

**La Porte continentale et le
Corridor de commerce Ontario-Québec
« Une porte d'entrée sûre, durable et compétitive »**

Évangéline Lévesque, ministère des Transports du Québec

Exposé préparé pour la séance sur le
**Transport urbain des marchandises et portes d'entrée
commerciales - repenser les idées reçues**

Congrès annuel 2009
Association des Transports du Canada
Vancouver (Colombie-Britannique)

Résumé

Un système de transport multimodal développé et intégré au reste de l'Amérique du Nord est nécessaire pour supporter les échanges commerciaux du Québec et de l'Ontario tant avec les États-Unis qu'avec le reste du monde. Malgré la bonne performance de ce système de transport, le Québec, l'Ontario et le Canada devront compter sur un système structuré et performant pour demeurer compétitifs dans le futur.

En juillet 2007, le ministère des Transports du Québec, le ministère des Transports de l'Ontario et Transports Canada ont signé un protocole d'entente énonçant le cadre de collaboration fédéral-provincial pour le développement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec en partenariat avec les secteurs privé et public. Ce protocole d'entente a comme objectif de positionner la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec en tant que système de transport stratégique, intégré et concurrentiel à l'échelle mondiale qui favorise les mouvements à l'appui du commerce international, ainsi que les échanges intérieurs à l'appui de ce commerce. L'objectif global de cette démarche tripartite de planification est l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie globale d'intervention à court, moyen et long termes. Celle-ci permettrait une meilleure intégration des systèmes de transport tout en améliorant leur efficacité, leur sûreté et leur durabilité. Cette initiative est incluse dans une démarche canadienne des portes d'entrées et corridors de commerce, les deux autres portes d'entrées étant l'Initiative de la porte et du corridor Asie-Pacifique et la Porte canadienne de l'Atlantique.

Le but de la communication est tout d'abord de revenir sur les objectifs de la Porte continentale, de faire un court bilan des résultats des études sur les infrastructures et des activités des groupes de travail portant sur les aspects non liés aux infrastructures (politiques, réglementations, opérations). Les analyses, études et les groupes de travail auront permis, entre autres, d'évaluer la demande en transport et de déterminer les problématiques de capacités actuelles et futures ainsi que les problèmes relatifs aux politiques, règlements et opérations. Certaines de ces problématiques sont présentées.

Ces résultats seront utilisés pour l'élaboration d'une stratégie, qui devrait être diffusée à l'automne 2009 et qui aura comme objectif d'identifier des mesures permettant d'optimiser le système de transport multimodal en appui au commerce international. La communication abordera donc le cadre d'élaboration, les principaux enjeux et les principales composantes de la stratégie. Elle pourra aussi traiter plus spécifiquement de certains éléments de la stratégie en fonction de l'état d'avancement des travaux.

Introduction

L'objectif de cette communication est de présenter les grandes lignes de cette ambitieuse démarche de planification qu'est la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec.

Comme il sera expliqué plus en détail plus loin, il s'agit d'une démarche de collaboration entre les gouvernements du Québec, de l'Ontario et du Canada bien sur, mais aussi avec plusieurs partenaires des secteurs privé et public.

Dans un premier temps, avant d'aborder plus spécifiquement l'initiative de la Porte continentale, il est nécessaire de parler de l'importance du commerce extérieur pour le Québec et l'Ontario et du corridor, ce qu'il sous-tend et des autres démarches de corridors au Canada. Ensuite, il sera question du protocole d'entente et de ses objectifs, de la structure de gouvernance et du plan de travail. Suivront les composantes de la stratégie et les premiers constats identifiés en date de juin 2009.

Une localisation stratégique à l'échelle nord-américaine

Le Québec et l'Ontario jouissent d'une position stratégique pour les échanges commerciaux entre l'Amérique du Nord et le reste du monde. Ces deux provinces offrent un axe de pénétration majeur au cœur du continent nord-américain. D'ailleurs, le système Saint-Laurent/Grands Lacs représente le plus court chemin entre l'Europe et les grands marchés nord-américains (cœur économique du Canada et Midwest des États-Unis). En effet, le Québec et l'Ontario ont, dans un rayon de 1 000 kilomètres, soit à moins d'une journée de transport, un accès direct à une concentration de plus de 135 millions de consommateurs.

