REGARDER VERS L'AVENIR

Un plan pour investir dans le système de transport du Canada

Décembre 2005

LE CONSEIL DE LA FÉDÉRATION

Lors de la rencontre d'août 2005 du Conseil de la fédération, qui a eu lieu à Banff en Alberta, les premiers ministres des provinces et territoires ont identifié le système de transport du Canada comme élément essentiel pour stimuler la croissance économique, la compétitivité à l'échelle internationale et pour un meilleur niveau de vie pour tous les Canadiens.

Les premiers ministres ont alors fait valoir que pour permettre au Canada de réussir sur le marché mondial, nous devons construire et maintenir un système de transport moderne—un système qui soit à la fois sécuritaire et sûr, tout en étant apte à soutenir un réseau de commerce mondial. Mais d'abord et avant tout, un tel système nécessite un partenariat solide entre les gouvernements.

Les gouvernements ont la responsabilité et le devoir d'investir dans différentes composantes du système de transport de notre pays. Pour que les investissements locaux, provinciaux et territoriaux puissent être optimaux, il est aussi approprié qu'essentiel que le gouvernement fédéral contribue lui aussi de manière significative.

Les récents programmes d'infrastructures fédéraux contribuent à la modernisation des corridors commerciaux internationaux, des portes d'entrée et des systèmes de transport urbains. Ces programmes doivent se poursuivre et être développés. De plus, des investissements fédéraux prévisibles et substantiels sont requis de façon urgente.

Le document *Regarder vers l'avenir : un plan pour investir dans le système de transport du Canada*, livre les grandes lignes d'une stratégie nationale en matière de transport en identifiant un réseau stratégique, en détaillant les priorités des provinces et des territoires, en recommandant les changements à apporter au cadre politique et en demandant un nouveau partenariat de financement avec le gouvernement fédéral.

TABLE DES MATIÈRES

UNE VISION PARTAGÉE 1

LES POSSIBILITÉS 2

LES DÉFIS 3

UN RÉSEAU NATIONAL DÉFINI 4

INCLURE TOUTES LES PROVINCES ET TERRITOIRES 4

DES RÔLES ET DES RESPONSABILITÉS VARIÉS 5

MODERNISER LES POLITIQUES PUBLIQUES 5

INVESTISSEMENTS NÉCESSAIRES 6

INVESTIR DANS LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE 8

PARTAGER LA RESPONSABILITÉ 9

RÉSUMÉ : UN APPEL À L'ACTION 10

ANNEXE 1 : CRITÈRES DÉFINISSANT LE SYSTÈME STRATÉGIQUE NATIONAL DE TRANSPORT 11

- Aéroports 11
- Ports 11
- Transport ferroviaire de marchandises 12
- Transport interurbain de passagers par rail 13
- Routes 14
- Passages frontaliers Canada/États-Unis 14
- Artères urbaines 14
- Transport en commun urbain 14
- Traversiers 15

ANNEXE 2 : INCLURE TOUTES LES PROVINCES ET TOUS LES TERRITOIRES 16

- Le Nord 16
- Provinces de l'Ouest 18
- Ontario 18
- Québec 20
- Provinces Atlantiques 22

ANNEXE 3 : PRIORITÉS EN MATIÈRE DE POLITIQUES 24

- Tous les modes de transport 24
- Partenariats novateurs 25
- Transport aérien 26
- Transport maritime 27
- Transport ferroviaire 29
- Transport routier 30
- Transport urbain 31
- Nord 31
- Souveraineté 32

UNE VISION PARTAGÉE

Les Canadiens partagent une vision commune de leur système de transport. Ils veulent que celui-ci soit un moteur de croissance économique et contribue à l'amélioration du niveau de vie des Canadiens et au maintien d'un environnement de qualité.

Les premiers ministres des provinces et territoires ont élaboré cette stratégie nationale globale de transport et ce plan d'investissement dans les infrastructures en vue d'accroître la compétitivité et la prospérité du Canada.

Cette stratégie se fonde sur des principes clé :

- Stimulation de la croissance économique, la compétitivité et la productivité;
- Regroupement de tous les modes de transport de manière intégrée et équilibrée;
- Inclusion de toutes les provinces et tous les territoires et reconnaissance des besoins différents en infrastructures;
- Amélioration de la sécurité, la sûreté et de l'efficience des corridors desservant les portes d'entrée stratégiques et les grands pôles économiques;
- Reconnaissance du rôle stratégique des centres urbains et du transport en commun et élimination de la congestion urbaine et interurbaine;
- Facilitation de la circulation interprovinciale/territoriale et internationale tant pour le commerce que pour le tourisme;
- Amélioration de l'accès aux composantes de transport stratégiques dont les raccordements autoroutiers sont actuellement vieillissants, congestionnés ou inexistants;
- Promotion de l'innovation et de l'efficacité;
- Responsabilisation sur le plan environnemental;
- Protection de la souveraineté canadienne, et
- Lien d'un océan à l'autre.

LES POSSIBILITÉS

> « Renforcer la position du Canada en tant que nation commerçante et accroître la capacité de notre système de transport constituent des priorités pour l'ensemble du pays. »
>
> *Jean Lapierre, ministre fédéral des Transports, 21 octobre 2005*
> *Lancement de la porte d'entrée du Pacifique, Vancouver*

Aujourd'hui, la mondialisation du commerce est stimulée par les déplacements rapides, continus et sécuritaires des biens et des personnes dans des réseaux commerciaux mondiaux.

