

**La Porte continentale et le
Corridor de commerce Ontario-Québec**

Évangéline Lévesque, ministère des Transports du Québec

Exposé préparé pour la séance sur les
**Bonnes pratiques de planification
des transports urbains**

Congrès annuel 2010
Association des Transports du Canada
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Sommaire

La Porte continentale a été mise en place à la suite de la signature d'un protocole d'entente entre les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec pour développer, en partenariat avec les secteurs privé et public, un système de transport multimodal stratégique, sûr, durable et compétitif en support aux échanges internationaux. L'objectif de cette présentation est de faire le suivi sur cette démarche de planification qu'est la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec et de présenter certains constats qui sont ressortis des études, des activités des groupes de travail et des consultations auprès de nos partenaires à propos du système de transport.

La Porte continentale fait partie d'une démarche globale de planification des portes et corridors de commerce à l'échelle canadienne. Deux autres portes et corridors ont été mis en place : Asie-Pacifique et Atlantique.

Trois éléments distinguent la Porte continentale des deux autres portes canadiennes :

- Elle fournit un accès direct aux principaux marchés nord-américains avec plus de 135 millions de consommateurs dans un rayon de 1000 kilomètres;
- Elle représente le principal couloir économique du Canada supportant 560 G\$ d'échanges commerciaux, soit presque trois fois la valeur des échanges combinés des deux autres portes canadiennes;
- Le système de transport est intégré au reste de l'Amérique du Nord et comprend quatre modes le long du Corridor Saint-Laurent-Grands Lacs, lequel est connecté au cœur du continent.

Bien que le corridor Ontario-Québec soit très efficace et intégré, certaines de ses composantes peuvent toujours être optimisées pour améliorer sa compétitivité, tel que soulevé par les partenaires dans les études, lors des consultations, dans les mémoires et à l'occasion de divers événements de la Porte continentale.

- La congestion routière et l'accessibilité aux centres intermodaux;
- Les passages à niveau;
- Les contraintes de capacité de certains ports;
- L'harmonisation;
- La sûreté;

Le processus de planification de la Porte continentale a identifié les secteurs sur lesquels les trois gouvernements devraient mettre l'emphase, soit l'efficacité du système, son intégration, son état et sa capacité, le développement durable et la sûreté et la sécurité.

1. Introduction

L'objectif de cette présentation est de faire le suivi sur cette démarche de planification qu'est la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec et de faire état de certains constats qui sont ressortis des études, des activités des groupes de travail et des consultations auprès de nos partenaires concernant les principales problématiques du système de transport.

Dans un premier temps, il est nécessaire de revenir brièvement sur ce qu'est la Porte continentale et quel est l'objectif de cette initiative puis de souligner les éléments qui distinguent la Porte continentale des autres portes canadiennes. Avant de discuter plus en détail de ces éléments, un retour rapide sur le cadre d'analyse permettra de voir dans quel contexte les résultats ont été obtenus.

2. Mise en contexte de la Porte continentale

2.1 Qu'est-ce que la Porte continentale?

C'est en juillet 2007 que l'initiative de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec a été mise en place suite à la signature d'un protocole d'entente entre les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec. L'objectif de l'entente est de travailler en partenariat **pour développer la compétitivité économique du corridor Ontario-Québec en exploitant les avantages de sa localisation géographique et de son système de transport multimodal.**

Les trois gouvernements ont travaillé conjointement pour développer une stratégie commune où tous les intervenants impliqués, autant publics que privés, s'assurent que les interventions soient convergentes et complémentaires.

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 de même qu'aux échanges intérieurs en appui au commerce extérieur.

Afin d'être en mesure de bien répondre aux besoins et d'avoir un portrait le plus complet possible, les trois gouvernements ont convenu d'associer à la démarche plusieurs représentants des secteurs privé et public au Québec et en Ontario, soit :

- Trois conseillers stratégiques du secteur privé, un pour chaque gouvernement
 - Claude Robert, Robert Transport;
 - Madeleine Paquin, Logistec;
 - Patrick R. Sinnott, Canadian Tire.

