

Initiative pancanadienne pour des corridors commerciaux concurrentiels



RAPPORT INTÉRIMAIRE SUR L'INITIATIVE PANCANADIENNE POUR DES CORRIDORS
COMMERCIAUX CONCURRENTIELS | FÉVRIER 2021

*CONSEIL DES MINISTRES RESPONSABLES DES TRANSPORTS ET
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE*

Table des matières

Résumé	04
Rapport intérimaire	05
Mandat et objectif	06
Préparer le terrain : un énoncé des problèmes	08
Le temps d’agir	11
Fonctions des corridors	13
Principaux corridors et installations de commerce	14
Obstacles physiques au commerce	22
Travaux en cours	33
Irritants pour le commerce non liés à l’infrastructure	35
Travaux continus du Groupe de travail	36
Mise en place de la phase 2	37
Annexe A – Congestion routière	39
Notes de fin	44
Remerciements	45

Résumé





Résumé

Le succès du Canada en tant que nation commerçante est étroitement lié à la force et à la compétitivité de son système de transport multimodal et de ses principaux corridors commerciaux. L'amélioration de la fiabilité et de l'efficacité de nos routes, de nos réseaux ferroviaires, de nos ports et de nos aéroports réduit les coûts des entreprises et des consommateurs et renforce la compétitivité des produits canadiens au pays et à l'étranger. Le réseau de transport canadien est intégré, et les gouvernements ont avantage à travailler ensemble pour atteindre des objectifs communs.

Le Canada est un vaste pays dont la géographie et le climat sont très variés. Par conséquent, chaque région du Canada est unique et doit donc relever des défis qui lui sont propres en matière de transport de marchandises. Par exemple, l'un des principaux défis dans certaines régions plus peuplées est que certaines parties du réseau de transport sont généralement utilisées au-delà de leur capacité nominale, ce qui entraîne souvent une perte de productivité économique attribuable à la congestion. Toutefois, dans le nord du territoire, par exemple, il est nécessaire d'augmenter la capacité des infrastructures de transport. Le maintien des réseaux de transport constitue également un des principaux défis puisque les ressources sont limitées.

Le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière (COMT) est le principal forum intergouvernemental au Canada qui tient des discussions ou mène des actions conjointes portant sur les questions concernant ou affectant les transports au Canada ou au niveau international. Le COMT a lancé l'Initiative pancanadienne pour des corridors commerciaux concurrentiels (IPCCC) afin de créer un cadre favorisant des améliorations plus coordonnées du réseau de transport canadien en appui au commerce.

Ce rapport intérimaire présente un examen du réseau de transport canadien à l'appui du commerce en tant que réseau national interdépendant. Les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ont travaillé en collaboration afin de définir les principaux corridors commerciaux multimodaux du Canada et afin de déterminer les obstacles physiques et les irritants non liés aux infrastructures qui nuisent au commerce. Ce rapport présente également un aperçu des travaux en cours au Canada qui visent à renforcer la compétitivité du réseau. Le Groupe de travail sur l'IPCCC s'efforcera de cerner les questions et les domaines clés qui pourraient faire l'objet de mesures de la part de différentes administrations gouvernementales et d'élaborer un cadre favorisant le renforcement de la coordination et des partenariats intersectoriels, intergouvernementaux et multimodaux.

RAPPORT INTÉRIMAIRE





Mandat et objectif

À sa réunion de février 2020, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière (COMT) a lancé l'Initiative pancanadienne pour des corridors commerciaux concurrentiels (IPCCC) afin de renforcer la position du Canada en tant que partenaire commercial fiable et de créer un cadre renforçant la coordination des améliorations apportées aux réseaux de transport du Canada en appui au commerce.

Cette initiative repose sur un partenariat entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Elle a pour but d'éclairer les efforts menés par tous les gouvernements qui travaillent à la réalisation des objectifs, à l'étude des secteurs d'intérêt clés et à l'atteinte des résultats à long terme décrits ci-dessous, et ce, dans le but de mettre en place un réseau de transport solide qui soutient la compétitivité commerciale du Canada aux niveaux régional, national et international.

Les travaux du Groupe de travail sur l'IPCCC se dérouleront sur deux ans (2020 – 2022).

La phase 1 comprend les tâches suivantes :

- définir les principaux corridors et plaques tournantes commerciaux ainsi que les obstacles au commerce liés au transport;
- évaluer les activités en cours dans l'ensemble des administrations gouvernementales fédérales, provinciales et territoriales visant à renforcer la compétitivité du réseau;
- évaluer les défis connus et les actions qui pourraient être entreprises pour y faire face.

La phase 2 comprendra d'autres travaux visant à cerner les questions et les domaines clés qui pourraient être traités par l'action de diverses administrations gouvernementales et elle aboutira à l'élaboration d'un cadre renforcé de coordination et de partenariat intersectoriel, multigouvernemental et multimodal.

Cette initiative pourrait être utilisée pour orienter les politiques, les programmes, les initiatives et les investissements en matière de transport de marchandises ainsi que pour définir les besoins en matière de données et de recherche sur le transport de marchandises. Les objectifs, les résultats à long terme et les principaux domaines d'intérêt suivants constituent la base du cadre de transport en appui au commerce, qui sera renforcé au cours de la phase 2.



Les **objectifs** de cette initiative sont les suivants :

1. mettre en œuvre des mesures visant à renforcer la position du Canada en tant que partenaire commercial fiable, en permettant la mise en place d'un réseau de transport concurrentiel favorable au commerce, notamment une chaîne d'approvisionnement performante et des infrastructures résilientes au climat;
2. définir et atténuer, dans la mesure du possible, les obstacles physiques et réglementaires liés au commerce qui découlent des réseaux de transport et des connexions intermodales afin de favoriser la croissance économique.

De concert avec divers autres projets et initiatives entrepris par les administrations au Canada, cette initiative visera à soutenir les **résultats à long terme** suivants :

1. définition et mise en œuvre des options permettant l'amélioration des corridors commerciaux internationaux et interprovinciaux;
2. mise en place d'un réseau de transport national durable, efficace, productif, sûr et compétitif, favorable au commerce et adapté à la croissance et au changement;
3. harmonisation et cohérence des politiques de différents gouvernements en ce qui concerne le réseau de transport à l'appui du commerce;
4. augmentation potentielle du classement du Canada en ce qui concerne les indices liés au commerce.

Pour atteindre les **objectifs** de cette initiative, il faudra :

- atténuer les obstacles physiques au commerce, notamment la congestion routière et autoroutière à l'intérieur et à proximité des plus grandes villes du Canada et des installations ferroviaires, portuaires et aériennes;
- améliorer la collaboration en matière de collecte et de compréhension des données relatives aux débits actuels et futurs afin que les décisions de planification soient prises plus efficacement et plus rapidement;
- favoriser un environnement réglementaire concurrentiel qui facilite la circulation sécuritairesûre et efficace des marchandises.

Pour ce faire, le Groupe de travail sur l'IPCCC recommande **cinq axes** de travail dans les domaines suivants :

1. renforcer la planification coordonnée des transports pour gérer la demande future;
2. promouvoir l'harmonisation de la réglementation;
3. encourager l'innovation et l'adoption des technologies;
4. évaluer les goulets d'étranglement dans le réseau;
5. permettre un partage efficace des données (du gouvernement fédéral aux provinces/territoires, des provinces/territoires au gouvernement fédéral et entre les provinces/territoires).

Le premier résultat du mandat du Groupe de travail constitue le présent rapport intérimaire, qui s'appuie sur les efforts régionaux et nationaux existants pour définir les principaux corridors et plaques tournantes commerciaux, qui décrit les infrastructures de ces corridors et leur importance et qui, enfin, définit les principaux obstacles aux infrastructures et les irritants non liés aux infrastructures qui nuisent au commerce.

Le présent rapport vise à préparer le terrain pour des discussions ciblées sur la manière dont le réseau de transport en appui au commerce peut améliorer la compétitivité des Canadiens. Il ne s'agit pas d'un document de politique ou d'orientation; il est destiné à être utilisé par les professionnels des politiques en transports, les planificateurs et les décideurs. Chaque province et territoire déterminera ses propres actions et les prochaines étapes.

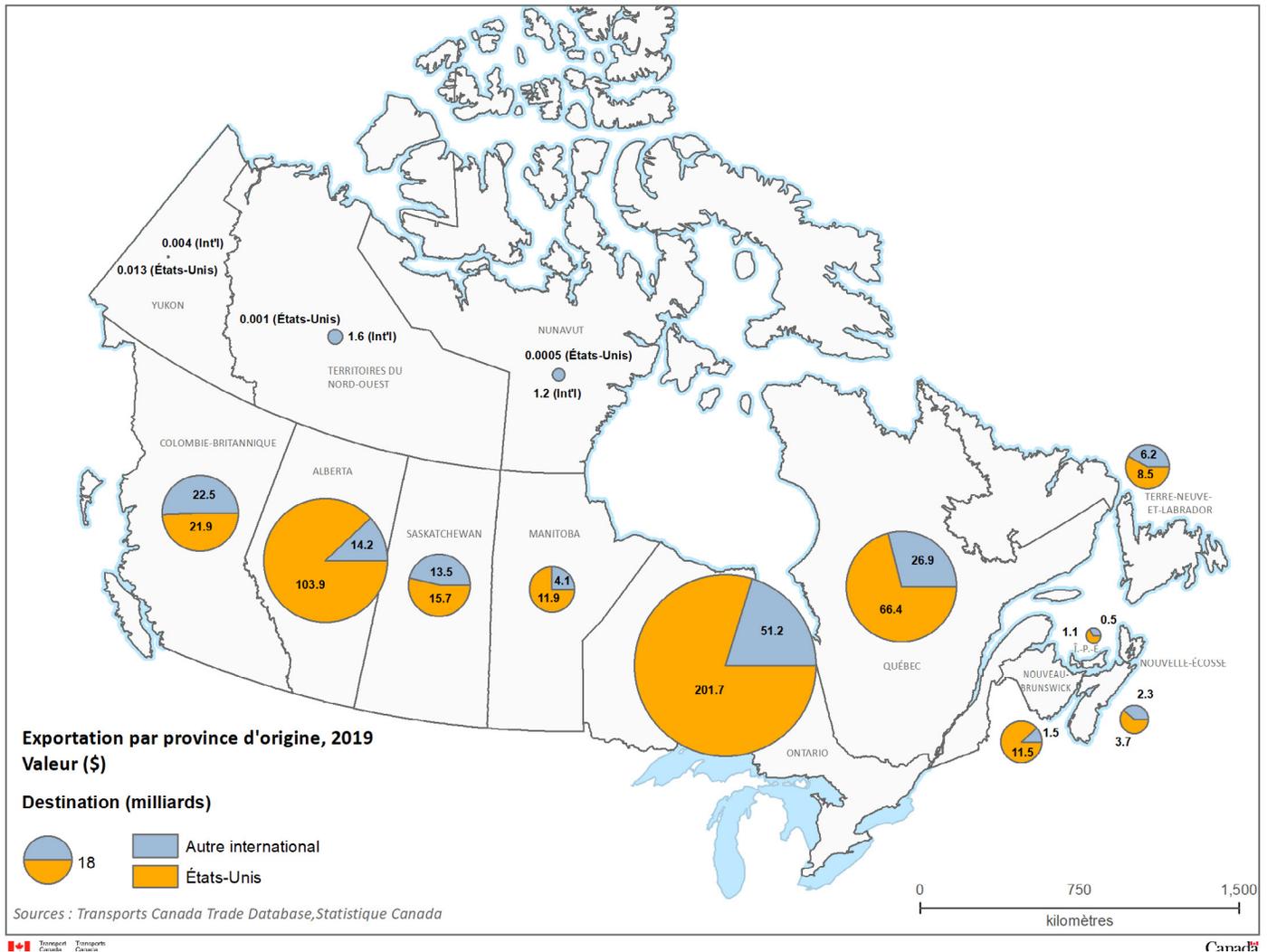


Préparer le terrain : un énoncé des problèmes

Le Canada est une nation commerçante. Selon la Banque mondiale, les échanges commerciaux représentaient 65 % du PIB du Canada en 2019. L'importance du commerce ne cesse de croître grâce aux nouveaux accords multilatéraux qui ont ouvert de grands marchés importants en Asie et en Europe, ainsi qu'aux échanges soutenus et en croissance avec les partenaires existants. En 2019, le Canada comptait 14 accords de libre-échange en vigueur avec 51 pays, pour un produit intérieur brut combiné de 52 000 milliards de dollars américains. Lorsque l'Accord de partenariat transpacifique global et progressif est entré en vigueur à la fin de 2018, le Canada est devenu le seul pays du G7 à avoir des liens de libre-échange avec chacun des autres partenaires. La valeur du commerce international du Canada a augmenté de 65 % au cours des dix dernières années, passant de 725 milliards de dollars canadiens en 2009 à 1 200 milliards de dollars canadiens en 2018.¹

Chaque région du Canada joue un rôle crucial dans le commerce national. Par exemple, les exportations de l'Ouest canadien représentaient 36 % de la valeur des exportations canadiennes en 2018.² Les importations et les exportations de l'Ontario représentaient plus de la moitié (53 %) de la valeur du commerce international du Canada (587,6 milliards de dollars).³ En 2016, 215 millions de tonnes de fret d'une valeur de plus de 626 milliards de dollars ont été transportées vers, à partir et à l'intérieur de la province de Québec, par camion, par train et par avion.⁴ En 2016, dans le Canada atlantique, 60 millions de tonnes de fret d'une valeur d'un peu moins de 4 milliards de dollars ont été transportées vers, à partir et à l'intérieur des provinces par des transporteurs routiers, ferroviaires et aériens.⁵ Bien que le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut n'abritent qu'une petite fraction de la population canadienne totale (0,3 %) et que ces territoires soient confrontés à des coûts de transport plus élevés et à un accès limité aux corridors commerciaux nationaux du Canada, la valeur de leurs exportations s'est élevée à 2,9 milliards de dollars en 2019, ce qui représente une contribution importante à la valeur globale des échanges commerciaux.⁶

Exportation par province d'origine



Description de l'image - La carte du Canada affiche un diagramme circulaire pour chaque province représentant la valeur (\$) des exportations, par province, du point d'origine vers les marchés de destination. La taille des diagrammes circulaires est proportionnelle à la valeur des exportations en milliards de dollars, et les couleurs représentent les destinations. La couleur orange correspond à la valeur des exportations vers les États-Unis et la couleur bleue vers les autres marchés internationaux.