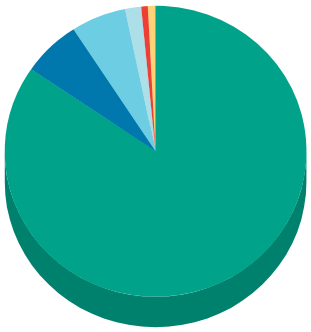
En misant sur notre avantage géographique, notre économie forte, nos ressources abondantes et notre expertise de pointe, nous devons saisir les occasions qu'offrent les économies en croissance rapide comme la Chine, l'Inde et les pays de l'Asie-Pacifique.

Le Canada a aussi besoin de poursuivre le développement et d'assurer la croissance des échanges avec l'Union européenne, les pays membres de l'ALENA, l'Amérique du Sud et les corridors commerciaux nord-sud, avec notre plus important partenaire commercial, les États-Unis. Le potentiel d'accroissement de la productivité se réalisera par la réhabilitation, l'augmentation de la capacité, l'optimisation des infrastructures et l'utilisation de nouvelles technologies.

Le commerce intérieur, les liens culturels et l'édification du pays seront tous facilités par un réseau de transport intégré et bien rodé.

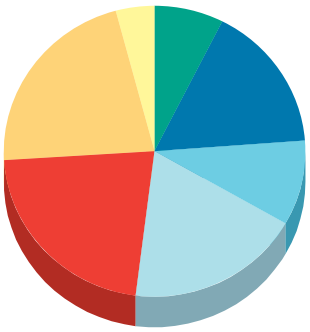
PUR LE CANADA, LE COMMERCE EST ESSENTIEL

Destination des exportation canadiennes



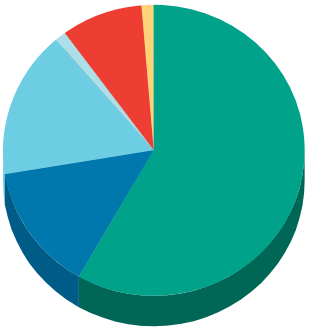
États Unis
Moyen-Orient
Europe
Mexique, Amérique centrale et Amérique du Sud
Asie
Afrique et autres

Exportations canadiennes par produit



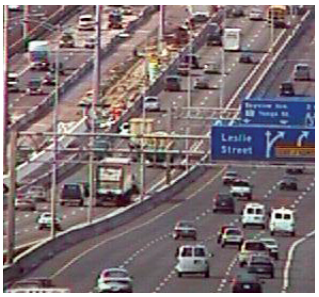
Produits agricoles et de pêche
Machines et matérial
Produits énergétiques
Produits de l'industrie automobile
Produits forestiers
Biens de consommation
Produits industriels

Origine des importations canadiennes



États Unis
Moyen-Orient
Europe
Mexique, Amérique centrale et Amérique du Sud
Asie
Afrique et autres

LES DÉFIS



Le système de transport du Canada fait face à plusieurs défis complexes et importants engendrés par les changements économiques, environnementaux, technologiques, ainsi qu'à l'égard de la sécurité nationale et de la souveraineté.

Le Canada est un pays fortement urbanisé et les infrastructures de transport des grandes villes nécessitent une attention urgente. Plus de 80 % des Canadiens vivent dans les centres urbains dont 48 % dans les huit plus grandes villes (Toronto, Montréal, Vancouver, Ottawa-Gatineau, Calgary, Edmonton, Winnipeg et Québec) où se trouvent plus de 50 % de tous les emplois au pays. La congestion des voies de circulation dans les plus grandes villes canadiennes a des effets négatifs sur la qualité de vie des citoyens, sur la qualité de l'environnement et la fluidité des voies commerciales vitales.

D'autres régions ont aussi besoin d'améliorations significatives de leur infrastructure. L'activité économique des régions rurales est très dépendante de leur système de transport pour accéder aux ressources et aux marchés. La grandeur du pays fait en sorte que certaines régions éloignées doivent composer avec des infrastructures insuffisantes pour relier leur économie régionale et leurs importantes richesses naturelles avec le reste du Canada et du monde.

Le défi financier est le plus important parce que les transports doivent concurrencer d'autres priorités budgétaires et que les investissements dans les infrastructures majeures de transport sont coûteux et peuvent s'étendre sur plusieurs années.

Afin de profiter au maximum des infrastructures existantes et de construire pour l'avenir, des investissements accrus devront être consentis dans les portes d'entrée, les corridors commerciaux, le réseau routier national, les passages frontaliers, les réseaux ferroviaires et maritimes, les ports, les aéroports, les installations intermodales, les artères urbaines majeures et le transport en commun. Relever tous ces défis exige une bonne planification et un financement durable.

UN RÉSEAU NATIONAL DÉFINI

Comme pour tout engagement à l'échelle d'un pays aussi vaste et diversifié que le Canada, une stratégie nationale de transport doit inclure des perspectives sur les plans national, provincial et territorial. Cette stratégie doit :

- identifier un réseau stratégique de transport à l'échelle nationale qui doit inclure les communautés rurales, éloignées, ou nordiques et les industries;
- permettre le mouvement des biens et des personnes dans les provinces et territoires densément peuplés et à fort volume de déplacements aussi bien que dans les régions rurales ou éloignées;
- respecter les priorités des provinces et territoires et être suffisamment souple pour répondre à leurs besoins;
- permettre à toutes les provinces et territoires d'augmenter leur contribution à la croissance canadienne liée aux exportations;
- renforcer les partenariats auxquels participent les gouvernements;
- prévoir le rôle significatif que le secteur privé sera appelé à jouer.

Un réseau national intégré et multimodal prend en compte les éléments les plus stratégiques du système de transport du Canada, qu'ils soient existants ou projetés dans l'avenir. Le tableau de **l'annexe 1** dresse la liste des critères permettant d'identifier les composantes stratégiques d'un système national multimodal de transport pour le Canada. Les cartes 1 à 6 illustrent ce réseau stratégique.