- Une quarantaine de représentants du secteur privé incluant des expéditeurs et des fournisseurs de services de transport ainsi que des représentants des chambres de commerce, du Conseil du Corridor Saint-Laurent-Grands Lacs et du Southern Ontario Gateway Council.

- Une cinquantaine de représentants 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.
- Un conseiller stratégique spécifiquement pour les relations Canada-États-Unis, monsieur Michael Kergin, ancien ambassadeur du Canada aux États-Unis.

2.2 Une démarche de planification à l'échelle canadienne

La Porte continentale fait partie d'une démarche globale de planification des portes et corridors de commerce à l'échelle canadienne. Deux autres portes et corridors de commerce ont été mis en place au Canada : Asie-Pacifique et Atlantique.

La Porte continentale est celle qui permet le mieux de relier les marchés extérieurs via l'océan Atlantique au cœur du continent nord américain. Elle joue aussi le rôle de plaque tournante pour les portes de l'Asie-Pacifique et de l'Atlantique puisqu'une part importante des produits qui transitent par les ports de Vancouver et d'Halifax sont destinés ou originent du Québec et de l'Ontario.

3. Ce qui nous distingue

3.1 Un accès direct aux principaux marchés nord-américains

Le Québec et l'Ontario jouissent d'une localisation privilégiée à proximité des principaux marchés du Canada et des États-Unis (Midwest et Côte Est). 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. Si on considère les trois pays membre de l'ALÉNA (Accord de libre-échange nord-américain) que sont le Canada, les États-Unis et le Mexique, c'est environ 450 millions de consommateurs qui sont accessibles.

Le système Saint-Laurent – Grands Lacs, route maritime qui s'étend sur plus de 3700 km, permet un accès direct au cœur du continent à partir de l'océan Atlantique. L'accès par le Saint-Laurent représente d'ailleurs le chemin le plus court entre Europe et le Midwest américain. Un conteneur qui part de l'Europe du Nord et qui transite par le Port de Montréal arrivera à Chicago 2 jours et 4 jours plus tôt que s'il passe respectivement par les ports de New York ou de Virginie.

3.2 Principal corridor commercial du Canada

L'Ontario et le Québec se positionnent favorablement en Amérique du Nord quant à la force de leur économie. Les économies combinées du Québec et de l'Ontario représentent la 4^{ième} économie la plus importante en Amérique du Nord après celles des États de la Californie, du Texas et de New York.

L'Ontario et le Québec comprennent les centres de consommation, de production et de redistribution les plus importants au Canada et représentent le cœur économique du pays puisqu'ensembles, ils :

- Regroupent plus de 60% de la population canadienne;
- Contribuent à plus de 60% du PIB du pays; et
- Comptent pour plus de 75% de la production manufacturière nationale.

Les échanges internationaux sont essentiels à la prospérité économique du Québec, de l'Ontario et du Canada. Les statistiques suivantes démontrent bien l'importante participation du Québec et de l'Ontario aux échanges commerciaux canadiens :

- 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 provenait de l'Ontario et du Québec (138 G\$);
- En 2007, 70 % du commerce international canadien avec les États-Unis provenait de l'Ontario et du Québec (400 G\$).

Le corridor Ontario-Québec est le principal couloir économique du Canada, supportant plus de 560 G\$ d'échanges commerciaux en 2007¹, ce qui représente presque trois fois la valeur des échanges combinés des portes Asie-Pacifique et Atlantique réunis (Figure 1).

Le Québec et l'Ontario présentent des structures d'échanges différentes. Depuis quelques années, le Québec a connu une plus grande diversification de ses partenaires commerciaux. Bien que les États-Unis soit encore, et de loin, son principal partenaire commercial, la valeur des échanges avec son voisin 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. Cela implique une plus grande utilisation du mode maritime dans l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent.