L'Ontario affiche la plus grande valeur des exportations, soit 252,9 milliards de dollars, dont 201,7 milliards de dollars sont destinés aux États-Unis et 51,2 milliards de dollars à d'autres destinations internationales. L'Alberta est le deuxième plus grand exportateur en termes de valeur, avec 118,1 milliards de dollars, dont 103,9 milliards sont destinés aux États-Unis et 14,2 milliards à d'autres destinations internationales.

Les valeurs des exportations des autres provinces et territoires sont les suivantes en ordre décroissant : le Québec (93,3 milliards), la Colombie-Britannique (44,5 milliards), la Saskatchewan (29,3 milliards), le Manitoba (16 milliards), Terre-Neuve-et-Labrador (14,8 milliards), le Nouveau-Brunswick (13,1 milliards), la Nouvelle-Écosse (6,1 milliards), l'Île-du-Prince-Édouard (1,7 milliard), les Territoires du Nord-Ouest (1,6 milliard), le Nunavut (1,2 milliard) et le Yukon (0,017 milliard). La valeur des exportations de la plupart des provinces est majoritairement destinée aux États-Unis, à l'exception de la Colombie-Britannique, du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut, qui exportent principalement vers d'autres marchés internationaux.



Le réseau de transport du Canada comprend un réseau routier national de plus de 38 000 kilomètres de routes, plus de 41 000 kilomètres de voies ferrées, plus de 500 ports, plus de 8 000 kilomètres de routes saisonnières ou de glace et de nombreux aéroports dans chaque province et territoire. Le secteur des transports joue un rôle crucial en soutenant le commerce et la compétitivité globale du Canada comme suit :

1. en fournissant l'infrastructure de base qui facilite la circulation des biens et des échanges;
2. en permettant les échanges commerciaux grâce à un environnement réglementaire sécuritaire et compétitif;
3. en répondant à la demande de déplacement et de circulation des marchandises;
4. en assurant le suivi des modèles de transport et de performance ainsi que des nouveaux besoins.

La capacité concurrentielle du Canada dans l'économie mondiale est influencée par l'efficacité avec laquelle le réseau de transport qui soutient le commerce assure le transport des marchandises et des personnes dans de vastes régions, à travers des topographies variées et dans des climats difficiles. Avec une superficie de près de 10 millions de km², l'étendue, la qualité et l'efficacité du réseau de transport du Canada sont des facteurs essentiels pour soutenir le commerce national et international.

Avec un territoire aussi vaste, on ne saurait trop insister sur l'importance que le réseau de transport lié au commerce soit efficace. Les entreprises et les consommateurs canadiens comptent sur un réseau de transport sécuritaire, efficace et fiable pour soutenir leur mode de vie. Il est important d'étendre et de renforcer ce réseau pour qu'il couvre l'ensemble du Canada, y compris les collectivités éloignées, rurales et nordiques, afin que les marchandises non seulement atteignent mais aussi quittent ces destinations, ce qui contribue à soutenir les économies locales. La circulation efficace des marchandises est essentielle à la productivité et à la compétitivité du Canada et elle affecte la vie de chaque Canadien.



Le temps d'agir

La croissance du commerce international et interprovincial et le climat commercial de plus en plus concurrentiel permettent aux gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux de collaborer à l'amélioration du rendement et de la compétitivité du système de transport canadien qui soutient le commerce. Des transports sécuritaires, fiables et efficaces stimulent les exportations, améliorent le commerce et stimulent la croissance économique. Notre système de transport multimodal pancanadien en appui au commerce soutient l'économie en réduisant les coûts pour les entreprises et les consommateurs et en stimulant la compétitivité des produits canadiens à l'étranger.

L'investissement stratégique continu dans l'infrastructure physique et numérique est essentiel pour maintenir la position concurrentielle du Canada sur la scène internationale. La croissance mondiale et la diversification croissante des échanges commerciaux continueront d'accroître la pression exercée sur le système de transport du Canada en appui au commerce. Malgré les revers liés à la pandémie mondiale, les échanges commerciaux du Canada avec le reste du monde sont en hausse. Il demeure prioritaire de s'attaquer à la congestion dans les ports et aux postes frontaliers, ainsi qu'aux infrastructures

qui relient ces portes commerciales au système de transport en général. Il nous faut soutenir la résilience de notre système de transport lié au commerce pour assurer la reprise après des événements imprévus qui peuvent réduire temporairement la capacité du système et perturber de manière intermittente le transport des marchandises.

La population et l'économie du Canada connaissent une croissance constante, ce qui contribue à l'augmentation de la demande de fret. Lorsque l'économie canadienne réagira à la période de croissance post-COVID-19, la demande devrait augmenter. La congestion accrue entraîne des milliards de dollars de perte de productivité économique et de gaspillage de carburant. De plus, les débits de circulation dans les zones urbaines sont affectés par la croissance du commerce électronique puisque les entreprises cherchent à modifier leurs chaînes d'approvisionnement pour mieux s'adapter à l'évolution des attentes des consommateurs en matière de livraison rapide des marchandises. La croissance démographique dans les grandes zones urbaines continuera à aggraver la congestion existante et nécessitera une coordination accrue de la planification des investissements dans les infrastructures.



Avant la COVID-19, on estimait qu'il y aurait une pénurie de main-d'œuvre pouvant représenter 125 000 travailleurs dans l'ensemble du secteur (en particulier dans les secteurs du camionnage, maritime et aérien) d'ici 2030. Bien que la COVID-19 ait entraîné des pertes d'emplois à court terme, des projections récentes montrent qu'il y aura une résurgence des pénuries systémiques de main-d'œuvre et de compétences dans le secteur pendant la reprise économique et au-delà en raison de la nature structurelle des pénuries de main-d'œuvre. Les pénuries de main-d'œuvre sont attribuables à des facteurs tels que la méconnaissance des possibilités d'emploi, le nombre insuffisant de groupes sous-représentés (femmes, peuples autochtones, jeunes, nouveaux Canadiens et immigrants) qui se joint au secteur, le vieillissement rapide de la population et les coûts de formation élevés qui ne sont pas proportionnels aux salaires de départ et aux options limitées d'aide financière pour les étudiants.

En outre, le secteur de la construction est à pleine capacité ou presque, les secteurs privé et public faisant de grands investissements et de grandes dépenses en matière d'infrastructures. Les problèmes liés à la capacité du marché et à la pénurie de travailleurs spécialisés pourraient retarder l'exécution ou l'accélération de projets d'infrastructure clés. Les nouveaux projets risquent également de perturber les projets en cours de développement, notamment les infrastructures favorables au commerce. Les trois ordres de gouvernement et les communautés autochtones doivent collaborer avec le secteur privé pour relever ces défis clés en matière de capacité du marché.

Tous les ordres de gouvernement doivent participer à une planification plus coordonnée et fondée sur une optique pancanadienne, car des questions telles que les goulots d'étranglement et les pénuries de main-d'œuvre dans une région peuvent avoir des répercussions importantes sur le commerce dans d'autres régions. Par exemple, la congestion routière et ferroviaire urbaine à Toronto, Vancouver ou Montréal peut provoquer des retards qui augmentent les coûts et les temps d'attente dans tout le Canada, ce qui affecte la compétitivité globale du système. Plus le système de transport qui soutient le commerce est efficace, plus le Canada sera en mesure de s'adapter à la croissance future et aux nouveaux débouchés commerciaux et d'en tirer parti.

Valeur d'une approche collective. Le réseau de transport canadien est intégré et il est avantageux de travailler ensemble. En abordant ce travail dans une optique pancanadienne, nous pouvons :

1. obtenir de meilleures données sur la performance du réseau;
2. comprendre les possibilités d'harmonisation entre les provinces-territoires;
3. disposer d'une base d'informations cohérente pour les décisions de financement;
4. améliorer l'harmonisation et l'adoption des nouvelles technologies et innovations;
5. améliorer notre compréhension commune des forces et faiblesses actuelles du réseau, et planifier l'avenir du réseau de transport;
6. assurer un partage global plus efficace de l'information.



La COVID-19 a rendu ce travail plus important que jamais. La pandémie de COVID-19 a non seulement créé un certain nombre de défis immédiats pour le Canada, mais elle a également mis en évidence l'importance de construire et d'entretenir des infrastructures de transport fiables. Cette pandémie a créé une crise mondiale sans précédent qui a un impact important sur tous les aspects de l'industrie canadienne des transports, des voyageurs et de l'économie, et qui a été ressentie par les Canadiens et l'industrie dans toutes les provinces et tous les territoires. Les nouveaux problèmes créés par la pandémie, notamment la demande accrue de transport de marchandises plus localisé en raison des commandes en ligne et de l'expédition directe, ont contribué à accroître la congestion et, dans certains cas, ont exacerbé les problèmes liés aux livraisons du dernier kilomètre. Elle a également mis en évidence la nécessité d'assurer la résilience et la sécurité du système de transport.

Les risques associés à la vulnérabilité aux changements climatiques doivent également être pris en compte dans la planification de l'avenir. Le Canada est vaste et peu peuplé, les conditions météorologiques y sont extrêmes et le climat s'y réchauffe deux fois plus vite que dans le reste du monde. Les effets d'un réchauffement généralisé sont évidents dans de nombreuses régions du Canada et devraient continuer à s'intensifier. Parmi les conséquences qui devraient découler des changements climatiques, on peut citer une chaleur plus intense, un froid moins extrême, des saisons de croissance plus longues, des saisons de couverture neigeuse et glacée raccourcies, un débit de pointe des cours d'eau au printemps plus précoce, l'amincissement des glaciers, la fonte du pergélisol, des précipitations et des inondations extrêmes et l'élévation du niveau de la mer. Étant donné que la poursuite du réchauffement est inévitable, ces tendances continueront à mettre à l'épreuve notre capacité à faire circuler les biens et les personnes en toute sécurité, de manière sûre et efficace.⁷

Fonctions des corridors

Les corridors et les installations mentionnés dans le présent rapport sont tous associés à la circulation des marchandises entre et à l'intérieur des provinces et des territoires, ainsi qu'à la circulation internationale. En voici quelques exemples : installations intermodales, ports, aéroports, terminaux de camions, corridors de fret ferroviaire et corridors de transport primaire utilisés pour la circulation des marchandises.

Les principaux couloirs et installations commerciales comprennent les infrastructures de transport qui soutiennent le commerce et qui :

1. connaissent des volumes élevés de trafic de marchandises;
2. ont une importance régionale (liaison avec les économies rurales d'exploitation des ressources, connexion avec les centres régionaux et les réseaux nationaux pour permettre les exportations);
3. ont une importance nationale (soutien des échanges commerciaux avec les provinces, territoires et États voisins);
4. sont reliées à des portes commerciales (ports maritimes, grands aéroports, etc.).