La situation géographique ainsi qu'une chaîne d'approvisionnement et un système de transport multimodal entièrement intégrés donnent au Québec et à l'Ontario un avantage concurrentiel. Une localisation stratégique donc pour les échanges commerciaux avec nos partenaires.

L'importance du commerce extérieur et du corridor

Le commerce extérieur est fondamental pour l'économie du Québec qui est une des plus ouverte sur le monde. En effet, le Québec se classerait au 8^e rang des pays membres de l'OCDE relativement au degré d'ouverture de son économie. Le Québec devance même le Canada qui occupe le 16^e rang et les États-Unis le 29^e rang. Pour le Québec, l'exportation signifie des emplois et un accroissement de la richesse, facteurs essentiels au maintien et à l'amélioration de la qualité de vie.

En incluant le commerce interprovincial et international, cela équivaut en 2005 à plus 208 G\$ d'échanges pour le Québec, dont 41 G\$ directement avec l'Ontario (20 %), 79 G\$ avec les États-Unis (38 %) et environ 30 % avec le reste du monde.

En termes de croissance, malgré le fait que les États-Unis sont de loin notre principal partenaire commercial, la valeur des échanges avec nos voisins du sud a subi une baisse de près de 16 % entre 2000 et 2007, alors que les échanges avec le reste du monde (excluant les États-Unis) ont augmenté de 47 % et croissent de façon continue.

À noter que les échanges internationaux croissent plus rapidement (108 % entre 1992 et 2005) que ceux au niveau interprovincial (29 % pour la même période).

Le commerce international est donc essentiel à la prospérité économique du Québec, de l'Ontario et du Canada.

Les données suivantes démontrent bien l'importante participation du Québec et de l'Ontario aux échanges commerciaux du Canada :

- Les échanges des biens de l'Ontario et du Québec représentent 70 % de ceux du Canada.
- En 2007, 66 % du commerce international canadien avec l'Asie et l'Europe origine de l'Ontario et du Québec (138 G\$).
- En 2007, 70 % du commerce international canadien avec les États-Unis origine de l'Ontario et du Québec (400 G\$).

Plus spécifiquement, le corridor Ontario-Québec est le principal couloir économique du Canada, supportant plus de 560 G\$ d'échanges commerciaux en 2007. Le corridor regroupe plus de 60 % de la population canadienne, contribue pour plus de 60 % du PIB du pays et compte pour plus de 75 % de la production manufacturière canadienne.

Des infrastructures efficaces

Plus de 250 millions de tonnes de marchandises sont transportées chaque année par le système Saint-Laurent/Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent a de nombreux ports constituant autant de points d'ancrage aux échanges. Le Port de Montréal, ouvert toute l'année, est le deuxième port de conteneurs en importance au Canada. Il a manutentionné près de 1,5 millions de conteneurs équivalent vingt pieds (EVP) en 2008. Ce centre intermodal est desservi par les deux compagnies ferroviaires nationales, CN et CP et plus de 25 compagnies de camionnage.

Deux des aéroports les plus achalandés du Canada sont en Ontario et au Québec. L'aéroport international Pearson de Toronto est le plus achalandé du Canada avec environ 50 % (en valeur) du fret aérien international et 45 % du trafic international et transfrontalier (É.-U.) total de voyageurs. Il est desservi par 71 transporteurs internationaux. L'aéroport Montréal-Trudeau reçoit 17 % du trafic international et transfrontalier (É.-U.) total de passagers et est desservi par 32 transporteurs internationaux.

Les deux principales compagnies ferroviaires du Canada, le Canadien National et le Canadien Pacifique, sillonnent le corridor Ontario-Québec. Ces compagnies sont très bien intégrées au reste du réseau ferroviaire nord-américain puisqu'elles desservent le Canada et plusieurs régions des États-Unis.

Le réseau autoroutier aussi est bien développé et est intégré au reste de l'Amérique du Nord. Les cinq postes frontaliers les plus sollicités au Canada sont localisés en Ontario et au Québec.

Pouvoir se tailler une place stratégique

Afin de répondre adéquatement à la croissance des échanges internationaux, ces infrastructures doivent être adaptées et le système ajusté. Cela se fera dans un contexte compétitif où tous voudront tirer avantage des modifications économiques internationales. Il devient donc important que le Québec et l'Ontario se positionnent face aux changements en cours afin de pouvoir se tailler une place stratégique et poursuivre leur essor économique.