L'Ontario a des relations d'échanges économiques importantes avec les États-Unis, ceux-ci représentant plus de 75% du total des échanges, ayant comme résultat une utilisation importante des modes terrestres (routier et ferroviaire) ainsi que des postes frontaliers. L'industrie automobile en Ontario est une des raisons qui explique les liens privilégiés qu'entretient l'Ontario avec les États-Unis.

La figure 2 démontre bien les différences dans la structure des échanges entre le Québec et l'Ontario.

3.3 Un système de transport multimodal intégré

Le système de transport multimodal de la Porte continentale est efficace et bien intégré au système nord-américain. Il est caractérisé par la présence des quatre modes de transport le long du corridor.

¹ Ce nombre inclut 21 G\$ de biens en transit.

Le réseau routier représente l'armature principale de ce système puisqu'il permet de relier les villes et les régions au reste du continent. Il est bien développé et intégré au reste de l'Amérique du Nord. Le Québec et l'Ontario comptent un nombre important de postes frontaliers dont les cinq plus achalandés au Canada, ceux-ci représentant près du deux-tiers des échanges transfrontaliers par camion.

Les aéroports de Toronto (Leaster B. Pearson) et Montréal (Pierre-Elliott-Trudeau et Mirabel) sont des aéroports clés pour le transport des personnes et du fret au Canada. 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. Les infrastructures aéroportuaires sont utilisées par 71 transporteurs internationaux qui offrent des liens directs avec 150 destinations dans le monde. Montréal-Trudeau reçoit 17 % du trafic international et transfrontalier (É.-U.) total de passagers et est desservi par 32 transporteurs internationaux. L'Aéroport de Mirabel est dédié spécifiquement au transport de fret et se positionne avantageusement parmi les aéroports canadiens.

Au niveau maritime, plus de 250 millions de tonnes de marchandises sont transportées chaque année par le système Saint-Laurent-Grands Lacs. 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 million de conteneurs équivalent vingt pieds (EVP) en 2008 (près de 1,25 million d'EVP en 2009). Ce centre intermodal est desservi par les deux compagnies ferroviaires nationales, Canadien National (CN) et Canadien Pacifique (CP) et plus de 25 compagnies de camionnage.

Les deux principales compagnies ferroviaires du Canada, CN et CP, 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. De plus, elles ont établi des partenariats avec des compagnies américaines et mexicaines leur permettant d'accéder à un plus grand nombre de régions dans ces deux pays.

Les centres intermodaux sont aussi un élément important dans le système de transport. Les quatre centres intermodaux les plus importants au Canada sont localisés à Toronto et à Montréal.

4. Le cadre d'analyse

Pour analyser le système de transport, les trois gouvernements ont convenu de développer un cadre d'analyse composé :

- D'études, qui traitent principalement des problématiques et solutions reliées aux infrastructures;
- De groupes de travail, qui ont abordé les aspects de la réglementation, des opérations et des politiques qui affectent la compétitivité du système de transport;
- De la contribution de plusieurs partenaires des secteurs privé et public;
- D'un groupe de travail sur les communications.

4.1 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 et leurs interconnexions. Ces études auront généré plus de 200 consultations ciblées permettant d'identifier les enjeux, défis et solutions pour le système de transport multimodal actuel. Une étude a aussi été réalisée pour évaluer l'importance et les bénéfices économiques de la Porte continentale.

4.2 Les Groupes de travail ont abordés les aspects réglementaires, d'opérations et de politiques 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 pour discuter de différents sujets tels que les aspects réglementaires, le développement des compétences et le développement durable. Les groupes ont abordé ces secteurs afin de fournir une meilleure connaissance des problématiques et de proposer des avenues de solution. La Porte continentale est d'ailleurs la seule initiative parmi les portes et corridors du Canada où ces aspects ont été analysés.