Principaux corridors et installations de commerce

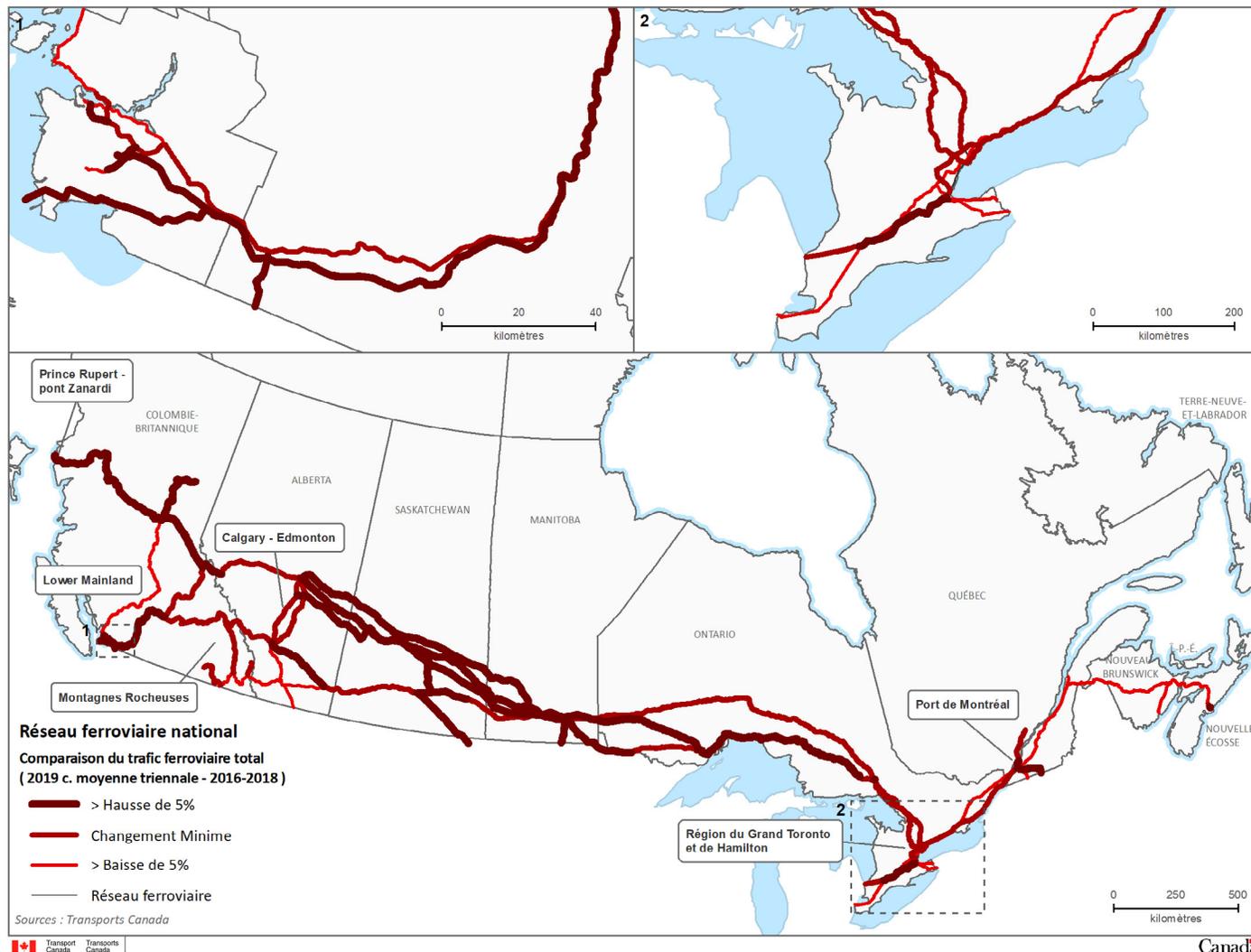
Le système de transport du Canada à l'appui du commerce est un système complexe, interdépendant et multimodal d'infrastructures et de services détenus et exploités par différentes entités des secteurs public et privé. Ce système comprend des infrastructures ou des installations physiques comme des ports, des voies navigables, des aéroports, des chemins de fer, des routes et des installations inter-modales, ainsi que divers transporteurs, expéditeurs et fournisseurs qui utilisent ces infrastructures pour transporter des marchandises.

Des volumes importants de fret est-ouest circulent entre les marchés intérieurs et les ports canadiens, et nord-sud, entre le Canada et les États-Unis, notre principal partenaire commercial.

Les principaux **corridors ferroviaires de fret** du Canada à l'appui du commerce comprennent le réseau du Canadien National (CN) et du Canadien Pacifique (CP) et les chemins de fer d'intérêt local pour le transport de marchandises et de produits. Les infrastructures et les services de fret ferroviaires sont dans presque tous les cas détenus et exploités par le secteur privé, y compris les grandes lignes trans-continentalles du CN et du CP, ainsi qu'un réseau de chemins de fer d'intérêt local relié au CN et au CP.

La Colombie-Britannique est la destination de 36 % du tonnage ferroviaire, ce qui reflète l'importance des ports de la côte ouest pour les exportations canadiennes (2018).⁸ Environ 27 % de tous les flux ferroviaires au Canada sont destinés au marché américain (2018).⁹

Réseau ferroviaire national



Description de l'image - La carte illustre l'évolution du flux total de trafic ferroviaire sur le réseau ferroviaire canadien en 2019 par rapport à la moyenne des trois années précédentes. Les sections du réseau ferroviaire où le trafic a diminué de 5 % ou plus sont illustrées par des lignes rouges fines, les changements minimes du trafic sont illustrés par des lignes rouges moyennes et les sections où le trafic a augmenté de plus de 5 % sont illustrées par des lignes rouges épaisses et foncées.

En général, les flux totaux de trafic ferroviaire sont restés stables et ont augmenté dans les corridors de l'Ouest canadien, ces augmentations étant supérieures à 5 % pour les corridors menant au port de Vancouver et au port de Prince Rupert. Certains corridors ont également enregistré des baisses supérieures à 5 %, dont le corridor allant du centre de la Colombie-Britannique au port de Vancouver.

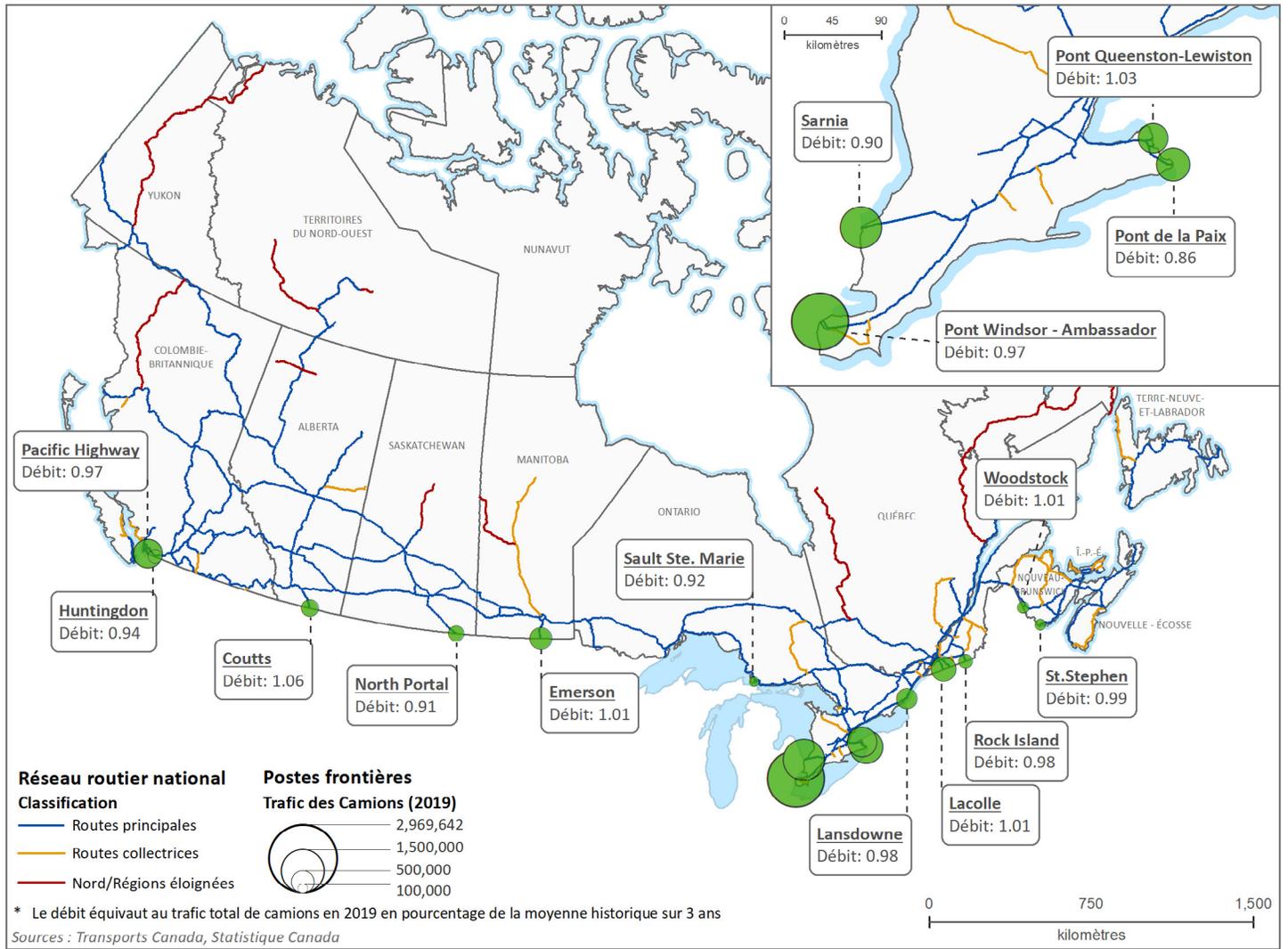
Les corridors continentaux et atlantiques du Canada présentent des flux de trafic ferroviaire plus variés par rapport à la moyenne historique sur trois ans. Des augmentations de 5 % du trafic ferroviaire sont principalement observées sur le réseau entre le sud de l'Ontario et les provinces de l'ouest. Les changements minimes ou nuls du trafic ferroviaire, ainsi que les diminutions du trafic supérieures à 5 % sont concentrés sur le réseau du sud de l'Ontario jusqu'à la frontière américaine et à l'est jusqu'au Nouveau-Brunswick.



Principaux corridors et installations de commerce

Les principaux **réseaux routiers** du Canada en appui au commerce comprennent le réseau routier national (RRN), ainsi que les réseaux des routes collectrices et les réseaux des régions éloignées et nordiques. L'ensemble du réseau routier appartient au secteur public et est entretenu par les gouvernements fédéraux, provinciaux/territoriaux et municipaux combinés. L'industrie du camionnage est très concurrentielle et opère sur un marché fragmenté dont les obstacles à l'accès sont très peu nombreux. Cette industrie est caractérisée par la diversité des exploitants en termes de taille, d'échelle et de couverture géographique. C'est en Ontario que les activités de camionnage sont les plus nombreuses, elles représentaient 30 % du tonnage de camionnage national et 60 % du tonnage transfrontalier en 2017.

Réseau routier national



Description de l'image - La carte illustre 15 principaux postes frontaliers le long de la frontière entre le Canada et les États-Unis. Les cercles verts représentent l'emplacement de chaque point de passage et sont gradués pour représenter le débit commercial bidirectionnel de camions en 2019. La majorité des postes frontaliers ont accueilli moins de 750 000 camions, ceux qui ont dépassé ce nombre ne se trouvant que dans le sud de l'Ontario et au poste frontalier de Pacific Highway en Colombie-Britannique.

Le débit à chaque poste frontalier est également indiqué. Il s'agit du trafic total de camions en 2019 en pourcentage de la moyenne historique sur trois ans. Seuls 5 des 15 postes frontaliers surveillés avaient un débit de 1 ou plus, ce qui indique que le trafic total traité était égal ou supérieur à la moyenne historique sur trois ans. Le débit le plus élevé observé est de 1,06 à Coutts, à la frontière sud de l'Alberta, ce qui indique que le trafic a augmenté de 6 % par rapport à la moyenne historique.



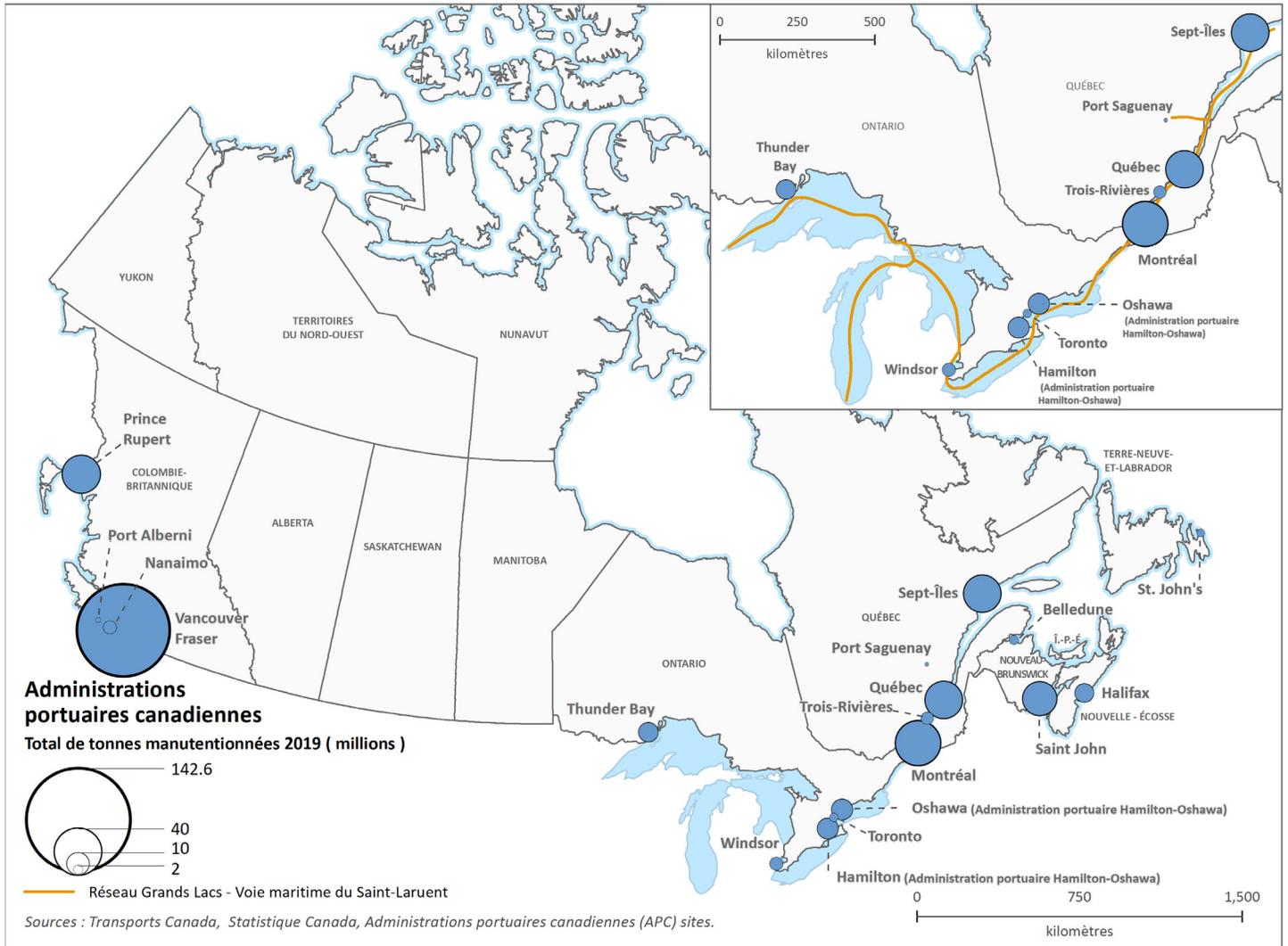
Principaux corridors et installations de commerce