Déjà, en juin 2006, le Québec et l'Ontario s'étaient entendus pour développer le corridor de commerce Ontario-Québec. Cette volonté a été reconfirmée en juillet 2007 alors que le Québec et l'Ontario ont signé un protocole d'entente avec le gouvernement fédéral pour développer la Porte continentale.

Les portes canadiennes

Au niveau fédéral, cette entente découle du *Cadre de politique nationale sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques* qui a été rendu public également en juillet 2007. Ce cadre a identifié trois portes et corridors principaux.

- L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, pour lesquels des investissements majeurs de plus de 1 G\$ ont été consentis.
- La Porte canadienne de l'Atlantique, dont l'entente de collaboration a été signée le 14 octobre 2007 entre les provinces maritimes et le gouvernement fédéral.
- Puis la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec, qui constitue un accès par excellence pour tout commerce outremer avec le cœur du continent nord-américain.

La Porte continentale joue aussi le rôle de plaque tournante pour les deux autres portes puisque le Québec et l'Ontario représentent les centres de consommation, de production et de redistribution les plus importants au Canada. Une part importante des produits qui arrivent au Canada par les ports de Vancouver et d'Halifax est donc destinée aux marchés du Québec et de l'Ontario.

Le protocole d'entente

Les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec ont donc signé un Protocole d'entente le 30 juillet 2007 afin de collaborer pour développer la compétitivité économique du corridor en exploitant les avantages de sa localisation géographique et de son système de transport multimodal.

Le mandat des trois gouvernements est d'encadrer le développement d'une stratégie commune de la Porte continentale où tous les intervenants impliqués, autant publics que privés, s'assurent que les interventions soient convergentes et complémentaires. Cette stratégie devra être déposée à l'automne 2009 et réalisée en partenariat avec les secteurs privé et public.

L'objectif global est de faire de la Porte continentale un système de transport multimodal stratégique, sûr, durable et compétitif en support aux échanges commerciaux internationaux et aux échanges domestique en support au commerce international.

Pour atteindre cet objectif, il est important de mettre tous les intervenants majeurs concernés autour d'une même table. La structure de gouvernance mise en place pour développer la stratégie comprend des partenaires des secteurs privés et des intervenants gouvernementaux (Figure 1).

Donc, sous la gouverne des ministres des Transports des trois administrations, le Comité de direction stratégique, composé des trois sous-ministres et de leurs conseillers stratégiques, guident l'élaboration de la stratégie.

Deux comités consultatifs, un pour le secteur privé et l'autre pour le secteur public, ont été formés afin d'alimenter les réflexions. Le Comité consultatif du secteur public, qui est composé de représentants des ministères des trois gouvernements en lien avec le développement économique, les relations internationales, les affaires municipales, l'environnement, le développement durable et la main-d'œuvre. Le Comité consultatif du secteur privé, qui comprend des expéditeurs, des gestionnaires de réseaux et de services de transport, la Fédération des chambres de commerce du Québec, l'Ontario Chamber of Commerce, le Conseil du Corridor Saint-Laurent-Grands-Lacs et le Southern Ontario Gateway Council.

Compte tenu de l'importance de nos relations commerciales avec les États-Unis, la structure de gouvernance comprend aussi un conseiller stratégique spécifiquement à cet effet, soit M. Michael Kergin, ancien ambassadeur canadien aux États-Unis.

Et finalement, en support à tous ces groupes, on retrouve le secrétariat. Le tout illustre le niveau de collaboration recherché.

Le cadre d'analyse

Les intrants permettant d'élaborer la stratégie sont de trois ordres :

- Les études sur les infrastructures;
- Les groupes de travail sur les aspects non-liés aux infrastructures;
- La contribution des partenaires.

Les études sur les infrastructures traitent de la demande en transport et des besoins actuels et futurs en infrastructures pour tous les modes de transport ainsi que pour les connexions intermodales. Ces études auront généré plus de 200 consultations ciblées permettant d'identifier les enjeux, défis et solutions pour le système de transport multimodal actuel.