4.3 La contribution des partenaires comprend les études réalisées par le Conseil du Corridor Saint-Laurent-Grands Lacs, le Southern Ontario Gateway Council et les chambres de commerce du Québec et de l'Ontario. De plus, environ 35 organisations et compagnies ont répondu à l'appel de mémoire en soumettant leur point de vue concernant les principales problématiques du corridor ainsi que les solutions potentielles pour améliorer son efficacité. Finalement, certains intervenants ont aussi exprimé leur point de vue lors des rencontres des comités consultatifs et à l'occasion des conférences organisées dans le cadre de la Porte continentale.

4.4 Le plan de communication mis en œuvre depuis 2007 avait comme principal objectif de faire connaître la Porte continentale principalement aux intervenants canadiens. Les trois administrations comptent poursuivre leurs travaux en élaborant un plan de sensibilisation et de marketing qui aura comme objectif d'attirer les utilisateurs internationaux à recourir à la Porte continentale pour augmenter les échanges entre le cœur économique de l'Amérique du Nord et les marchés outre-mer et attirer des investisseurs afin qu'ils viennent s'installer au Québec et en Ontario.

5. Point de vue des partenaires sur le système de transport

Bien que le corridor Ontario-Québec soit très efficace et intégré, il est aussi le plus achalandé au Canada et certaines de ses composantes peuvent être optimisées afin d'améliorer sa compétitivité.

Cette section vise à présenter certaines de ces composantes telles que soulevées par les partenaires dans les études, les mémoires et les événements organisés dans le cadre de la Porte continentale (conférences et rencontres des comités consultatifs). La Stratégie, qui sera développée conjointement par les trois gouvernements, sera inspirée de ces résultats. Le Plan d'action accompagnera la Stratégie et dressera un portrait des activités à mettre en œuvre.

5.1 Congestion² du réseau supérieur et accessibilité aux terminaux intermodaux

La congestion routière est une entrave importante aux mouvements routiers de marchandises. Dans la grande région Montréal, certains tronçons autoroutiers sont congestionnés plusieurs heures chaque jour, entre autres sur les autoroutes Métropolitaine (40) et Décarie (15). Les ponts pour accéder à l'île de Montréal sont aussi fréquemment congestionnés. Le parachèvement de l'autoroute 30 au sud de Montréal devrait soulager partiellement le réseau autoroutier de l'île de Montréal. Dans une moindre mesure, il y a aussi de la congestion dans la région de Québec.

En Ontario, les deux régions principales où il y a de la congestion sont dans la Région du Grand Toronto et Hamilton, spécialement sur l'autoroute 401 et sur la Queen Elizabeth Way (QEW) ainsi qu'au poste frontalier Windsor-Détroit. Pour cette dernière, le Canada et l'Ontario travaillent actuellement avec les États-Unis pour développer un deuxième pont connu sous le PIRD, le Passage International de la Rivière Détroit, qui améliorera les flux d'échange internationaux qui transitent au poste frontalier Windsor-Détroit.

La plupart des principaux ports, aéroports et équipements intermodaux en Ontario et au Québec sont localisés dans les régions de Toronto et Montréal. Leur croissance a résulté en une concentration importante de mouvements de camions sur les routes locales permettant d'accéder aux équipements et, jumelé avec une augmentation des mouvements automobiles, l'accessibilité à ces équipements a été affectée.

En plus, les routes d'accès à ces équipements intermodaux peuvent aussi comporter certaines lacunes comme :

- une géométrie routière déficiente (nombre et largeur des voies, rayons de courbure, etc.);
- la présence d'un passage à niveau à proximité;
- un accès qui n'est pas direct et qui demande un détour; ou
- des infrastructures en mauvais état.