Les principaux **ports** canadiens en appui au commerce comprennent les administrations portuaires canadiennes ainsi que le réapprovisionnement maritime. Les plus de 500 ports publics et privés du Canada sont des maillons essentiels de la chaîne d’approvisionnement pour les expéditions internationales et nationales. En 2018, les administrations portuaires canadiennes ont traité plus de 342 millions de tonnes de marchandises.

Vancouver est le port maritime le plus important du Canada en termes de volumes de fret traités; il totalise 43 % de tout le fret qui a transité par les administrations portuaires canadiennes en 2018. Montréal, Saint John, Québec, Prince Rupert et Sept-Îles traitent également des volumes importants.

Le système binational des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent relie les Grands Lacs au fleuve Saint-Laurent et aux marchés internationaux. Thunder Bay et Hamilton-Oshawa sont les deux ports canadiens les plus actifs de ce réseau dans la région des Grands Lacs et le port de Montréal dans la région du Saint-Laurent.¹⁰ Le système de la Voie maritime du Saint-Laurent soutient également le transport maritime de l’Arctique de l’Est, qui expédie principalement des cargaisons sèches et du carburant en vrac vers les collectivités nordiques et les sites d’exploitation des ressources dans les trois régions du Nunavut - Qikiqtaaluk, Kivalliq et Kitikmeot, ainsi que vers le Nunavik dans le nord du Québec et le Nunatsiavut au Labrador. Après les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent, la plus longue voie navigable intérieure est le système Mackenzie-Grand lac des Esclaves-Peace-Williston Lake-Finley (T.N.-O.), long de 4 241 kilomètres, un corridor de transport qui permet de réapprovisionner les collectivités isolées par un système de barges pendant la saison libre de glace.

Administrations portuaires canadiennes



Description de l'image - Cette carte du Canada illustre les emplacements géographiques de l'infrastructure des administrations portuaires canadiennes et fournit des informations sur le total des tonnes traitées par chaque port en 2019. Chaque port est représenté par un cercle bleu dont la taille est proportionnelle au total des tonnes traitées. L'administration portuaire Vancouver Fraser est celle qui a traité le plus grand nombre de tonnes en 2019 avec 142,6 millions de tonnes.

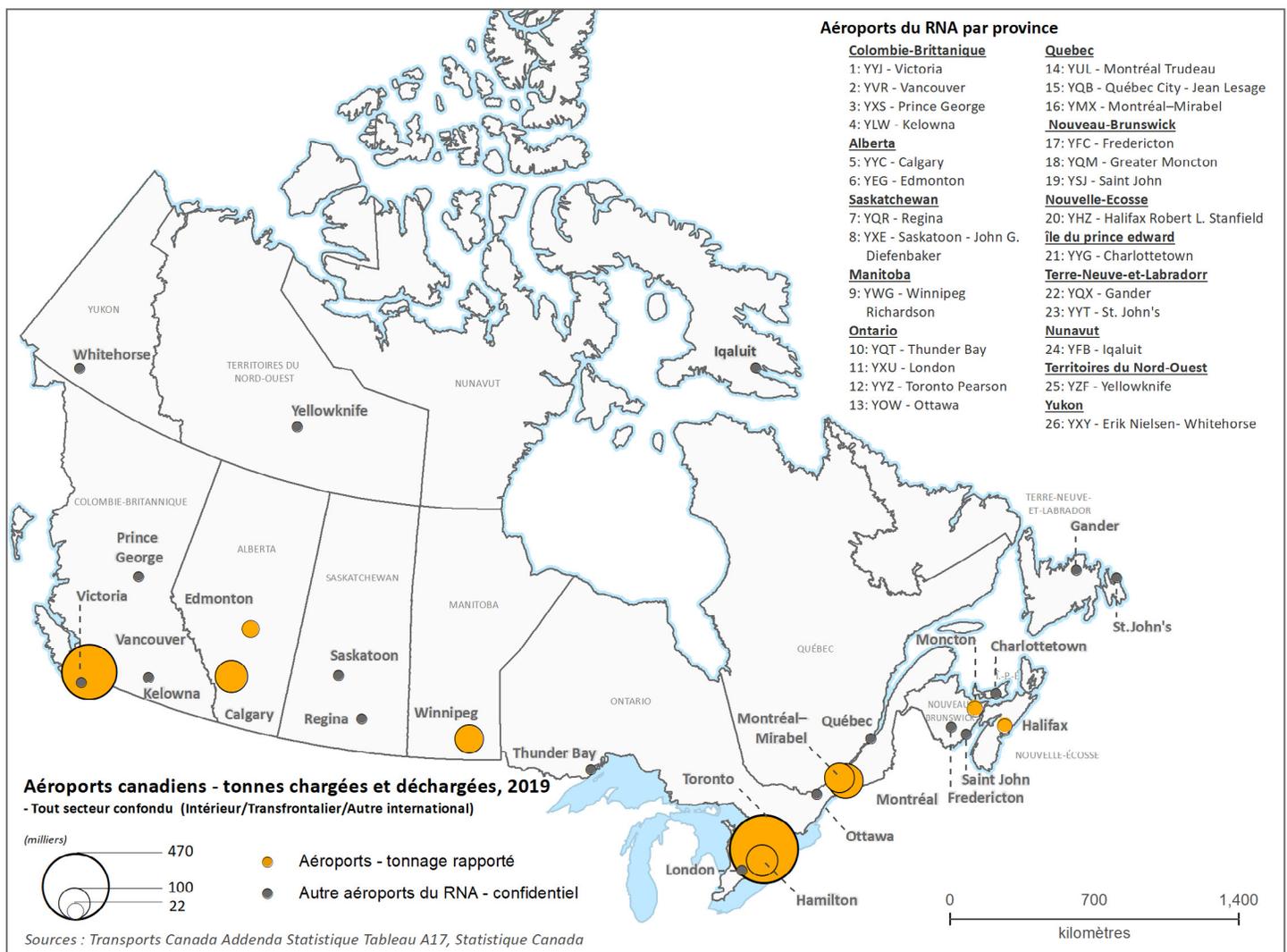
Un encart en haut à droite de la carte illustre le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent (représenté par une ligne orange). Ce réseau constitue une voie navigable stratégique vers le cœur de l'Amérique du Nord et les marchés d'outre-mer.

Principaux corridors et installations de commerce

Les principaux **aéroports** canadiens en appui au commerce comprennent le Réseau national d'aéroports (RNA) ainsi que les aéroports de fret de grande valeur. Plus de 90 % du fret aérien est traité dans les 26 aéroports publics qui composent le RNA. Les aéroports du RNA sont exploités par des administrations aéroportuaires sans but lucratif qui ont pour mandat d'opérer comme des entreprises autonomes.

Les aéroports internationaux Pearson de Toronto et de Vancouver ont traité plus de 50 % de tout le fret transitant par les aéroports du RNA en 2018.¹¹

Aéroports canadiens - tonnes chargées et déchargées



Description de l'image - La carte du Canada indique l'emplacement des aéroports du RNA, avec deux autres aéroports identifiés en Ontario et au Manitoba, ainsi que le nombre de chargements et déchargements de fret aérien pour chaque aéroport. Chaque aéroport est identifié par un cercle orange qui fournit également des informations sur les revenus du fret aérien en 2019; plus le cercle est grand, plus les revenus du fret aérien sont élevés.



Obstacles physiques au commerce

Les obstacles physiques au commerce se trouvent à des endroits du système de transport où les infrastructures en place ne peuvent pas répondre à la demande de trafic pendant de longues périodes en raison de contraintes de capacité ou de contraintes opérationnelles ou réglementaires. Les problèmes d'infrastructure, tels que des ponts et des tunnels inadéquats, peuvent également créer des obstacles en obligeant les transporteurs à emprunter des itinéraires moins efficaces, à transporter des charges plus petites ou à voyager à des moments différents.

Du point de vue de la circulation des marchandises, les insuffisances ou les goulots d'étranglement des infrastructures de transport nuisent à la compétitivité du Canada en créant des retards, de l'incertitude et des risques qui, à leur tour, entraînent des coûts plus élevés pour les entreprises et les consommateurs. Les retards causés dans une région ont un impact global sur le commerce dans d'autres régions, car le système de transport canadien en appui au commerce est complexe et interdépendant. Chaque région compte sur l'efficacité globale du système pour que ses marchandises soient mises sur le marché en temps voulu et de manière rentable. Par exemple, les retards au port de Thunder Bay affectent la capacité des expéditeurs de céréales de l'Ouest à acheminer leurs marchandises vers les marchés internationaux.

Chaque région du Canada est unique et doit donc faire face à des défis distincts en matière de transport de marchandises; cependant, il existe également des défis communs à l'ensemble du système de transport. Selon les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, voici quelques observations générales :

- les ports du Canada sont essentiels à nos échanges commerciaux avec les marchés étrangers. Le flux efficace des importations et des exportations à destination et en provenance de nos ports est essentiel pour les producteurs et les entreprises canadiennes qui comptent sur les chaînes d'approvisionnement mondiales, et pour amener les produits aux consommateurs;
- la congestion à l'intérieur et à proximité des grandes villes canadiennes a un impact important sur la vitesse et le flux des échanges commerciaux au sein de notre réseau de transport national;
- les services de transport ferroviaire de marchandises et de passagers se disputent l'accès aux infrastructures ferroviaires communes, car les volumes de fret et le nombre de passagers augmentent dans tout le pays;
- l'accès à des services de transport abordables peut constituer un défi pour les expéditeurs des régions rurales et éloignées;
- les terrains commerciaux disponibles pour aménager et élargir les infrastructures commerciales, en particulier les infrastructures portuaires, sont limités sur les côtes est et ouest.



La section suivante présente un aperçu des principaux obstacles physiques au commerce du Canada le long des principaux corridors de transport qui soutiennent le commerce. Il est toutefois important de noter que des investissements publics et privés sont réalisés pour que bon nombre de ces obstacles puissent être surmontés.

Corridors de fret ferroviaire

Avec plus de 46 000 kilomètres de voies ferrées, l'industrie du transport ferroviaire est un élément important du système de transport canadien. Au Canada, l'industrie du transport ferroviaire a généré environ 16.3 milliards de dollars en 2018, dont 95 % provenaient des opérations de fret ferroviaire. En 2018, les chemins de fer canadiens ont transporté plus de 328 millions de tonnes de fret.

Les goulots d'étranglement des corridors de fret ferroviaire ont tendance à se produire lorsqu'un nombre important de trains utilisent la même voie; par exemple, les déplacements de trains de voyageurs le long des corridors ferroviaires à usage partagé. Les obstacles ferroviaires peuvent également être structurels, par exemple des passages à niveau présentant un faible dégagement et des systèmes de signalisation obsolètes qui ne peuvent pas accueillir efficacement à la fois les trains de passagers à grande vitesse et les trains de marchandises à vitesse réduite, ainsi que des vitesses réduites aux passages à niveau rail-route. Les chemins de fer d'intérêt local sont également confrontés à une infrastructure vieillissante.

