction supplémentaires afin d'accroître l'efficacité de l'exploitation ferroviaire pour le trafic du fret du port de Vancouver, en vue de réduire le nombre de mouvements de trains sur des tronçons clés de voie ferrée dans le Lower Mainland et en vue d'améliorer la fluidité de l'exploitation ferroviaire de l'infrastructure existante.

En janvier 2006, le CN et le CP ont annoncé une nouvelle entente qui élargit la zone actuelle de « circulation directionnelle » du canyon du Fraser aux ports et aux terminaux de la région de Vancouver : le CP assure le trafic de la rive Sud, et le CN, celui de la rive Nord. L'entente améliore également la circulation du fret à destination et en provenance des ports de la région de Vancouver par l'exploitation de trains directs qui n'ont pas à passer par les triages.

Ces ententes de coproduction seront avantageuses pour le système. Entre autres avantages, mentionnons une amélioration du service à la clientèle, des temps de transit plus rapides, moins d'itinéraires indirects et une densité accrue de fret. Selon le CN et le CP, il serait possible de conclure un bon nombre d'ententes de collaboration dans tout le Canada.



Lentille 5 : Rôle du gouvernement fédéral et partenariats efficaces

Les stratégies en matière de portes et de corridors doivent ancrer les actions fédérales dans des responsabilités fédérales concrètes et des partenariats efficaces avec d'autres gouvernements et le secteur privé.

Le gouvernement du Canada est chargé de favoriser l'efficacité, la sécurité, la sûreté et la durabilité du réseau national de transport dans tous les modes; d'administrer de manière sûre et efficace les frontières canadiennes; de veiller aux intérêts du Canada au chapitre du commerce international et de placer le pays en position concurrentielle pour lui permettre de prospérer dans l'économie mondiale.

Malgré tout, des éléments importants du réseau de transport sont détenus ou exploités par des intervenants des secteurs privé et public et sont détenus, régis et imposés par tous les ordres de gouvernement. Par conséquent, aucune autorité ou entreprise ne peut à elle seule couvrir unilatéralement tous les enjeux interreliés qui décident du succès d'une porte ou d'un corridor commercial.

Une action cohérente exige une approche axée sur les réseaux et d'authentiques partenariats avec les gouvernements provinciaux et le secteur privé. Le succès dépendra de la mesure dans laquelle les intervenants clés – publics et privés – adhèrent à une vision uniforme. La solidité du consensus dégagé par les intervenants au fil des ans a été un facteur important de la réussite de la mise en œuvre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

Favoriser une approche « systématique » à l'égard des investissements, de la planification et de l'élaboration de politiques constituera un objectif central de la participation fédérale. Des conseils et autres tribunes regroupant les intervenants pour l'atteinte de consensus, la planification, la bonne gouvernance et la reddition de comptes à l'égard des portes sont aussi cruciaux pour mettre de l'avant des stratégies régionales aux retombées nationales bénéfiques. Les provinces ont aussi un rôle de leadership de par leurs responsabilités juridictionnelles. Des mesures devraient compléter les présentes politiques de transport axées sur les marchés, les gouvernements créant un climat propice à l'investissement privé dans l'infrastructure des portes tout en préservant l'intérêt public.

Rôle du gouvernement fédéral : accroître l'efficacité des frontières

Une frontière canado-américaine efficace et sécuritaire est primordiale pour la compétitivité du Canada. La *Déclaration sur la frontière intelligente* de 2001 et le Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité de 2005 offrent de bons cadres bilatéraux et trilatéraux pour une coopération en vue de faciliter la circulation légitime, efficace et sûre des personnes et des biens.

D'importants progrès ont été réalisés dans des initiatives ayant un impact direct sur la sûreté et l'efficacité de la frontière, dont les suivantes :

- La mise en œuvre du Programme d'expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES), un programme canado-américain, pour le déplacement accéléré des marchandises et des camionneurs à faible risque.
- L'élargissement de NEXUS, un programme conjoint qui préautorise des voyageurs fréquents à faible risque et facilite leurs déplacements à la frontière.
- Le Groupe de travail sur les questions frontalières de transport, forum intergouvernemental canado-américain qui favorise l'échange d'information et de pratiques exemplaires pour améliorer l'efficacité de la frontière.

Afin que la capacité de la frontière suive le rythme croissant des échanges commerciaux, le gouvernement du Canada a contribué à plus de 30 projets d'envergure qui augmentent la capacité et appuient les nouveaux processus à la frontière.

L'un de ces projets est le réaménagement, en trois phases, de l'aire de service de Queenston, du côté canadien du pont qui relie cette ville à Lewiston, au coût de 136 millions de dollars. En 2007, ce pont se classait quatrième par le trafic commercial et cinquième par le trafic voyageurs parmi les passages terrestres de la frontière canado-américaine. Le gouvernement du Canada fournira 62 millions de dollars pour la deuxième phase du projet grâce au Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers. Une fois l'aire de service terminée, les voyageurs, le trafic commercial et la collectivité locale en retireront des avantages importants : une congestion moindre, un traitement plus efficace, une meilleure sécurité routière, une sûreté accrue à ce passage frontalier et une réduction de la pollution atmosphérique causée par les moteurs qui tournent au ralenti.



Avantages de l'approche des portes : l'exemple du corridor ferroviaire Roberts Bank

L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique comprend un budget de 75 millions de dollars destiné à des améliorations stratégiques le long du corridor ferroviaire Roberts Bank, un tronçon de 70 km reliant la plus grande installation de conteneurs du Canada et un grand terminal charbonnier au réseau ferroviaire nord-américain. Il traverse plusieurs municipalités du Lower Mainland de la Colombie-Britannique et l'augmentation du volume de fret international passant par leurs collectivités a une incidence sur les résidents.