INCLURE TOUTES LES PROVINCES ET LES TERRITOIRES

En matière de transport, chaque province et territoire fait face à des défis uniques qui requièrent le soutien financier du gouvernement fédéral pour mieux soutenir et stimuler leur économie par le biais d'infrastructures de transport améliorées.

Pour plusieurs communautés autochtones, des réseaux de voies de communication améliorés sont aussi nécessaires pour faire progresser leur économie.

À **l'annexe 2**, les provinces et les territoires présentent un résumé de leurs possibilités, de leurs défis et de leurs priorités en matière de transport.

DES RÔLES ET DES RESPONSABILITÉS VARIÉS

Il existe de nombreux types de rôles et de responsabilités, de modèles de gouvernance, de financement et de revenu parmi les différents acteurs au sein du système de transport. En voici quelques exemples :

- Les chemins de fer de catégorie 1 sont la propriété de deux corporations privées, le Canadien Pacifique et le Canadien National, qui en sont aussi les exploitants.
- Les aéroports nationaux du pays sont gérés par des autorités aéroportuaires indépendantes (à l'exception de celles des territoires nordiques). Les plus importantes s'autofinancent à partir de ventes, de tarifs et de loyers perçus.
- Air Canada a été privatisée, tout comme le système de navigation aérienne, maintenant exploité par NavCanada.
- 19 ports dans six provinces sont désignés et exploités de façon indépendante par les Administrations portuaires canadiennes (APC) et sont dotés de leurs propres sources de revenus et capacité d'emprunt.

Généralement, ces installations de transport stratégiques autosuffisantes privées ou exploitées de manière indépendante ne nécessitent pas de soutien financier direct du gouvernement pour des projets d'immobilisations. Cependant, des changements législatifs et politiques sont nécessaires pour faciliter l'accès au financement requis pour investir dans les infrastructures. Les autres infrastructures importantes à l'échelle nationale et régionale qui disposent de peu ou d'aucune possibilité d'être financièrement autonomes devraient bénéficier en priorité d'un financement public.

Le défi du financement est encore plus considérable pour les composantes importantes du système de transport qui ne sont pas autofinancées, notamment les autoroutes, le transport en commun urbain et interrégional, les routes en milieu urbain, les passages frontaliers et leurs routes d'accès. Des investissements significatifs et durables doivent être consentis pour ces composantes essentielles du système de transport si l'on veut qu'elles répondent aux attentes économiques, sociales et environnementales fixées par les Canadiens.

MODERNISER LES POLITIQUES PUBLIQUES

Une stratégie nationale de transport nécessite aussi une politique et un cadre législatif qui lui sont favorables. En modernisant nos politiques et règlements pour encourager les investissements, promouvoir le commerce et assurer des déplacements continus et efficaces des biens et des personnes, nous devons aussi regarder vers l'avenir et anticiper les changements avec lesquels le système devra composer.

Notre compétitivité sur le marché mondial et notre capacité à bâtir des économies nationale, provinciales et territoriales fortes sont

grandement affectées par les politiques et règlements qui ont une influence sur l'utilisation des infrastructures de transport et les investissements qui s'y rattachent. Cette réforme des politiques autant que le moment choisi pour son implantation sont d'une importance cruciale pour lui permettre d'avoir des répercussions positives.

La réduction ou l'élimination des fardeaux réglementaires de même que l'harmonisation des processus de réglementation doivent être constamment présents à l'agenda.

L'annexe 3 résume les grands secteurs où une réforme des politiques est nécessaire pour faire un usage le plus efficace possible des infrastructures de transport actuelles et bien saisir les opportunités de demain.

INVESTISSEMENTS NÉCESSAIRES

Une évaluation détaillée des investissements nécessaires à moyen et à long terme pour l'ensemble des infrastructures de transport du Canada reste encore à faire. Des prévisions d'investissements nécessaires pour certains grands segments du système qui sont actuellement disponibles indiquent que ces investissements dépassent de loin les dépenses actuelles et projetées des gouvernements.

Les villes canadiennes sont des moteurs économiques qui comptent à elles seules pour une importante partie des besoins en investissements. Pour assurer la pérennité et le développement des artères urbaines et des réseaux de transport en commun, des investissements majeurs sont en effet nécessaires dans les villes où se concentrent la population et la croissance économique afin de garder les systèmes existants en bon état et de favoriser leur expansion.

En 2005, un groupe de travail fédéral/provincial/territorial sur les transports urbains a évalué les investissements nécessaires pour les infrastructures de transport en commun dans les villes canadiennes se situent à au moins 23 milliards de dollars au cours des prochaines années. Les investissements nécessaires pour les artères urbaines et les ponts sont encore plus importants et se chiffrent à 66 milliards de dollars sur dix ans.

Dès 1998, le Conseil des ministres des Transports avait évalué les besoins en matière d'investissements dans le Réseau routier national (RRN) à plus de 17 milliards de dollars. Depuis lors, le RRN s'est développé et les coûts se sont accrus. Il n'existe aucun programme fédéral pour financer ces routes si importantes sur le plan national, si ce n'est ceux qui existent déjà et qui viendront bientôt à échéance : le Programme stratégique d'infrastructures routières, le Programme d'infrastructures stratégiques, le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et le Fonds sur l'infrastructure frontalière.

En 2004, l'Ontario a évalué que les systèmes de transport en commun de la province auraient besoin de plus de 10 milliards de dollars au cours des quatre prochaines années. Sur dix ans, le tout représente une somme de 25 milliards de dollars. De plus, les artères urbaines de la province auraient besoin de quelque 27,5 milliards de dollars au cours de la même période. Les investissements nécessaires sont encore plus grands que la capacité de la province de les financer. De nouveaux partenariats en matière de financement sont nécessaires.