Les études tripartites que nous avons entreprises sont les suivantes :

- Préviation des mouvements des biens, d'échanges et de la demande de transport à l'échelle nationale.
- Bénéfices économiques de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec.
- Étude multimodale portant sur les mouvements du trafic des marchandises et des passagers et sur l'infrastructure.
- Étude sur les enjeux frontaliers.
- Études GPS sur les performances des autoroutes du réseau de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec.

L'étude sur « L'Évaluation des conditions routières d'accessibilité aux terminaux intermodaux et centres de distribution et de manutention » a été divisée en deux études bipartites Québec-Canada et Ontario-Canada.

Les Groupes de travail sur les aspects non liés aux infrastructures traitent des politiques, réglementations et opérations ayant une incidence sur l'efficacité et la compétitivité du système de transport. En tout, huit thématiques ont été identifiées et pour lesquels des groupes de travail interministériels et intergouvernementaux ont été mis en place. Les groupes ont abordé ces secteurs afin de fournir à la stratégie une meilleure connaissance des problématiques sur les aspects non-liés aux infrastructures et de proposer des avenues de solution.

Il s'agit de :

- Amélioration des opérations
- Enjeux réglementaires
- Relations de travail
- Développement des compétences
- Amélioration des échanges commerciaux
- Stratégie de sensibilisation des États-Unis
- Services relatifs à la frontière
- Développement durable

La contribution des partenaires est un élément très important puisque ce sont les expéditeurs, les transporteurs, les gestionnaires de réseau, les planificateurs et les instances locales qui vivent les problématiques quotidiennement et qui sont à même de nous les communiquer par différents moyens.

Lors des conférences sur les tendances économiques globales qui ont eu lieu à Vancouver, Toronto et Montréal, les représentants du secteur privé et du milieu local ont eu l'occasion de s'exprimer sur les tendances générales au niveau économiques. De plus, les conférences de Toronto et Montréal ont permis aux intervenants de souligner les principales problématiques vécues dans le corridor Ontario-Québec ainsi que les propositions pour les régler.

Les études du Conseil du Corridor Saint-Laurent-Grands-Lacs, du Southern Ontario Gateway Council et des chambres de commerce du Québec et de l'Ontario sont aussi des intrants majeurs qui ont été pris en considération.

Finalement, pour permettre au plus grand nombre d'intervenants de s'exprimer, nous avons aussi lancé un appel de mémoire public. Des 675 lettres d'invitation que nous avons envoyées et de l'appel public sur le site web de la Porte continentale, 34 organisations ont déposé un mémoire, faisant ressortir plusieurs problématiques et solutions. Par ailleurs, des rencontres spécifiques avec des représentants régionaux et locaux ont eu lieu.

L'ensemble de ces informations nous permet de développer des scénarios d'investissements en infrastructure qui comprennent à la fois des investissements publics et privés ainsi que des mesures opérationnelles, réglementaires et relatives aux politiques, qui pourront répondre aux besoins et s'intégrer au milieu.

Le plan de communication

Dans un dossier comme celui-ci, les communications sont essentielles au succès de l'initiative. La Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec sera un succès si on réussit à véritablement être en support au commerce extérieur et si les expéditeurs considèrent que la Porte continentale est efficiente et compétitive. Il faut donc les informer et les sensibiliser sur l'initiative de la Porte continentale et ses objectifs.

De plus, il faut démontrer l'efficacité du système de transport multimodal canadien aux investisseurs locaux et internationaux ainsi qu'aux expéditeurs à l'aide d'actions concrètes pour stimuler les investissements au Québec et en Ontario.

Un plan de communication sera donc mis en œuvre afin de souligner tous les avantages de la Porte continentale, de promouvoir les projets d'infrastructures qui seront réalisés ainsi que les mesures réglementaires, opérationnelles et relatives aux politiques qui seront mises en place.

Composantes de la stratégie

La stratégie de la Porte continentale n'est pas encore complétée mais un cadre d'élaboration a été proposé. La stratégie pourra être présentée en cinq parties :

- 1) Le diagnostic comprend le **contexte, la problématique, les enjeux et les défis**. On y traitera des problématiques et défis majeurs et des opportunités dans un environnement économique changeant au niveau international.
- 2) Une **Vision**, brève et articulée, qui dit où on va, assortie d'**orientations stratégiques** et d'objectifs concrets.
- 3) Un **Plan d'action** qui sera à court, moyen et long termes. C'est la section la plus importante du document. Il couvre les personnes et les marchandises, tous les modes de façon individuelle et intégrée ainsi que tous les types de marchandises.
- 4) Le rôle des **partenaires, le financement**
- 5) Finalement, la **Mise en œuvre et la reddition de comptes** comprendra les suivis et des mises à jour périodiques.