5.2 Réseau ferroviaire et passages à niveau

Aucun goulot d'étranglement n'a été identifié sur le réseau ferroviaire en Ontario et au Québec, sauf le tunnel du CP à Windsor qui n'a pas la hauteur de dégagement nécessaire pour accommoder les conteneurs de 9 pieds 6 pouces gerbés. Cependant, certaines lignes dans les régions de Toronto et Montréal fonctionnent à capacité ou tout près. La plupart de ces lignes sont aussi utilisées par les trains de passagers (VIA ou trains de banlieue), ce qui réduit la capacité disponible pour les trains de marchandises dans une proportion plus grande que le simple ratio du nombre de trains marchandises/passagers. Cette situation de cohabitation du réseau se complexifie avec les besoins locaux de triage et les accès aux cours de triage/intermodales qui sont en développement. Les compagnies ferroviaires ont indiquées que la capacité est suffisante sur ces lignes pour le transport de marchandises mais qu'il n'y avait plus de capacité disponible pour des trains de passagers supplémentaires.

² Les niveaux de congestion ont été calculés et ne sont pas basés sur le point de vue des intervenants.

CN et CP ont tous deux identifié un certain nombre de passages à niveau qu'il faudrait étager parce qu'ils ont un impact sur les opérations d'aiguillage et sur la capacité. Ces passages à niveau sont principalement localisés sur le corridor Montréal-Toronto dont certains à proximité d'équipements intermodaux.

Pour les CFIL (chemins de fer d'intérêt local), le principal problème est l'état des infrastructures. Ces compagnies ont souvent peu de moyens financiers pour conserver leurs infrastructures en bon état. Elles doivent donc souvent réduire la qualité du service (réduire leur vitesse par exemple) afin de continuer à opérer de manière sécuritaire.

5.3 Contraintes de capacité à certains ports

Certains ports du Saint-Laurent (Montréal, Québec, Sept-Îles et Trois-Rivières) ont identifié des contraintes de capacité ne leur permettant pas d'opérer de manière optimale. Ce sont habituellement les espaces utilisés pour les opérations et l'entreposage qui sont insuffisants. De plus, certains de leurs quais ne sont plus adéquats pour recevoir les navires d'aujourd'hui, qui sont de plus en plus gros. Ces problématiques limitent beaucoup la compétitivité de ces ports par rapport aux ports américains.

La plupart des échanges commerciaux des ports de l'Ontario se fait avec les ports des États des Grands Lacs. Il n'existe pas de problèmes de capacité importante pour les ports de l'Ontario. Le vieillissement des infrastructures demeure cependant une préoccupation.

5.4 Capacité suffisante au niveau aérien

Il n'y pas de problématique majeure de capacité aux aéroports de l'Ontario et du Québec à ce moment-ci. Cependant, plusieurs partenaires ont mentionné leur inquiétude par rapport au partage des activités à Montréal entre les aéroports de Mirabel et Trudeau. Il semble que cette situation empêche le développement des opérations de cargo aérien à Montréal.

Malgré cela, les aéroports de la Porte continentale offrent de bons services, mais il y a encore du travail à accomplir pour qu'ils deviennent plus présents sur les marchés, en particulier aux États-Unis. Environ 41% du fret aérien international de la Porte continentale est transporté par camion dans les aéroports des États-Unis pour être expédié par avion.

On poursuit le travail avec les partenaires du mode aérien pour identifier les secteurs clés à améliorer pour aider l'industrie du fret aérien au Canada à croître.

5.5 Les aspects réglementaires, de politiques et d'opérations

Plusieurs problématiques concernant les politiques, l'administration, la réglementation et les opérations peuvent aussi réduire l'efficacité du système de transport. Les intervenants en ont identifiés plusieurs qui sont actuellement pris en considération.

Par exemple, mentionnons les problématiques suivantes qui affectent la compétitivité du système:

- Les processus administratifs reliés à la collecte des frais, réduisant la compétitivité de l'industrie du transport, en particulier en ce qui concerne la navigation sur le fleuve Saint-Laurent et sur la Voie maritime du Saint-Laurent;
 - Harmonisation de réglementations en transport entre les provinces et entre le Canada et les États-Unis (ex : pneus simples à bande large, limitation de charges, trains routiers, etc.);
 - Fardeau administratif relié aux évaluations environnementales.
- D'autres aspects ont aussi été soulignés comme étant importants à considérer :
 - Le développement du transport maritime de courte distance;
 - Exigences et délais aux frontières;
 - Sûreté ferroviaire, des ports et des équipements maritimes;
 - Main-d'œuvre qualifiée et suffisante;
 - Protection et planification à long terme des corridors de transport.