Le Québec estime que 20 milliards de dollars seraient requis pour faire face au déficit actuel et prévu en matière d'infrastructures de transport au cours des dix prochaines années. Ce montant ne comprend pas les besoins financiers des ports des Administrations portuaires canadiennes (APC), des aéroports du Réseau national des aéroports (RNA), des chemins de fer et des terminaux de Classe 1 et de diverses autres infrastructures de transport privées.

Dans leur *Western Transportation Infrastructure Strategy for an Economic Network* (Stratégie d'infrastructures de transport pour un réseau économique) de mars 2005, les provinces de l'Ouest ont identifié les dépenses en immobilisations à tout près de 16 milliards de dollars au cours des dix prochaines années pour les priorités stratégiques dans tous les modes de transport. Le tout n'inclut pas les coûts d'entretien ou les coûts d'immobilisations de projets importants à l'échelle régionale et qui ne font pas partie du réseau stratégique national.

Les provinces atlantiques ont estimé que près de 4 milliards de dollars de dépenses en immobilisations seront nécessaires pour faire face au déficit des infrastructures du RRN dans ces provinces seulement. Une étude récente portant sur les projets de grandes infrastructures dans les provinces atlantiques a aussi permis d'identifier des projets spécifiques dans les autres modes de transport nécessitant un financement de 2,3 milliards de dollars. Ce montant ne couvre pas les besoins importants requis pour d'autres autoroutes dont les provinces sont responsables ni les besoins financiers des administrations portuaires canadiennes et d'autres ports, des aéroports du Réseau national des aéroports, des chemins de fer et d'autres infrastructures de transport propriété privée ou exploitées par le privé.

Les territoires ont pour leur part estimé que plus de 2,5 milliards de dollars seront nécessaires pour des priorités visant les infrastructures de transport.

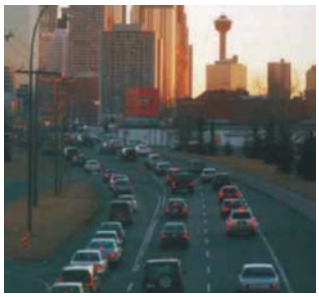
En se basant sur ces estimations préliminaires, les provinces et les territoires estiment qu'environ 97 milliards de dollars seront requis pour les dépenses en immobilisations dans les priorités en matière de transport au cours des dix prochaines années.

INVESTIR DANS LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE

Les États-Unis et d'autres économies fortes voient les transports comme un élément essentiel de leur croissance économique et de leur compétitivité. Ces pays disposent de plans bien ciblés et d'un financement dédié à l'amélioration de leurs réseaux de transport nationaux. En 2005, le congrès des États-Unis a adopté une loi en matière de transport qui garantit aux États une somme de 286,4 milliards de dollars sur six ans pour le financement des autoroutes et du transport en commun. Ce financement fédéral provient principalement—à 90 %—des taxes sur les carburants qui sont retournées aux États où elles ont été perçues.

Le Canada a besoin d'un programme d'investissement national à long terme similaire à celui des États-Unis pour les autoroutes et le transport en commun. Au Canada, les gouvernements fédéral et provinciaux tirent des revenus significatifs des taxes sur les carburants. Selon le *Rapport annuel de Transport Canada* de 2004, les provinces et les territoires ont pris les devants en investissant 6,2 milliards de dollars, soit l'équivalent de 92 % des taxes sur les carburants qu'ils perçoivent (il s'agit là d'une moyenne; certaines provinces ont investi plus de 100 % des taxes sur les carburants perçues). De plus, les municipalités ont dépensé plus de 6,9 milliards de dollars en transport, une somme provenant de leurs propres sources de revenu et de transferts provinciaux. En comparaison, au cours de la même période, le gouvernement fédéral a accumulé plus de 5,1 milliards de dollars provenant des taxes sur les carburants, mais n'a investi dans les routes que 441 millions de dollars, soit seulement 9 % des revenus tirés des taxes sur les carburants.

Depuis 2003-2004, le gouvernement fédéral a fait des ouvertures importantes en offrant du financement pour les transports et à d'autres fins à partir des sommes provenant des taxes sur les carburants. Il a en effet consacré cinq milliards de dollars sur cinq ans à des infrastructures municipales qui respectent l'environnement, ce qui peut inclure des projets pour le transport en commun et la réhabilitation des routes et des ponts. Le budget fédéral de 2005 a aussi prévu 800 millions de dollars sur deux ans pour le financement du transport en commun. La promesse de renouveler les programmes de dépenses pour les infrastructures et le lancement de nouveaux programmes de portes d'entrée, qui comprennent du soutien au transport, sont encourageants. Mais il est nécessaire de faire plus. Le gouvernement fédéral doit fournir un financement adéquat, stable et à long terme pour les infrastructures de transport.



PARTAGER LA RESPONSABILITÉ

Les besoins actuels en matière d'investissements traduisent bien la nécessité d'un programme d'investissement à long terme en transport, mis en place à partir du moyen le plus évident—les revenus fédéraux des taxes sur les carburants.

Les provinces et les territoires reconnaissent que le gouvernement fédéral dispose de programmes existants qui doivent être financés par les revenus des taxes sur les carburants. Les fonds ne devraient pas être détournés de ces programmes. Toutefois, le gouvernement fédéral dispose aussi de revenus considérables provenant de sources liées au transport qui ne sont pas réinvesties dans ce secteur.