Contexte et défis

Sans dévoiler le contenu précis de la stratégie, il est possible, à cette étape, de présenter les principaux enjeux soulevés par les partenaires ainsi que les défis qui y sont associés. Les principales problématiques portent sur les infrastructures (principalement en milieu urbain), les opérations, les politiques et la réglementation. Le tableau 1 suivant en dresse la liste.

Tableau 1 : Liste de certains enjeux soulevés par les partenaires

Fluidité des mouvements de marchandises
<ul style="list-style-type: none"> - Congestion routière en milieu urbain - Sécurité et fluidité aux passages à niveau - Efficacité et sûreté des mouvements transfrontaliers - Mouvements ferroviaires de marchandises et de passagers utilisant la même infrastructure - Utilisation efficace de la Voie maritime du Saint-Laurent
Connexions intermodales
<ul style="list-style-type: none"> - Accès routiers et ferroviaires aux terminaux intermodaux, plateformes logistiques, parcs industriels et centres de distribution - Efficacité et flexibilité des opérations de transbordement aux terminaux intermodaux, plateformes logistiques, parcs industriels et centres de distribution
Réglementation
<ul style="list-style-type: none"> - Frais et redevances qui réduisent la compétitivité de l'industrie du transport, entre autres, ceux associés à la navigation sur le fleuve Saint-Laurent et sur la Voie maritime - Harmonisation de réglementations en transport entre les provinces et entre le Canada et les États-Unis - Accords aériens internationaux - Procédures d'évaluations environnementales
Autres
<ul style="list-style-type: none"> - Transport maritime sur courte distance - Sûreté des équipements portuaires et maritimes - Main-d'œuvre qualifiée et suffisante - Protection des corridors de transport actuels (développés ou non) - Planification à long terme des corridors de transport

Ces enjeux nous ont permis d'identifier plusieurs défis relatifs à l'efficacité du système, à son intégration, à sa capacité, à la sûreté et à la sécurité ainsi qu'au développement durable dans une optique à long-terme. Ces défis sont importants, puisqu'ils concernent tous les modes de transport, les secteurs public et privé et les différentes étapes des chaînes d'approvisionnement.

Ainsi, ces problématiques, et défis qui y sont associés, ont permis d'identifier nos principales orientations et le besoin de concentrer nos efforts sur l'intégration, l'optimisation et l'adaptabilité lors de la sélection des mesures à mettre en place.

- **Intégré** – connecter de manière efficace et coordonnée tous les modes afin de maximiser les alternatives des expéditeurs pour une meilleure intégration dans les milieux construits et naturels, pour favoriser le développement économique et la qualité de vie dans une perspective de développement durable.
- **Optimisé** – utiliser de façon optimale les infrastructures existantes afin de permettre le transport de marchandises et le déplacement des personnes partout dans le monde, rapidement, sans entraves et de manière fiable, tout en minimisant les impacts sur l'environnement naturel et construit.
- **Adapté** – répondre aux changements économiques et aux exigences en transport et aux besoins en évolution des voyageurs, expéditeurs, compagnies de transport et de chaînes d'approvisionnement tout en assurant le bien-être des générations futures.

Conclusion

Les trois gouvernements profiteront des prochaines semaines pour compléter le travail d'élaboration de la stratégie qui est déjà bien amorcé pour être en mesure de la rendre publique bientôt. La communication actuelle ne présente donc que les grandes lignes de l'initiative ainsi que les premières réflexions à ce jour. Beaucoup de travail sera effectué prochainement pour en arriver à une stratégie qui sera commune aux trois gouvernements et qui aura été réalisée en partenariat avec les secteurs public et privé.

Pour des informations supplémentaires, il est possible de visiter le site web de la Porte continentale au www.portecontinentale.ca. Il est aussi possible de contacter l'équipe de la Porte continentale par courriel à : info@portecontinentale.ca.

Figures

Figure 1 : Structure de gouvernance