Les provinces, les territoires et le gouvernement fédéral ont défini les principaux obstacles physiques suivants pour le système de fret ferroviaire dans différentes régions du Canada :

- la vallée du Bas Fraser de la Colombie-Britannique, largement associée aux liaisons vers et à l'intérieur du port de Vancouver (y compris l'infrastructure de passages à niveau rail-route);
- la congestion ferroviaire à Edmonton et Calgary;
- la congestion ferroviaire à travers les montagnes Rocheuses;
- les contraintes de capacité sur le pont Zanardi du CN à Prince Rupert;
- les problèmes d'accès au rail pour les producteurs des provinces de l'Ouest, notamment les connexions entre les chemins de fer régionaux d'intérêt local et les grandes lignes, et la concurrence limitée (coûts de transport plus élevés);
- la congestion des installations ferroviaires intermodales dans la région du Grand Toronto et de Hamilton;
- la concurrence pour l'utilisation des infrastructures ferroviaires limitées dans la région du Grand Toronto et de Hamilton;
- la congestion ferroviaire à l'intérieur du port de Montréal;
- la concurrence entre le trafic ferroviaire de passagers et de fret sur des infrastructures ferroviaires limitées.



Réseaux routiers

Le Canada possède plus d'un million de kilomètres de routes (en équivalent deux voies), dont environ 38 000 km constituent le réseau routier national. Le Canada est confronté à de nombreux défis liés à son infrastructure de transport routier. Certains sont propres au pays, comme sa grande superficie et son climat souvent rigoureux, son degré élevé d'urbanisation et sa forte dépendance au commerce, tandis que d'autres sont communs à d'autres pays, notamment le vieillissement des infrastructures routières et autoroutières, les contraintes financières, les problèmes de sécurité routière et les considérations environnementales. Compte tenu des défis à venir, notamment le maintien en place d'un réseau routier efficace pour soutenir la compétitivité du Canada dans l'économie mondiale, les besoins en matière d'investissements seront toujours autant nécessaires.

Bon nombre des principaux goulots d'étranglement de fret routier au Canada se situent aux principaux échangeurs routiers des plus grandes zones urbaines du pays. Les camions qui traversent les zones urbaines sont souvent confrontés à la congestion et aux inefficacités de réseau qui sont attribuables aux débits de circulation élevés en période de pointe, aux zones de travaux routiers et à d'autres obstacles. En outre, les contraintes physiques et opérationnelles de l'environnement urbain (largeur des rues, conception des routes, rues à sens unique, restrictions liées aux différentes heures de la journée, etc.) font en sorte qu'il est difficile de circuler efficacement sur les routes. La congestion routière et le manque de fiabilité des temps de trajet dans les zones urbaines ont une incidence sur les systèmes logistiques et le calendrier des expéditions. Les retards de ces expéditions peuvent avoir des effets d'entraînement coûteux sur le processus de production des marchandises.

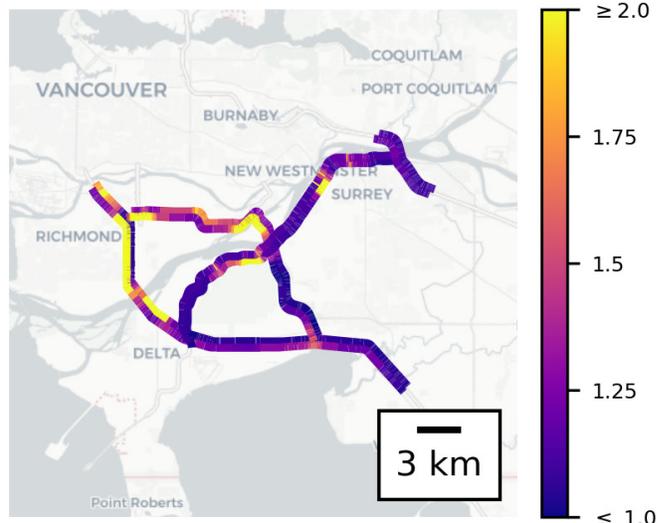
Les camions sont utilisés pour le transport de la plupart des marchandises, même celles qui transitent par d'autres modes de transport pour une partie du trajet. Les grands centres urbains comptent un certain nombre des grands ports à conteneurs, des aéroports de fret et des centres de distribution, ce qui oblige les camions chargés de marchandises à circuler en milieu urbain. L'aménagement urbain environnant peut également limiter la capacité de ces ports et centres de distribution à agrandir leurs installations afin d'en accroître la capacité.



Vancouver, BC
 Indice de temps de déplacement
 Lundi - vendredi, par période de pointe

Septembre 2019, AM (6h - 10h)

Septembre 2019, PM (15h - 19h)



Les cartes © contributeurs à OpenStreetMap, © CARTO. Utilisé sous Licence Ouverte CC BY-SA.
 Données vitesse de HERE Technologies.

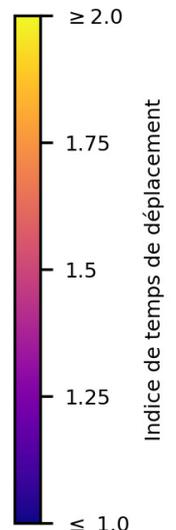
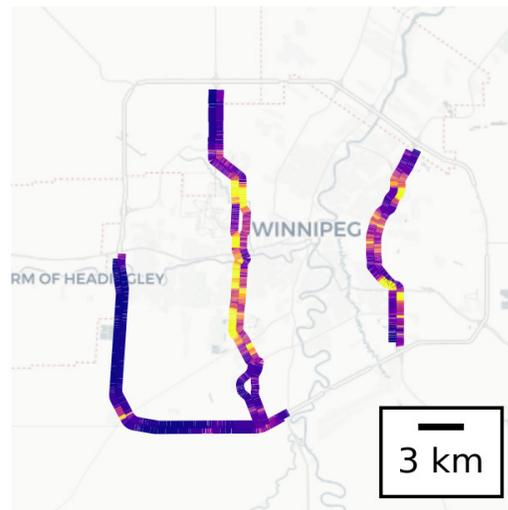
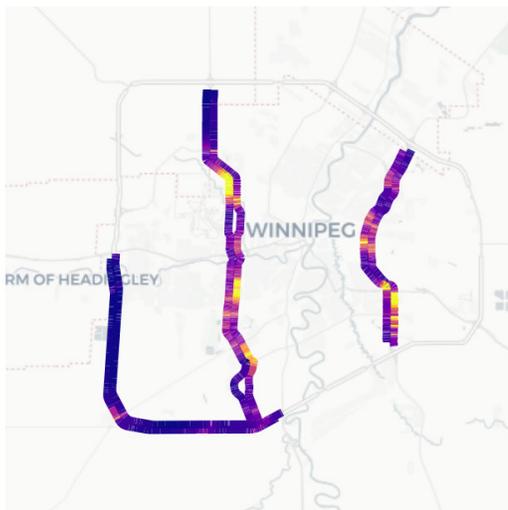
**L'indice du temps de trajet (ITT) correspond au rapport entre le temps du trajet en période de pointe et le temps du trajet en libre circulation. Cette mesure nous indique le temps que prend un déplacement pendant les heures de pointe comparativement au temps de ce déplacement en période creuse. Par exemple, si un déplacement dure généralement 10 minutes en période creuse, mais 20 minutes en période de pointe, cela se traduit par un ITT de 2,00. Un ITT de 1,00 représente la libre circulation.*



Winnipeg, MB
 Indice de temps de déplacement
 Lundi - vendredi, par période de pointe

Septembre 2019, AM (6h - 10h)

Septembre 2019, PM (15h - 19h)



Les cartes © contributeurs à OpenStreetMap, © CARTO. Utilisé sous Licence Ouverte CC BY-SA.
 Données vitesse de HERE Technologies.

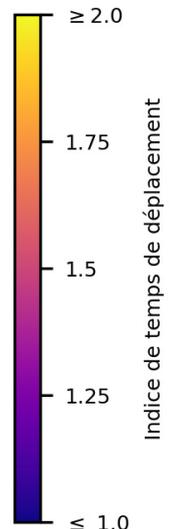
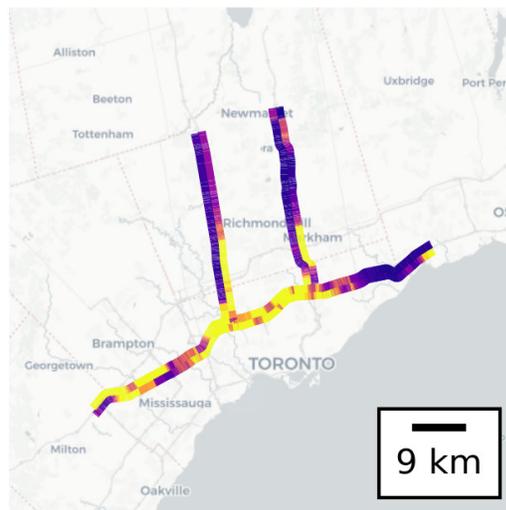
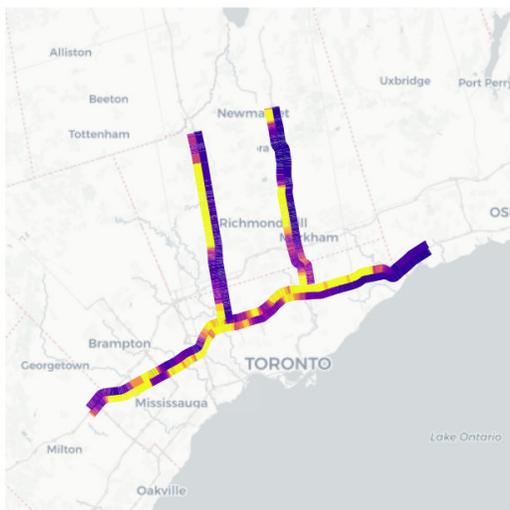
**L'indice du temps de trajet (ITT) correspond au rapport entre le temps du trajet en période de pointe et le temps du trajet en libre circulation. Cette mesure nous indique le temps que prend un déplacement pendant les heures de pointe comparativement au temps de ce déplacement en période creuse. Par exemple, si un déplacement dure généralement 10 minutes en période creuse, mais 20 minutes en période de pointe, cela se traduit par un ITT de 2,00. Un ITT de 1,00 représente la libre circulation.*



Toronto, ON
Indice de temps de déplacement
Lundi - vendredi, par période de pointe

Septembre 2019, AM (6h - 10h)

Septembre 2019, PM (15h - 19h)



Les cartes © contributeurs à OpenStreetMap, © CARTO. Utilisé sous Licence Ouverte CC BY-SA.
Données vitesse de HERE Technologies.

**L'indice du temps de trajet (ITT) correspond au rapport entre le temps du trajet en période de pointe et le temps du trajet en libre circulation. Cette mesure nous indique le temps que prend un déplacement pendant les heures de pointe comparativement au temps de ce déplacement en période creuse. Par exemple, si un déplacement dure généralement 10 minutes en période creuse, mais 20 minutes en période de pointe, cela se traduit par un ITT de 2,00. Un ITT de 1,00 représente la libre circulation.*



Les provinces, les territoires et le gouvernement fédéral ont défini les principaux obstacles physiques ayant un impact sur le réseau routier dans différentes régions du Canada :

- les goulots d'étranglement dans la vallée du Bas Fraser de la Colombie-Britannique, largement associés aux connexions vers et à l'intérieur du port de Vancouver (y compris l'infrastructure des ponts et tunnels);
- la congestion routière à Edmonton et Calgary et leurs régions périphériques;
- la congestion à proximité de Saskatoon;
- la congestion au Manitoba dans les plus grandes collectivités sur les routes PTH 1 et PTH 75;
- la congestion à Toronto et dans ses environs.¹² Une étude récente a révélé que la région de Toronto compte 10 des 20 principaux goulots d'étranglement autoroutiers au Canada¹³ ;
- la congestion sur les autoroutes de la série 400 et du Queen Elizabeth Way dans la région élargie du Golden Horseshoe;
- la congestion routière entre la région élargie du Golden Horseshoe et les postes frontaliers Niagra-États-Unis;
- la congestion occasionnelle le long de certains tronçons de la route transcanadienne dans le nord de l'Ontario;
- la congestion routière à l'approche du port de Montréal;
- la congestion routière dans la région de Montréal;
- la congestion routière dans la région de Québec;
- la congestion dans le centre-ville de Halifax, qui est causée par la circulation des camions à partir et à destination du port;
- les contraintes de capacité sur la route 85/185 dans l'Est du Québec et le Nouveau-Brunswick;
- la vulnérabilité du corridor de l'isthme de Chignecto au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse.

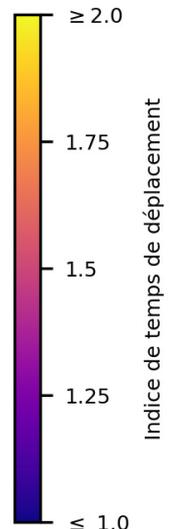
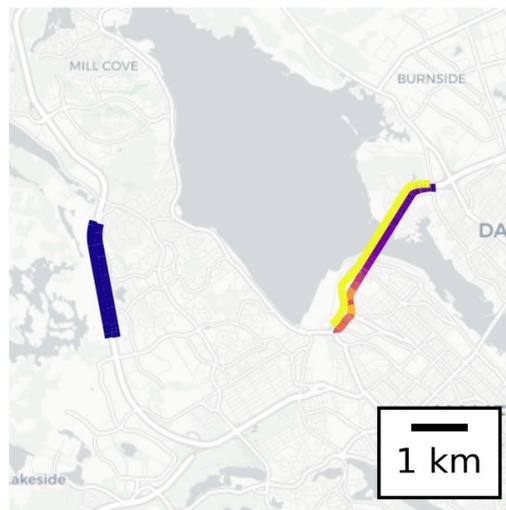
Voir l'annexe A pour consulter les cartes régionales des principaux obstacles physiques définis pour le réseau routier.