À l'aide de données de Statistique Canada et à partir des revenus perçus au cours des cinq dernières années, les revenus du gouvernement fédéral provenant des taxes sur les carburants sont évalués au total à 48,67 milliards de dollars pour les dix prochaines années. L'actuel engagement du gouvernement fédéral à partager ses revenus avec les municipalités coûtera 15 milliards de dollars au cours de la même période. L'engagement fédéral de 2005 pour le financement du transport en commun se chiffre à un autre 800 millions de dollars. Par conséquent, la portion non attribuée de la taxe sur l'essence totalise, pour dix ans, 32,87 milliards de dollars.

Total des revenus provenant de la taxe sur les carburants (10 ans)	48,67 milliards $
MOINS engagements de la **taxe sur les carburants:**	
Infrastructures municipales (10 ans)	(15,8 milliards $)
Total non distribué	**32,87 milliards $**

Les provinces et les territoires estiment que les fonds non attribués provenant de la taxe d'accise fédérale doivent être consacrés à un **Fonds des infrastructures stratégiques de transport** et distribués de façon équitable en vue d'assurer un financement de base stable et adéquat pour les investissements en immobilisations. La formule de financement doit respecter les compétences des gouvernements et permettre une souplesse et une autonomie dans les décisions d'investissements que prendront les provinces et territoires pour que les projets retenus en priorité correspondent à leurs besoins respectifs.

Les niveaux de financement proposés ne répondront pas à tous les besoins du système de transport national. Le renouvellement et le développement des programmes fédéraux d'infrastructures existants continueront d'être nécessaires en partenariat avec des investissements importants des provinces, des territoires, des municipalités et du secteur privé.

RÉSUMÉ : UN APPEL À L'ACTION

Le Canada s'est construit à partir de projets de transport audacieux, nés d'une vision d'un Canada prospère imaginée par nos prédécesseurs. Aujourd'hui, les infrastructures de transport de notre pays continuent de jouer un rôle crucial pour notre économie et pour le niveau de vie dans toutes les provinces et les territoires. Toutefois, un nouveau partenariat en matière de financement devra être mis en place rapidement pour stimuler la croissance et la diversification économique, accroître la productivité et la compétitivité internationale, et renforcer l'autosuffisance des communautés et mieux intégrer les provinces et territoires vers un avenir prospère.

Les investissements dans les infrastructures de transport coûtent cher et peuvent prendre des années à planifier et à mettre en œuvre. Ils ne peuvent se concrétiser à partir d'ententes de financement incertaines ou ponctuelles. En conséquence, il est impératif que la nouvelle entente sur les transports puisse être soutenue par un financement stable, adéquat et à long terme.

Les enjeux sont trop importants pour ne pas agir immédiatement. Le bien-être futur des Canadiens de toutes les provinces et des territoires est directement lié au fait que les investissements dans les infrastructures de transport demeurent une priorité de premier plan.

ANNEXE I : CRITÈRES DÉFINISSANT LE SYSTÈME STRATÉGIQUE NATIONAL DE TRANSPORT

La présente constitue une tentative préliminaire d'identifier les critères visant à définir un système stratégique national de transport.

AÉROPORTS

- Aéroports du RNA existants, ou
- Aéroports qui ne sont pas du RNA et qui sont situés dans des capitales provinciales/territoriales, ou
- Aéroports qui ne sont pas du RNA accueillant au moins 200 000 passagers par an, ou
- Aéroports qui ne sont pas du RNA accueillant au moins 50 000 tonnes de marchandises par an, ou
- Deuxième plus important aéroport de chaque province/territoire, ou
- Aéroport d'urgence désigné pour le survol polaire ou le survol en haute altitude ou comme escale alternative, ou
- Autre plaque tournante régionale d'importance.

Résultats : Vancouver, Victoria, Kelowna, Prince George, Abbotsford, Edmonton, Calgary, Regina, Saskatoon, Winnipeg, Thompson, Churchill, Toronto, Hamilton, London, Ottawa, Thunder Bay, Montréal - Trudeau/Mirabel, Québec, Rouyn Noranda, Bagotville, Sept-Îles, Fredericton, Saint John, Moncton, Halifax, Sydney, Charlottetown, St. John's, Gander, Deer Lake, Yellowknife, Inuvik, Whitehorse, Dawson, Norman Wells, Iqaluit, Rankin Inlet et autres plaques tournantes régionales.

PORTS

- Ports des administrations portuaires canadiennes (APC), ou
- Ports non administrés par les APC accueillant au moins 100 camions par jour (dans chaque direction), ou
- Ports non administrés par les APC accueillant au moins un poids de 50 000 équivalent vingt-pieds (EVP) de fret par année ou son équivalent en poids, ou
- Ports les plus achalandés et ayant une importance commerciale pour les provinces/territoires pour le commerce interprovincial ou international, ou
- Voie maritime du Saint-Laurent.

Résultats : Fraser River, Nanaimo, Port Alberni, North Fraser, Prince Rupert, Vancouver, Kitimat, Churchill, Hamilton, Thunder Bay, Toronto, Windsor, Montréal, Québec, Port-Saguenay, Sept-Îles, Trois-Rivières, Baie-Comeau, Port-Cartier, Matane, Bécancour, Belledune, Saint John, Bayside, Halifax, Détroit de Canso, Charlottetown, St-John's, Come By Chance, Wiffen Head, Cornerbrook, Lewisporte, Botwood, Hay River, Iqualuit, Bathurst Inlet, Rankin Inlet, Skagway[1]

TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

- Lignes interrégionales majeures (chemins de fer de catégorie 1); ou
- Lignes secondaires donnant accès aux territoires, aux États-Unis ou porte d'entrée internationale alternative; ou
- Terminaux intermodaux de chemins de fer de catégorie 1 accueillant au moins 100 camions par jour (dans chaque direction); ou
- Terminaux intermodaux de chemins de fer de catégorie 1, avec un minimum de 50,000 EVP de fret par année ou son équivalent en poids, ou
- Chemins de fer qui ne sont pas de catégorie 1 (chemins de fer d'intérêt local) et terminaux intermodaux reliés à des chemins de fer de catégorie 1 et qui transportent au moins 25 000 wagons par an ou leur équivalent en poids.