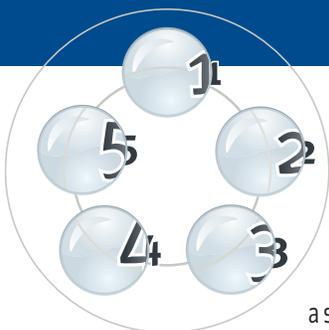
Transports Canada a commandé une étude sur le corridor afin de présenter des propositions d'étagement route/voie ferrée, chacune comprenant non seulement des sauts-de-mouton pour séparer la voie ferrée des routes locales, mais aussi des fermetures de routes soigneusement choisies, des reconfigurations de réseaux et des mesures de gestion de la circulation visant à optimiser les avantages pour les chemins de fer et les automobilistes.

À la suite d'une étroite collaboration entre le gouvernement fédéral, les quatre municipalités (Delta, Surrey, Langley, le canton de Langley), l'administration portuaire de Vancouver, Translink (l'administration régionale des transports), le ministère des Transports de la Colombie-Britannique, le CP, le CN, le BNSF Railway et BC Rail, on a élaboré un ensemble d'améliorations dont le coût de plus de 360 millions de dollars sera partagé entre ces partenaires. Ces mesures feront une différence notable pour les résidents en atténuant l'incidence de l'augmentation de la circulation du fret. Le port de Vancouver, les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs tireront aussi avantage de la capacité et de l'efficacité améliorées d'une composante clé de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

Le projet du corridor ferroviaire Roberts Bank illustre la valeur de l'approche des portes axée sur les réseaux ainsi que du leadership et des partenariats qu'elle exige. Auparavant, on envisageait l'étagement de façon ponctuelle. Aux termes de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, on les étudie dans le cadre d'un réseau avec tous les bénéficiaires de ce réseau à la même table. Cela entraîne des contributions financières appropriées de plus d'intervenants et ouvre la possibilité de mesures stratégiques supplémentaires en complément de la construction des sauts-de-mouton, ce qui génère des avantages encore plus grands.

Il s'agit d'une facette de l'approche stratégique en matière de portes qui ne fait que des gagnants.

Aller de l'AVANT



L'étude préliminaire des cinq lentilles du Cadre de politique appuie l'établissement prioritaire de deux nouvelles stratégies de porte et de corridor. En 2007, le gouvernement du Canada, guidé par ce cadre, a signé des protocoles d'entente avec l'Ontario et le Québec, d'une part, pour l'élaboration d'une stratégie pour la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario Québec, et les quatre provinces de l'Atlantique, d'autre part, pour l'élaboration d'une stratégie sur la Porte d'entrée de l'Atlantique.

La Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec

englobent un ensemble d'actifs de transport terrestre, aérien et maritime, notamment le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs, qui offre une porte concurrentielle et attrayante au commerce international. Les deux provinces du centre du Canada représentent environ 60 % des exportations et du produit intérieur brut du Canada. Des actifs majeurs d'infrastructure de transport dans tous les modes, ainsi que quatre des six passages frontaliers au volume le plus élevé du Canada, alimentent ce centre économique. Il sera essentiel d'utiliser et d'aménager de manière optimale le réseau de transport de la région afin de soutenir les relations commerciales présentes et futures du Canada avec les États-Unis et d'autres partenaires commerciaux, ce qui promet des gains significatifs en termes de compétitivité et de durabilité.

Dans le Canada atlantique, le volume du commerce international est relativement modeste et le réseau de transport possède une capacité inexploitée. Les tendances futures du commerce, en particulier l'utilisation croissante de conteneurs, qui augmentent la demande de ports en eau profonde, l'utilisation croissante du canal de Suez pour les exportations de l'Asie vers l'Amérique du Nord et l'élargissement du canal de Panama, indiquent un potentiel à la hausse. Les grands expéditeurs regardent aussi de plus en plus vers la côte Est de l'Amérique du Nord pour équilibrer la logistique des mouvements entrants et sortants. Une approche intégrée à l'égard d'une **porte de l'Atlantique** pourrait grandement améliorer la capacité du Canada de mettre la main sur une part plus importante des échanges commerciaux entre l'Amérique du Nord et les marchés étrangers.

L'Initiative de la Porte et du Corridor canadiens de l'Asie-Pacifique

passera bien sûr à de nouvelles phases de mise en œuvre en poursuivant dans la lancée des premiers progrès et de l'orientation déjà établie.

Le gouvernement du Canada collaborera avec soin avec ses partenaires des secteurs privé et public pour saisir pleinement les occasions qui s'offrent au Canada sur les plans du commerce, des transports et de la géographie.

Investir dans les portes et les corridors

Le plan d'infrastructure à long terme du gouvernement fédéral « Chantiers Canada » comprend un nouveau fonds national pour les portes et les passages frontaliers, qui s'élève à 2,1 milliards de dollars sur sept ans. Le *Cadre de politique nationale sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques* aide à orienter les décisions d'investissement fédérales.

Le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers est axé sur un certain nombre de stratégies de porte d'entrée nationales et les liens intermodaux importants qui améliorent la compétitivité commerciale du Canada et l'efficacité du réseau national de transport. Ce fonds contribue à appuyer l'amélioration d'infrastructures à des emplacements clés ou à leurs abords, tels que les principaux passages de la frontière canado-américaine. Il appuie aussi les initiatives multimodales et technologiques qui améliorent l'intégration du réseau.

Les fonds seront octroyés au mérite.