Halifax, NS
Indice de temps de déplacement
Lundi - vendredi, par période de pointe

Septembre 2019, AM (6h - 10h)

Septembre 2019, PM (15h - 19h)



Les cartes © contributeurs à OpenStreetMap, © CARTO. Utilisé sous Licence Ouverte CC BY-SA.
Données vitesse de HERE Technologies.

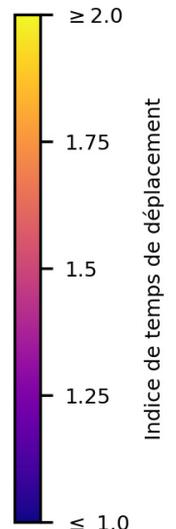
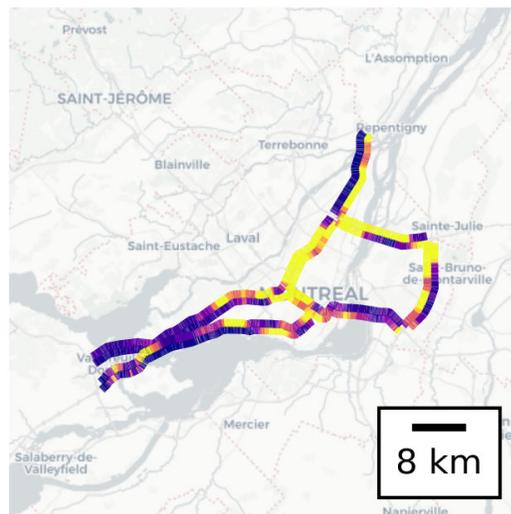
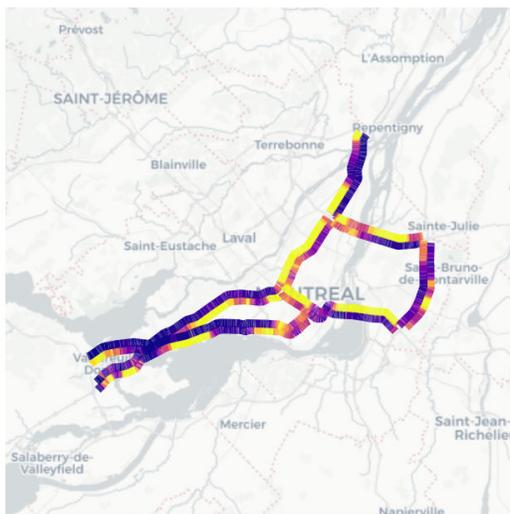
**L'indice du temps de trajet (ITT) correspond au rapport entre le temps du trajet en période de pointe et le temps du trajet en libre circulation. Cette mesure nous indique le temps que prend un déplacement pendant les heures de pointe comparativement au temps de ce déplacement en période creuse. Par exemple, si un déplacement dure généralement 10 minutes en période creuse, mais 20 minutes en période de pointe, cela se traduit par un ITT de 2,00. Un ITT de 1,00 représente la libre circulation.*



Montréal, QC Indice de temps de déplacement Lundi - vendredi, par période de pointe

Septembre 2019, AM (6h - 10h)

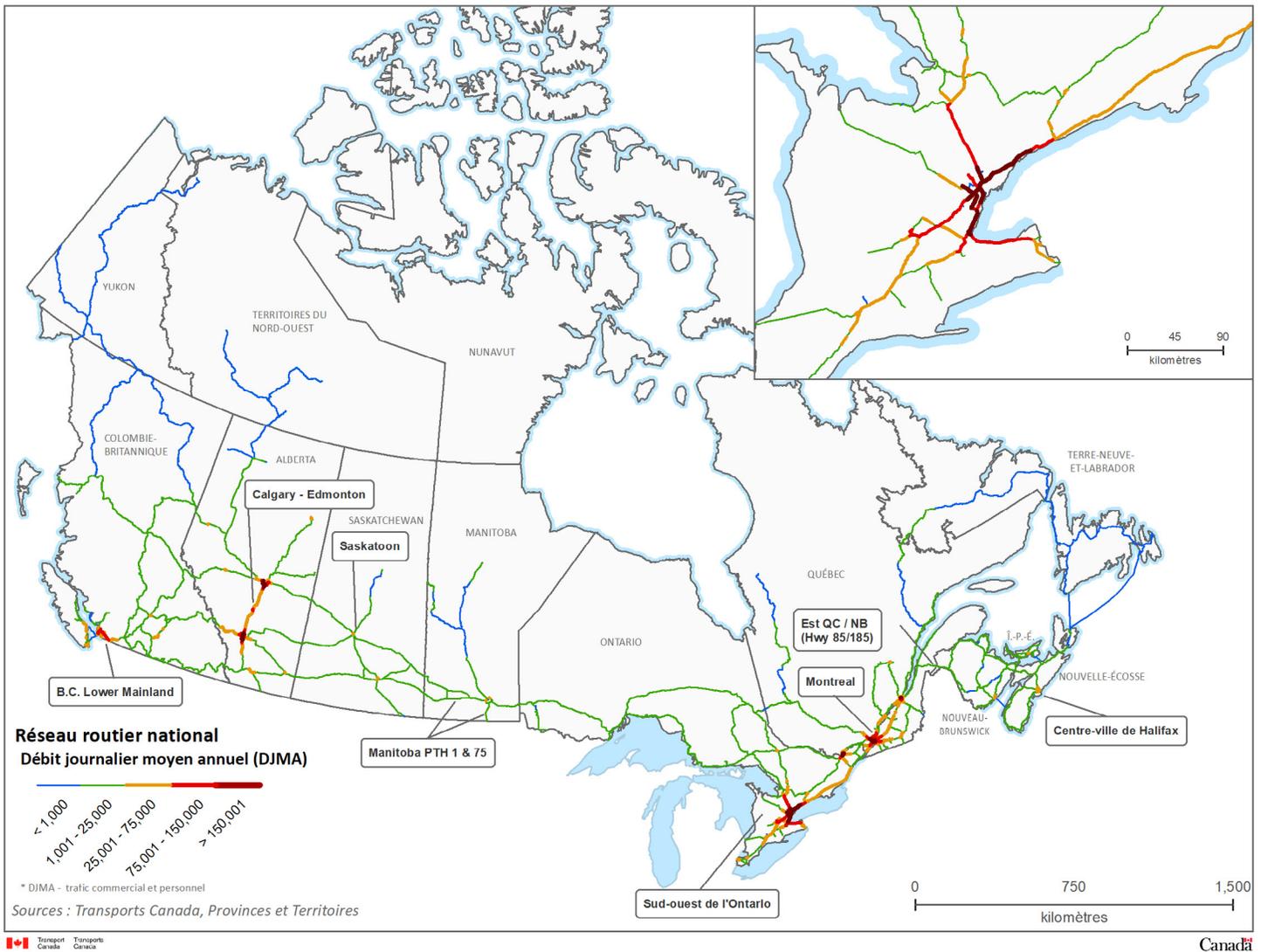
Septembre 2019, PM (15h - 19h)



Les cartes © contributeurs à OpenStreetMap, © CARTO. Utilisé sous Licence Ouverte CC BY-SA.
Données vitesse de HERE Technologies.

**L'indice du temps de trajet (ITT) correspond au rapport entre le temps du trajet en période de pointe et le temps du trajet en libre circulation. Cette mesure nous indique le temps que prend un déplacement pendant les heures de pointe comparativement au temps de ce déplacement en période creuse. Par exemple, si un déplacement dure généralement 10 minutes en période creuse, mais 20 minutes en période de pointe, cela se traduit par un ITT de 2,00. Un ITT de 1,00 représente la libre circulation.*

Réseau routier national



Description de l'image - La carte du Canada illustre le réseau routier national symbolisé par une couleur pour représenter le débit de circulation sur le réseau d'après les données du « débit journalier moyen sur une année » (DJMA) fournies par les provinces et territoires. Les segments bleus du réseau comptent moins de 1 000 véhicules par jour, les segments verts, de 1 001 à 25 000, les segments orange, de 25 001 à 75 000, les segments rouges, de 75 001 à 150 000 et les segments rouges foncés, plus de 150 000. Les segments bleus et verts se trouvent généralement dans le Nord et dans les zones rurales moins peuplées, tandis que les segments orange, rouges et rouges foncés se trouvent dans de grandes zones urbaines ou à proximité.

Les valeurs les plus élevées du DJMA se trouvent dans le sud de l'Ontario, principalement sur l'autoroute 401 dans la région du Grand Toronto. Cette information a été incluse dans une carte en encart qui apparaît dans le coin supérieur droit.

Des zones de texte ont été incluses pour mettre en évidence les segments clés du réseau, qui s'étend d'ouest en est : vallée du Bas Fraser, corridor Calgary - Edmonton, Saskatoon, routes PTH 1 et PTH 75 au Manitoba, sud-ouest de l'Ontario, Montréal, routes 85 et 185 de l'est du Québec et du N.-B. et centre-ville de Halifax.



Ports maritimes

Les ports sont des maillons essentiels de la chaîne d’approvisionnement et des portes d’entrée qui amènent les marchandises sur le marché, ce qui en fait un élément important de l’économie canadienne. Le transport maritime contribue de manière significative au commerce, transportant 246,5 milliards de dollars de commerce international canadien (20,6 % du total du Canada en 2019).

Les ports sont confrontés à divers obstacles physiques qui peuvent limiter leur efficacité. Par exemple, la profondeur du chenal, les restrictions de tirant d’air des ponts et les restrictions de largeur constituent des défis pour certains ports, alors que les infrastructures de transport congestionnées ou inadéquates à proximité d’un port peuvent limiter le flux de marchandises. La capacité de nombreux ports à étendre leur superficie est donc limitée en raison des différentes utilisations du sol à proximité.

Les provinces, les territoires et le gouvernement fédéral ont défini les principaux obstacles physiques ayant un impact sur le réseau maritime dans différentes régions du Canada :

- la vallée du Bas Fraser de la Colombie-Britannique, largement associée aux liaisons vers et dans le port de Vancouver;
- la congestion au port de Montréal;
- la gestion des niveaux d’eau entre les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent;
- l’expansion de la superficie occupée par le port de Hamilton;
- la congestion au port de St. John’s;
- l’équilibre entre la navigation et les impacts sur les communautés riveraines.

Transport aérien

Le transport aérien est une composante importante de l’ensemble des transports au Canada, les compagnies aériennes locales, régionales, nationales et internationales acheminant du fret et des passagers vers des destinations dans tout le pays et dans le monde entier. La région de l’Atlantique ainsi que les régions rurales / éloignées et nordiques connaît actuellement des problèmes liés à la capacité limitée de fret aérien.



Yukon, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut

Le Nord du Canada présente des défis uniques en matière d'infrastructures de transport en raison de la grande étendue du territoire à couvrir. Ce territoire est peuplé de collectivités isolées et l'assiette fiscale y est très réduite par rapport aux autres provinces. Dans le Nord du Canada, ainsi que dans les régions septentrionales de nombreuses provinces, l'état du réseau, la capacité et la résilience des infrastructures de transport varient considérablement en fonction des changements climatiques. Ces défis limitent la connectivité entre les communautés et les grands réseaux de transport continentaux, ainsi que les flux des échanges commerciaux. Dans de nombreux cas, les infrastructures existantes sont vétustes ou inexistantes, ce qui réduit leur efficacité et leur fiabilité. Par exemple, les gouvernements territoriaux sont souvent obligés d'appliquer des restrictions de poids pour assurer la viabilité et la sécurité des voies de transport, ce qui limite le volume de marchandises que les véhicules peuvent transporter. De plus, les complications entourant l'approvisionnement continu en biens essentiels et le mouvement des personnes vers les services essentiels ont été amplifiées par la pandémie mondiale, ce qui a entraîné une insécurité alimentaire supplémentaire et d'autres difficultés socio-économiques pour les Canadiens vivant dans le Nord du pays.

Le Yukon présente un défi unique par rapport aux autres territoires car il dispose d'un réseau routier et autoroutier important qui est difficile d'entretenir et de prolonger en raison de ressources limitées, d'une faible population et de forces de dégradation importantes (climat global rigoureux et impacts du dégel du pergélisol).

Parmi les principales préoccupations des territoires, citons les suivantes :

- l'insuffisance des infrastructures et l'absence de redondance. Certaines collectivités dépendent fortement d'un seul mode de transport et ne sont accessibles que par celui-ci (le plus souvent les services aériens);
- le manque d'efficacité et de fiabilité des infrastructures existantes;
- les contraintes du transport aérien, telles que les pistes d'atterrissage courtes ou non revêtues, le vieillissement des équipements ou l'absence d'aides électroniques à la navigation;
- les impacts des changements climatiques sur les infrastructures de transport, notamment la dégradation du pergélisol, l'élévation du niveau de la mer, l'érosion côtière, la réduction de la saison d'utilisation des routes et ponts de glace et la baisse du niveau de l'eau dans le fleuve Mackenzie.