Résultats : Consultez la carte 1 pour les chemins de fer de catégorie 1

Les chemins de fer qui ne sont pas de catégorie 1 (chemins de fer d'intérêt local) comprennent :

Colombie-Britannique

- Burlington Northern Santa Fe Railway
- Southern Railway of British Columbia

Alberta

- Mackenzie Northern Railway
- Athabasca Northern Railway
- Savage Alberta Railway
- Lakeland and Waterways Railway

Saskatchewan

- Carlton Trail Railway

1 Port américain

Manitoba

- Hudson Bay Railway

Ontario

- Ottawa Valley
- Goderich Exeter
- Ontario Northland

Québec

- Matapédia et du Golfe
- Québec-Gatineau
- Roberval-Saguenay
- Arnaud
- Québec North Shore and Labrador
- Rivière Romaine
- Cartier
- Montréal, Maine & Atlantique
- Saint-Laurent & Atlantique
- Chemin de fer du Port de Montréal

Nouveau-Brunswick

- New Brunswick Southern Railway
- Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe inc
- New Brunswick East Coast Railway
- Montreal, Maine and Atlantic Railway

Nouvelle-Écosse

- Cape Breton & Central Nova Scotia Railway

Terre-Neuve

- Quebec North Shore Labrador Railway

Territoires du Nord-Ouest

- Mackenzie Northern Railway

Gares intermodales à: Greater Vancouver, Edmonton, Calgary, Regina, Saskatoon, Winnipeg, Toronto, Montréal, Québec et Moncton.

TRANSPORT INTERURBAIN DE PASSAGERS PAR RAIL

- Chemins de fer interurbains pour le transport de passagers et terminaux (gares) desservant au moins 50 000 personnes par an, ou
- qui représentent une valeur touristique équivalant à 50 millions $ par année.

Résultats : Service de transport ferroviaire de VIA Rail et gares principales dans les corridors suivants : Québec/Montréal, Montréal/Ottawa, Montréal/Toronto, Toronto/Windsor, Québec/Montréal/New York et Montréal/Moncton/Halifax.

ROUTES

- Toutes les routes du RRN et les connexions intermodales.

Résultats : Se référer à la carte à cet effet

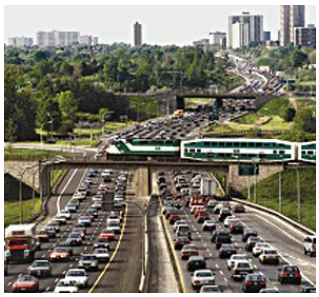
PASSAGES FRONTALIERS CANADA/ÉTATS-UNIS

- Passages frontaliers où circule au moins une valeur 500 millions de dollars en commerce et tourisme par année et qui sont ouverts 24 heures par jour, ou
- Passages frontaliers où circulent au moins 1,5 million de véhicules par an.

Résultats : Frontière Pacifique, Huntingdon, Osoyoos, Kingsgate, Coutts, North Portal, Emerson, Windsor, Fort Erie, Queenston, Sarnia, Niagara Falls, Landsdowne, Prescott, Pigeon River, Cornwall, Sault Ste. Marie, Lacolle, Philipsburgh, Rock Island, St-Théophile, Woodstock, St-Stephen, Edmundston

ARTÈRES URBAINES

- Connexions intermodales du RRN et les routes les plus courtes qui relient des routes du RRN à des gares intermodales urbaines (incluant transport en commun, traversiers et gares de passagers), ou
- Principales artères urbaines avec accès contrôlé reliées à des routes du RRN et ayant un fort volume de véhicules, ou
- Artères urbaines qui desservent des centres économiques d'importance à l'intérieur des régions métropolitaines de recensement, avec concentrations significatives d'emplois dans le secteur industriel.



TRANSPORT EN COMMUN URBAIN

- Systèmes de transport en commun et de gares dans les 27 zones métropolitaines telles que définies par Statistique Canada, ou
- Systèmes de transport en commun dans les municipalités qui sont ou seront admissibles à un financement du fédéral pour le transport en commun.

Résultats : Victoria, Vancouver, Abbotsford, Calgary, Edmonton, Regina, Saskatoon, Winnipeg, Hamilton, Kingston, Kitchener, London, Oshawa, St. Catharines-Niagara, Sudbury, Thunder Bay, Toronto, Windsor, Ottawa-Gatineau, Montréal, Québec, Saguenay, Sherbrooke, Trois-Rivières, Saint John, Halifax, St-John's et tous les systèmes de transport en commun des municipalités qui sont ou seront admissibles à un financement fédéral.

Gares intermodales de transit à Toronto, Montréal et Québec.

TRAVERSIERS

- Tous les traversiers interprovinciaux/internationaux de propriété canadienne (saisonniers ou non) et les infrastructures qui leur sont associées, ou
- Traversiers intraprovinciaux et infrastructures qui leur sont associées et qui, des deux côtés, sont reliés à une route du RRN.