6. Secteurs d'intervention permettant le développement de la Porte continentale

Le processus de planification de la Porte continentale et du corridor de commerce Ontario-Québec a permis d'identifier nos principales orientations et de concentrer nos efforts sur l'intégration, l'optimisation et l'adaptabilité du système de transport. Pour ce faire, les trois gouvernements ont convenu d'intervenir en priorité dans les secteurs suivants :

- 1- L'efficacité du système de transport, permettant aux entreprises de demeurer compétitives;
- 2- L'intégration des quatre modes afin d'améliorer les interconnexions et de conserver une fluidité de mouvements pour les marchandises;
- 3- L'état et la capacité des infrastructures pour être en mesure de répondre aux besoins actuels et futurs;
- 4- Le développement durable;
- 5- La sûreté et la sécurité du système, tout en s'assurant de ne pas être une entrave aux mouvements de marchandises.

Les actions, qui peuvent être des projets d'infrastructures et des mesures réglementaires, opérationnelles ou de politiques, permettront au système de transport multimodal de s'adapter à l'évolution de la demande future.

7. Conclusion

Les activités réalisées dans le cadre de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec ont permis d'obtenir un excellent portrait des problématiques qui affectent l'efficacité du système de transport. Des pistes de solutions sont déjà envisagées pour faire face à ces problématiques et pour améliorer l'intégration du système. Le fait de travailler en partenariat permettra de mettre en place des solutions qui seront cohérentes et qui répondront aux besoins des utilisateurs du système de transport pour réduire les coûts, générer des emplois et augmenter la richesse collective.

Figures

Figure 1 : Échanges commerciaux supportés par les trois portes canadiennes

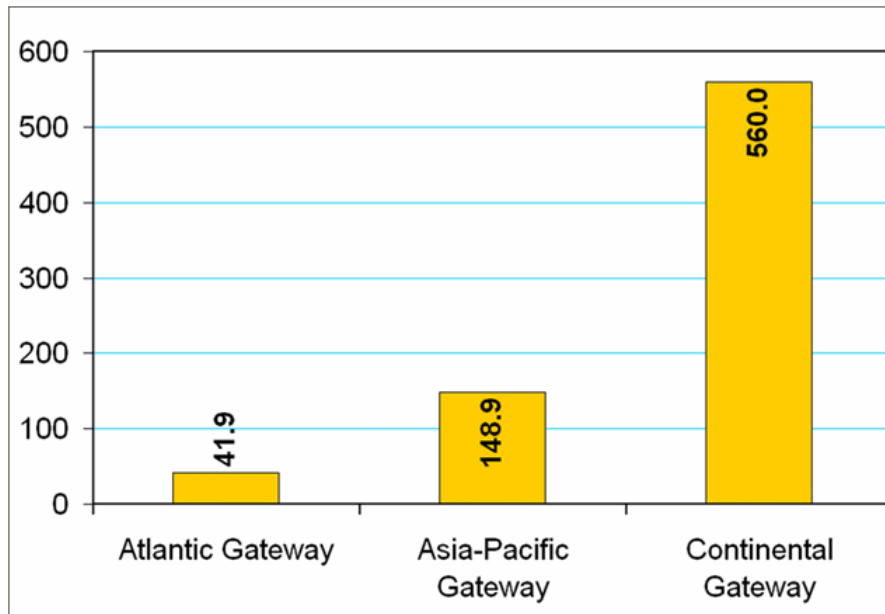


Figure 2 : Échanges commerciaux totaux par province (2007)