Travaux en cours

Des travaux importants sont en cours pour que l'on puisse relever les différents défis décrits dans les sections ci-dessus. Chaque région du Canada s'efforce déjà d'améliorer l'efficacité et la résilience du système de transport en appui au commerce.

Des investissements dans les infrastructures sont réalisés pour répondre à la croissance de la population, de l'économie et du commerce. Les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux reconnaissent l'importance des infrastructures pour l'économie et ont investi stratégiquement pour que les corridors commerciaux puissent répondre à la demande croissante, tout en créant les conditions nécessaires aux investissements privés dans les actifs et les infrastructures de transport.

Voici quelques exemples clés de travaux et de discussions en cours visant à éliminer les goulots d'étranglement attribuables aux infrastructures :

- le forum de collaboration sur les transports (Gateway Transportation Collaboration Forum) - un effort de collaboration veillant à ce que la porte d'entrée Vancouver soit prête à gérer de plus grands volumes commerciaux, l'accent étant mis sur la capacité de la porte d'entrée;
- le conseil de la porte d'entrée du Grand Vancouver (Greater Vancouver Gateway Council) et le conseil du transport urbain de marchandises du Grand Vancouver (Greater Vancouver Urban Freight Council) : le conseil de la porte d'entrée est une organisation dirigée par l'industrie et composée de cadres supérieurs des ports maritimes, de l'aéroport, des transporteurs et d'autres entreprises participant directement au secteur du transport de la porte d'entrée; le conseil du transport urbain est composé de 21 organisations ayant un intérêt dans le transport local de marchandises;
- la collaboration permanente avec les gouvernements et l'industrie par l'intermédiaire du conseil consultatif des transports de l'Ouest (WESTAC) visant à améliorer la circulation des marchandises dans le réseau de transport multimodal de l'Ouest canadien;
- la route périphérique de Calgary et d'Edmonton en Alberta - qui permettra au trafic commercial et aux passagers de se déplacer plus efficacement à l'intérieur et à proximité de la région de Calgary;
- le Manitoba a récemment publié un plan sur 30 ans et un schéma directeur pour l'amélioration de la capacité de l'autoroute périphérique au sud de Winnipeg;
- un projet visant à augmenter la capacité de fret aérien de l'aéroport international James Armstrong Richardson de Winnipeg, grâce à un financement fédéral de 30,4 millions de dollars, ce qui permettra de mobiliser des investissements totaux de 62 millions de dollars;
- le plan d'expansion des transports en commun de l'Ontario dans la région du Grand Toronto, y compris les projets prioritaires de métro et le programme d'expansion du réseau GO Transit – un projet visant à réduire la congestion dans la région du Grand Toronto et de Hamilton;

- les plans de transport régionaux de l'Ontario : Relier le Sud-Ouest : Ébauche du plan de transport pour le sud-ouest de l'Ontario (janvier 2020); Relier le Nord: une ébauche de plan de transport pour le Nord de l'Ontario, l'est de l'Ontario et la région élargie du Golden Horseshoe - qui examine l'infrastructure des transports ainsi que les problèmes et les solutions possibles pour les régions de l'Ontario;
- la Politique de mobilité durable du Québec, qui comprend des initiatives telles que la mise en place d'un réseau de transport multimodal en soutien au commerce international et interprovincial; des projets de pôles logistiques et de zones portuaires industrielles;
- les travaux du Québec sur son réseau de camionnage, qui ont pour objectifs d'orienter les véhicules lourds vers le réseau routier le plus approprié, de faciliter le contrôle de la circulation, etc.;
- le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) investit 2,3 milliards de dollars sur 11 ans, dont 800 millions de dollars de fonds dédiés aux régions arctiques et nordiques, pour renforcer l'efficacité et la résilience de l'infrastructure de transport du Canada et remédier à certains des goulots d'étranglement énumérés dans le présent rapport, notamment :
 - o un ensemble de 16 projets dans la vallée du Bas Fraser en Colombie-Britannique afin de construire une porte d'entrée routière, ferroviaire et maritime plus fluide par le port le plus actif au Canada, celui de Vancouver, le gouvernement fédéral ayant investi 374 millions de dollars, ce qui a généré un investissement total de 967 millions de dollars. La majorité de ces projets ont été mis en œuvre grâce à l'établissement de priorités par le forum de collaboration sur les transports;
 - o trois projets en partenariat avec l'Administration portuaire de Montréal, la province de Québec et la ville de Montréal, qui ont versé 82,8 millions de dollars pour améliorer l'accès routier et ferroviaire au port de Montréal et optimiser les mouvements intermodaux dans le port, mobilisant des investissements totaux de 196,9 millions de dollars;
 - o deux projets visant à réduire la congestion et à accroître l'efficacité du transport de marchandises au port de Halifax, le gouvernement fédéral ayant investi 47,5 millions de dollars, mobilisant des investissements totaux de 99 millions de dollars;
 - o un ensemble de cinq projets à Prince Rupert visant à améliorer la fluidité ferroviaire et à permettre une expansion importante de la capacité d'exportation de conteneurs et de vrac, y compris l'expansion du pont Zanardi, le gouvernement fédéral ayant investi 161 millions de dollars, ce qui a généré un investissement total de 324 millions de dollars;
 - o deux projets dans le Canada atlantique visant à accroître la capacité de fret aérien à l'aéroport international Stanfield de Halifax et à l'aéroport international Roméo LeBlanc du Grand Moncton, le gouvernement fédéral ayant investi plus de 26 millions de dollars, mobilisant des investissements totaux de 52,9 millions de dollars;
 - o deux projets soutenant l'optimisation de l'utilisation du sol au port de Hamilton, le gouvernement fédéral ayant investi plus de 23 millions de dollars, ce qui a généré un investissement total de 51,5 millions de dollars;
 - o sept projets d'amélioration des routes et des autoroutes dans l'Ouest canadien, le gouvernement fédéral ayant investi 165 millions de dollars, mobilisant des investissements totaux de 418 millions de dollars;
 - o deux projets d'expansion des aéroports au Nunavut, le gouvernement fédéral ayant investi 68 millions de dollars, ce qui a généré un investissement total de 100 millions de dollars;
 - o quatre projets dans le Nord visant à améliorer les routes pour renforcer la connectivité, le gouvernement fédéral ayant investi plus de 255 millions de dollars, ce qui a généré un investissement total de plus de 344,8 millions de dollars;
- le 23 octobre 2020, le ministre fédéral des Transports a lancé un appel à propositions pour les régions de l'Arctique et du Nord dans le cadre du FNCC en vue de projets qui répondent aux priorités et aux besoins des collectivités de l'Arctique et du Nord en matière d'infrastructures de transport.



Irritants pour le commerce non liés à l'infrastructure

Lorsqu'ils discutent des moyens d'améliorer le système de transport en appui au commerce, l'industrie et les autres acteurs impliqués identifient souvent certains obstacles à l'efficacité.

En voici quelques exemples :

- le manque d'harmonisation entre les règlements sur les véhicules commerciaux des provinces et territoires;
- la pénurie de main-d'œuvre;
- les intérêts concurrentiels en matière d'aménagement du territoire, qui peuvent limiter les besoins d'expansion ou augmenter les coûts;
- une réglementation inefficace;
- les processus d'approbation des projets d'infrastructures.

Le Groupe de travail sur l'IPCCC a entrepris un exercice visant à identifier certains irritants communs, notamment :

1. le passage des frontières - régime de dédouanement : compte tenu des volumes, ce système fonctionne généralement bien, mais il existe quelques retards dans l'obtention des autorisations relatives à certains équipements et certaines pièces utilisés dans le secteur de la construction;
2. l'adoption de la technologie : le processus d'approbation de l'utilisation d'une nouvelle technologie peut être long. Certains succès ont été obtenus grâce à des mesures permettant des essais pilotes;
3. le manque d'harmonisation des normes, spécifications et réglementations régionales et transfrontalières qui peut créer des barrières commerciales non tarifaires;
4. les goulots d'étranglement dans un domaine ont des répercussions sur l'ensemble du réseau : jusqu'à présent, les provinces et les territoires ont donné la priorité aux infrastructures favorisant le commerce de façon indépendante, mais de nombreux projets pourraient bénéficier à plusieurs provinces-territoires, car la résolution d'un goulot d'étranglement en particulier peut produire un effet d'entraînement dans tout le pays. Il serait préférable que la hiérarchisation des projets fasse l'objet d'une plus grande collaboration;
5. le financement gouvernemental limité : les membres du Groupe de travail sur l'IPCCC ont indiqué qu'un financement fédéral plus important serait apprécié, en particulier pour les projets susceptibles de profiter à plusieurs provinces et territoires. Cela permettrait de réduire la charge financière des provinces/territoires/municipalités partenaires lorsque des investissements stratégiques sont effectués;
6. le manque de flexibilité financière pour les autorités portuaires : les autorités portuaires canadiennes ont besoin de flexibilité financière pour préserver les infrastructures existantes et soutenir la fiabilité à long terme et l'expansion du corridor commercial;
7. la planification de l'utilisation du sol et la pénurie de terrains industriels : ces grands terrains associés au transport de marchandises à destination et à l'intérieur d'une région remplissent une fonction nationale et sont essentiels à l'économie. Une approche claire, cohérente et élaborée de collaboration favorisera leur protection;
8. le partage des données et des informations entre les secteurs privé et public et entre les gouvernements fédéral et provinciaux/ territoriaux : le partage des données et des informations doit être plus efficace et plus efficient dans la chaîne d'approvisionnement;
9. les processus d'approbation : par exemple, les approbations environnementales liées aux projets de transport courants qui sont soumis à la Loi sur les eaux navigables canadiennes et à la Loi sur l'évaluation d'impact; la consolidation des exigences d'approbation entre les trois ordres de gouvernement en respect des champs de compétence pour les projets hautement prioritaires;
10. l'accès restreint dans les collectivités nordiques et éloignées : les coûts plus élevés et les options de transport limitées (par exemple, le transport aérien) limitent l'accès aux corridors commerciaux nationaux du Canada et la capacité de participer pleinement au commerce et à la croissance économique.



Travaux continus du Groupe de travail

Dans la phase 2 de son mandat, le Groupe de travail sur l'IPCCC travaillera avec des organisations de soutien telles que le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), le Groupe de travail sur la politique concernant les poids et dimensions des véhicules (PPDV), WESTAC, le Groupe de travail sur les données de transport multimodal et l'Équipe d'innovation réglementaire. Le Groupe de travail sur l'IPCCC s'appuiera sur les travaux existants et contribuera, dans la mesure du possible, à l'achèvement de ces travaux.

Voici quelques exemples de travaux déjà en cours que le Groupe de travail sur l'IPCCC espère achever :

- l'Équipe d'innovation réglementaire de Transports Canada s'efforce d'identifier les obstacles réglementaires et les coûts réglementaires cumulatifs qui pourraient affaiblir la chaîne d'approvisionnement et la capacité des entreprises canadiennes à réagir efficacement aux perturbations de la chaîne d'approvisionnement. Dans le cadre d'une étude triennale du secteur des transports sur les impacts de la réglementation des transports sur la compétitivité de la chaîne d'approvisionnement, l'Équipe a récemment lancé des enquêtes ciblées et généralisées sur les activités de transport et les obstacles réglementaires au sein des chaînes d'approvisionnement;
- le Groupe de travail sur la politique concernant les poids et dimensions des véhicules a travaillé avec diligence à l'étude de plusieurs questions. Par exemple, il a :
 - réalisé des progrès en ce qui concerne le poids autorisé des semi-remorques à essieux quadriples auto-directeurs en fonction de la taille des pneus;
 - examiné les poids autorisés pour les véhicules fonctionnant au gaz naturel liquide;
 - examiné les limites de poids des essieux directeurs pour les tracteurs de camion;
 - harmonisé la limite de poids pour les pneus simples à large base de différentes tailles.

Dans la phase 2 de ces travaux, le Groupe de travail sur l'IPCCC examinera plus en détail les irritants communs au commerce et proposera des recommandations pour y remédier.



Mise en place de la phase 2

Au cours de la phase 2, le Groupe de travail sur l'IPCCC étudiera les améliorations à apporter aux politiques et à la planification, notamment les mesures de résilience au climat qui pourraient renforcer la compétitivité du système. Il fournira également un cadre de coordination et de partenariat intersectoriels, intergouvernementaux et multimodaux accrus. Ces travaux comprendront la création d'un cadre fédéral, provincial et territorial commun pour le système de transport canadien en appui au commerce qui pourrait inclure des objectifs et des principes stratégiques communs et l'élaboration d'un plan comprenant des options visant à améliorer le rendement des corridors commerciaux stratégiques du Canada. Ce cadre reposera sur les objectifs, les résultats à long terme et les principaux domaines d'intérêt, qui guideront également les travaux de la phase 2. Bien que les travaux de la phase 2 porteront sur des questions d'intérêt pancanadien, les divers défis régionaux seront également pris en considération.

Les travaux de la phase 2 s'appuieront sur les conclusions de ce rapport afin qu'une exploration et une analyse plus approfondies puissent être réalisées. Le rapport final du Groupe de travail sur l'IPCCC sera présenté au Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière au début de l'année 2022.