Résultats : Vancouver/Victoria; Vancouver/Nanaimo, Îles-de-la-Madeleine/Souris, Ste-Barbe/Lourdes-de-Blanc-Sablon, Baie-Comeau/Matane, Matane/Godbout, Tadoussac/Baie-Ste-Catherine, Sorel/St-Ignace-de-Loyola, Rivière-du-Loup/St-Siméon, Rimouski/Forestville, Trois-Pistoles/Les Escoumins, Saint John/Digby, Port-aux-Basques/North Sydney, Argentia/North Sydney, Yarmouth/Bar Harbour, Yarmouth/Portland, Caribou/Woods Islands

ANNEXE 2 : INCLURE TOUTES LES PROVINCES ET TOUS LES TERRITOIRES

La géographie, les économies et les densités de population varient dans notre pays. Même si les régions partagent la même vision et les mêmes principes, elles ont des besoins différents. Le système national doit d'abord reconnaître la variété des besoins en terme d'infrastructure au pays, puis les équilibrer et les intégrer.

LE NORD

Ensemble, le Nord du Canada, le Yukon, le Nunavut et les Territoires du Nord-Ouest englobent 40 % de la masse terrestre du Canada, abritent les deux tiers de ses lignes côtières, partagent 14 % des frontières Canada/États-Unis et interagissent avec les intérêts européens dans l'Arctique de l'Est. Malgré sa portée géographique considérable, l'intérêt politique canadien pour le Nord a de tout temps été limité.

Or, le temps a changé les choses. Le Nord est maintenant reconnu comme un véritable coffre au trésor rempli de ressources renouvelables et non renouvelables qui pourront bénéficier à tous les Canadiens. Les mines de diamant, de pierres précieuses et de métaux de base déjà construites, en construction ou projetées dans les territoires ont jeté les bases d'une économie saine et dynamique. Le secteur huile et gaz fait aussi l'objet d'activité intense et présente un grand potentiel dans les trois territoires. D'ici une décennie, deux nouveaux pipelines pourraient transporter du gaz naturel provenant du delta du Mackenzie et du versant nord de l'Alaska vers les marchés plus au sud. Le lancement d'une structure pour une stratégie pour le Nord, le 14 décembre 2004, par le premier ministre du Canada et les trois premiers ministres du Nord a été à ce titre la reconnaissance implicite et directe du potentiel de cette région en matière de ressources.

Le temps a aussi permis de faire évoluer les perceptions qui avaient cours depuis longtemps voulant que le Nord soit éloigné des grands marchés. Avec le contexte économique mondial actuel, le Nord est maintenant considéré comme une porte d'entrée potentielle tant vers l'Asie que vers l'Europe. Deux projets, présentement à l'étape de préplanification, appuient cette affirmation et présentent des avantages économiques qui méritent d'être explorés plus avant. Le port de Skagway, même s'il se trouve en eaux américaines, revêt une importance stratégique pour desservir ces marchés. Le lien ferroviaire proposé entre l'Alaska et le Canada fournit également un lien stratégique entre l'Amérique du Nord et la côte du Pacifique.

Il y a toutefois des défis à surmonter pour mettre ces possibilités économiques à profit. Le Nord comporte une écologie sensible, des corridors de transport et de capitaux d'investissements limités et un système global sous-développé et qui est, dans le cas du Nunavut,

carrément inexistant. Le développement des ressources pousse les infrastructures de transport sous-développées du Nord à leurs limites. L'absence d'un système de transport multimodal fiable et efficace pourrait même éventuellement décourager les entreprises à investir dans des projets visant le développement de ressources et des portes d'entrée pour le transport.

D'autres défis se dessinent également. À une époque où les paysages géopolitiques évoluent et où la mondialisation, les changements climatiques et l'énergie sont des sujets de grande préoccupation, l'attention portée sur le Nord canadien et les questions de sécurité et de souveraineté sont plus importantes que jamais.

L'accélération de la mondialisation a amené le gouvernement du Canada à signer de nouvelles ententes de libéralisation du transport aérien avec d'autres nations, qui ont conduit à un accroissement du trafic aérien en zone polaire et sous des latitudes septentrionales. Plusieurs de ces nouveaux vols utiliseront des itinéraires polaires et septentrionaux dans l'espace aérien canadien, et auront recours aux principaux aéroports du Nord pour les atterrissages d'urgence. L'utilisation de ces aéroports soulève des questions importantes en matière d'infrastructure, d'exploitation et de responsabilité.

Les répercussions des changements climatiques se font déjà sentir dans le Nord. Avec les réductions significatives de la banquise Arctique qui surviennent actuellement, le passage du Nord-Ouest subit des pressions internationales croissantes pour devenir une alternative viable aux voies maritimes du sud.

La sécurité, la sûreté et l'intégrité environnementale du Nord dépendent de son infrastructure de transport. Présentement, cette infrastructure est totalement inadéquate pour répondre aux urgences environnementales, désastres naturels, accidents non environnementaux et menaces grandissantes à la souveraineté du Canada. Dans les trois territoires du Nord, la Dempster Highway traverse le cercle Arctique, mais ne conduit pas à l'océan Arctique.

Une plus grande reconnaissance de l'importance stratégique de l'infrastructure de transport du Nord pour l'économie, la sécurité et la souveraineté du pays est nécessaire. Tous les Canadiens profiteront d'une région du Nord reliée au reste du Canada par un système de transport multimodal efficace. Tous les Canadiens doivent aussi accepter une certaine responsabilité pour les coûts associés à la mise en place d'un tel système. Avec les ressources limitées dont ils disposent, il est clair que les territoires du Nord ne peuvent pas, de manière réaliste, faire face seuls au fardeau financier que représente l'agrandissement de cette infrastructure.

PROVINCES DE L'OUEST

Les objectifs de développement de transport stratégique de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba sont intimement liés. Ces objectifs, décrits plus en détail dans le document *Western Transportation Infrastructure Strategy for an Economic Network* (Stratégie d'infrastructure de transport pour un réseau économique), publié par le Conseil des ministres des Transports de l'Ouest en 2005, vient à la fois compléter et appuyer cette vision et ces principes.