Annexe A





Annexe A – Congestion routière

Les cartes ci-dessous illustrent l'indice du temps de trajet* dans certains des plus grands centres urbains du Canada, pendant les périodes de pointe (lundi-vendredi, 6h-10h et 15h-19h).

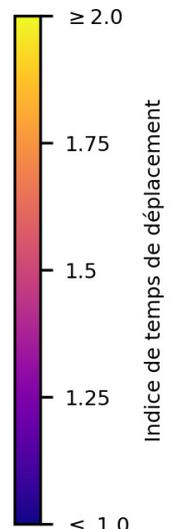
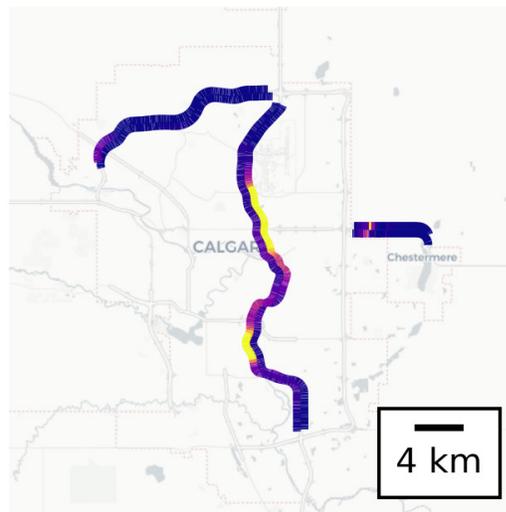
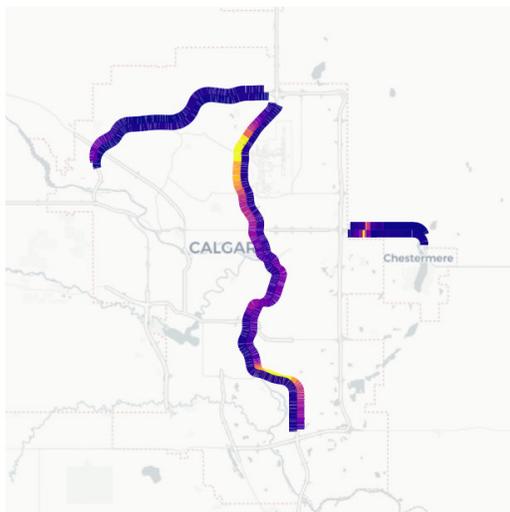


Calgary, AB

Indice de temps de déplacement
Lundi - vendredi, par période de pointe

Septembre 2019, AM (6h - 10h)

Septembre 2019, PM (15h - 19h)



Les cartes © contributeurs à OpenStreetMap, © CARTO. Utilisé sous Licence Ouverte CC BY-SA.
Données vitesse de HERE Technologies.

**L'indice du temps de trajet (ITT) correspond au rapport entre le temps du trajet en période de pointe et le temps du trajet en libre circulation. Cette mesure nous indique le temps que prend un déplacement pendant les heures de pointe comparativement au temps de ce déplacement en période creuse. Par exemple, si un déplacement dure généralement 10 minutes en période creuse, mais 20 minutes en période de pointe, cela se traduit par un ITT de 2,00. Un ITT de 1,00 représente la libre circulation.*

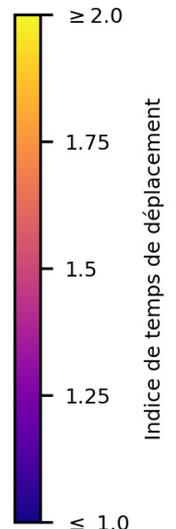
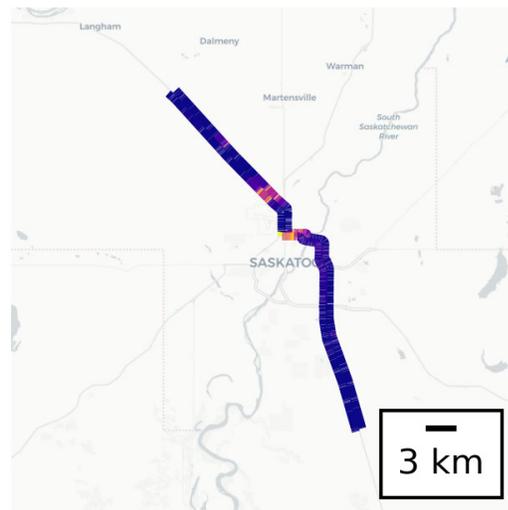
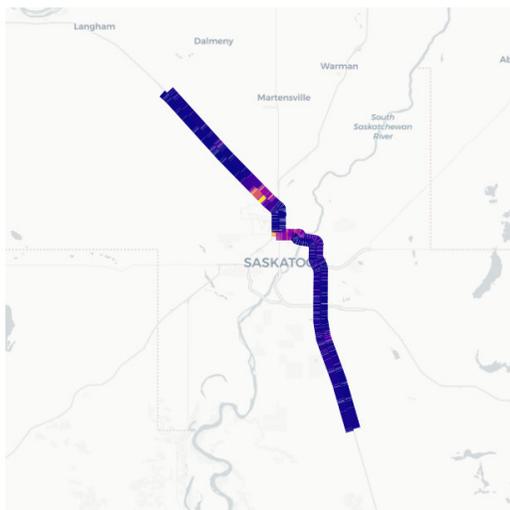
Annexe A



Saskatoon, SK Indice de temps de déplacement Lundi - vendredi, par période de pointe

Septembre 2019, AM (6h - 10h)

Septembre 2019, PM (15h - 19h)



Les cartes © contributeurs à OpenStreetMap, © CARTO. Utilisé sous Licence Ouverte CC BY-SA.
Données vitesse de HERE Technologies.

**L'indice du temps de trajet (ITT) correspond au rapport entre le temps du trajet en période de pointe et le temps du trajet en libre circulation. Cette mesure nous indique le temps que prend un déplacement pendant les heures de pointe comparativement au temps de ce déplacement en période creuse. Par exemple, si un déplacement dure généralement 10 minutes en période creuse, mais 20 minutes en période de pointe, cela se traduit par un ITT de 2,00. Un ITT de 1,00 représente la libre circulation.*

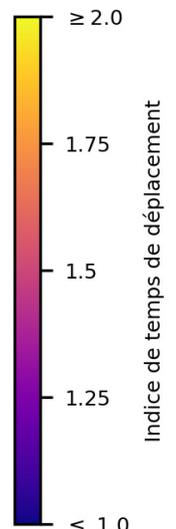
Annexe A



Regina, SK Indice de temps de déplacement Lundi - vendredi, par période de pointe

Septembre 2019, AM (6h - 10h)

Septembre 2019, PM (15h - 19h)



Les cartes © contributeurs à OpenStreetMap, © CARTO. Utilisé sous Licence Ouverte CC BY-SA.
Données vitesse de HERE Technologies.

**L'indice du temps de trajet (ITT) correspond au rapport entre le temps du trajet en période de pointe et le temps du trajet en libre circulation. Cette mesure nous indique le temps que prend un déplacement pendant les heures de pointe comparativement au temps de ce déplacement en période creuse. Par exemple, si un déplacement dure généralement 10 minutes en période creuse, mais 20 minutes en période de pointe, cela se traduit par un ITT de 2,00. Un ITT de 1,00 représente la libre circulation.*

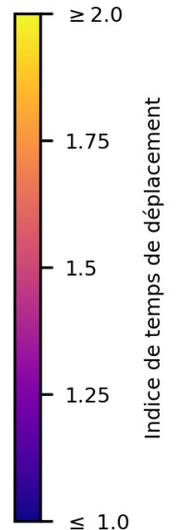
Annexe A



Hamilton, ON
 Indice de temps de déplacement
 Lundi - vendredi, par période de pointe

Septembre 2019, AM (6h - 10h)

Septembre 2019, PM (15h - 19h)



Les cartes © contributeurs à OpenStreetMap, © CARTO. Utilisé sous Licence Ouverte CC BY-SA.
 Données vitesse de HERE Technologies.

**L'indice du temps de trajet (ITT) correspond au rapport entre le temps du trajet en période de pointe et le temps du trajet en libre circulation. Cette mesure nous indique le temps que prend un déplacement pendant les heures de pointe comparativement au temps de ce déplacement en période creuse. Par exemple, si un déplacement dure généralement 10 minutes en période creuse, mais 20 minutes en période de pointe, cela se traduit par un ITT de 2,00. Un ITT de 1,00 représente la libre circulation.*

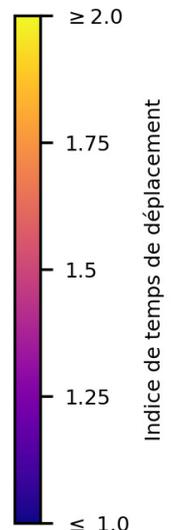
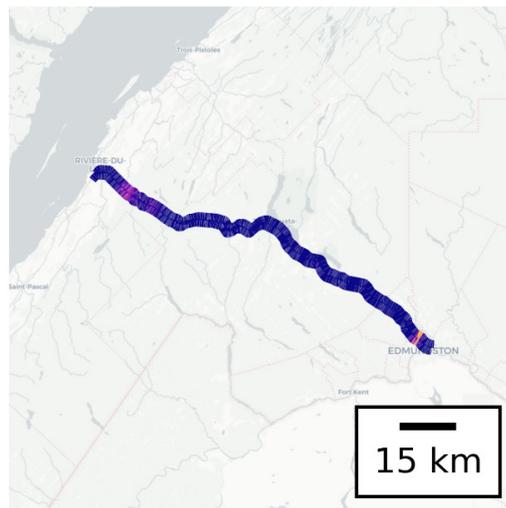
Annexe A



QC AUT-85 / RTE-185, NB HWY-2
Indice de temps de déplacement
Lundi - vendredi, par période de pointe

Septembre 2019, AM (6h - 10h)

Septembre 2019, PM (15h - 19h)



Les cartes © contributeurs à OpenStreetMap, © CARTO. Utilisé sous Licence Ouverte CC BY-SA.
Données vitesse de HERE Technologies.

**L'indice du temps de trajet (ITT) correspond au rapport entre le temps du trajet en période de pointe et le temps du trajet en libre circulation. Cette mesure nous indique le temps que prend un déplacement pendant les heures de pointe comparativement au temps de ce déplacement en période creuse. Par exemple, si un déplacement dure généralement 10 minutes en période creuse, mais 20 minutes en période de pointe, cela se traduit par un ITT de 2,00. Un ITT de 1,00 représente la libre circulation.*

Notes de fin

- 1 Données sur le commerce en direct, Innovation, Sciences et Développement économique Canada (d'après les données de Statistique Canada et du bureau de recensement des États-Unis)
- 2 Ibid
- 3 Ibid
- 4 Cadre d'analyse du fret canadien; Statistique Canada
- 5 Ibid
- 6 Données sur le commerce en direct, Innovation, Sciences et Développement économique Canada (d'après les données de Statistique Canada et du bureau de recensement des États-Unis)
- 7 Bush, E. and Lemmen, D.S., editors (2019): Canada's Changing Climate Report; Government of Canada, Ottawa, ON. 444 p.
- 8 Transports Canada; Base de données sur le trafic ferroviaire.
- 9 Les transports au Canada 2019, Addenda statistique: Tableau RA6: Caractéristiques générales du trafic ferroviaire, 2010-2019.
- 10 Les transports au Canada 2019, Addendum statistique : Tableau M17 : Trafic maritime manutentionné par les Administrations portuaires canadiennes, 2010-2019.
- 11 Les transports au Canada 2019, Addendum statistique : Tableau A17 : Les 10 aéroports canadiens les plus occupés concernant le cargo payant chargé et déchargé, par secteur, 2010-2019.
- 12 Rapport no 5 : Movement of Goods : Three Bold solutions for the Toronto-Waterloo Corridor
- 13 Rapport no 5 : Movement of Goods : Three Bold solutions for the Toronto-Waterloo Corridor, page 22.

Remerciements

Février 2021

L'initiative pancanadienne pour des corridors commerciaux concurrentiels tient à remercier ses membres pour leur contribution et leur dévouement à ce travail. Les membres du groupe de travail incluent :

Colombie-Britannique: Jason Macnaughton; Vikki St- Hilaire

Alberta: Alan Windhorst

Saskatchewan: Barry Gallivan; Ryan Cossitt

Manitoba: Jason Senyk; Anjanette Zielinski

Ontario: Derek Deazeley; Shaunna Hubert; Dylan Kekanovich

Québec: Louis-David Dugal

Nouveau-Brunswick: Shannon Sanford

Nouvelle-Écosse: Royden Trainor

Terre-Neuve-et-Labrador: Herbert Butt

Île-du-Prince-Édouard: Alex Dalziel

Yukon: Richard Gorczyca; Matthew Adaman

Territoires du Nord-Ouest: Lindsey Oosenbrug-Trinh; Darren Locke; Rob Thom; Allison Scott

Transports Canada: Neil Weatherdon; Amy Casey; Michael Ferguson; Annie-Josée Caron; Richard Ramsahoye; Jeffrey Salvail; Idzva Tsatsa Kotwas; Amanda Cinquino; Iain Tyrrell; Matthieu Grenier; Dale Walsh; Mylaine Des Rosiers