Dans l'Ouest, les exportations sont le premier moteur de croissance et de prospérité, tout comme la croissance continue des activités manufacturières à valeur ajoutée et du tourisme. Le Réseau routier national de l'Ouest absorbe plus du quart de toute la circulation dans la région. Des investissements sont requis pour préserver à la fois le réseau routier actuel et pour répondre à la demande croissante en terme de sécurité, de capacité et de mobilité.

La porte d'entrée du Pacifique dessert les exportateurs et les consommateurs canadiens de l'Ouest en facilitant le commerce avec les pays du « Pacific Rim ». Les ports, les aéroports et les réseaux routiers et ferroviaires sont reliés à des corridors des provinces de l'Ouest et du reste du Canada. La moitié des exportations maritimes canadiennes et 85 % des exportations maritimes des provinces de l'Ouest sont présentement prises en charge par des ports du Pacifique. Le développement et la promotion efficaces de la porte d'entrée du Pacifique et des corridors commerciaux qui s'y rattachent—incluant la prise en compte d'activités plus efficaces dans la chaîne d'approvisionnement intérieure, loin des secteurs congestionnés—permettraient de s'assurer que le Canada dispose de l'infrastructure nécessaire pour améliorer sa compétitivité et profiter des possibilités croissantes en matière de commerce avec l'Asie-Pacifique dans les années à venir.

Un système de transport efficace dans l'Ouest constitue une composante essentielle pour ajouter de la valeur à l'économie nationale. En vue d'accroître la compétitivité du Canada, de saisir les occasions qui s'offrent et d'en récolter les bénéfices sur le plan économique, des milliards de dollars provenant d'investissements publics et privés dans les infrastructures qui desservent la porte d'entrée seront nécessaires au cours des dix prochaines années et devront débuter maintenant.

ONTARIO

Compte tenu de la taille de sa population, de sa contribution économique et de sa dépendance face aux marchés américains, les priorités de l'Ontario en matière de transport demeureront les mêmes au cours des prochaines décennies, soit :

1) s'assurer que le système de transport améliore la compétitivité économique du Canada et contribue à une meilleure qualité de vie;
2) maintenir des corridors économiques et des passages frontaliers efficaces pour le commerce;
3) encourager l'utilisation du transport en commun pour faire face à la congestion automobile dans les grands centres urbains; et
4) garantir la sécurité et la sûreté du système de transport.

Certains des défis les plus imposants auxquels l'Ontario aura à faire face viendront de ces régions les plus peuplées et à forte croissance. Le sud de la province, incluant la région de Toronto, verra sa population passer de presque huit millions à plus de 12 millions d'habitants au cours des deux prochaines décennies. Le nombre d'emplois dans cette région passera à 5,6 millions. Au même moment, la région continuera d'être une destination importante pour les touristes.

La congestion automobile constitue déjà un problème sérieux dans les grands centres urbains et aux passages frontaliers, ce qui amène des temps de déplacement toujours plus longs, des pertes de productivité, des coûts plus élevés pour faire des affaires en plus de causer des dommages à l'environnement. Si des actions concrètes ne sont pas mises en œuvre immédiatement, la congestion s'accroîtra.

Pour faire face aux pressions qu'amène la croissance dans les zones urbaines, une planification et une coordination à long terme de l'utilisation des terres et du transport sont requises pour intégrer adéquatement à cette croissance tous les nouveaux investissements en transport. L'Ontario a déjà pris plusieurs mesures en ce sens, notamment avec la Loi sur les zones de croissance et avec la Greenbelt Act. Ces lois établissent une structure pour concentrer la croissance de la population et l'emploi en vue de soutenir une utilisation efficace des transports en commun et autoroutes présents et futurs et des autres investissements en infrastructures.

Relier toutes les villes de l'Ontario aux marchés internationaux à l'aide de corridors menant aux passages frontaliers constitue une priorité de premier plan. Le centre-sud de l'Ontario, en particulier, constitue à la fois un point de départ et une destination pour une grande proportion du trafic du fret au Canada. Les passages frontaliers les plus achalandés au pays se trouvent à Windsor, à Niagara et à Sarnia. Il y circule en tout plus de 56 % de tout le commerce par transport routier entre le Canada et les États-Unis. Des passages frontaliers efficaces en Ontario sont donc un impératif national, non seulement en raison du volume commercial généré par la province, mais aussi pour le commerce provenant du Canada atlantique et du Québec, qui passe par l'Ontario pour aller vers les États-Unis.

De nouveaux investissements dans l'infrastructure sont requis de façon urgente. Depuis des années, tous les ordres de gouvernement ont négligé cet élément essentiel dans notre société et cette négligence saute maintenant aux yeux. Pour commencer à faire face aux pressions actuelles, l'Ontario a adopté un plan d'investissements de 30 milliards de dollars sur cinq ans appelé *ReNouveau Ontario*. Les transports y occupent une place prépondérante. L'Ontario entend relever le défi de la croissance et de la congestion en effectuant des investissements stratégiques de l'ordre de 11,4 milliards de dollars en vue de réduire les temps de déplacement, d'accroître la fréquentation des transports en commun et d'améliorer l'efficacité et la capacité des passages frontaliers et des corridors économiques stratégiques. Cet investissement provincial devra s'accompagner d'un investissement du même ordre par le gouvernement fédéral, les municipalités et par le secteur privé.

Des investissements et une planification du transport novateurs et intégrés sont essentiels pour assurer le rendement économique de l'Ontario au cours de la prochaine décennie. Bien faire les choses en Ontario aura aussi des répercussions significatives sur la réussite d'une stratégie nationale de transport et sur les perspectives économiques futures du Canada.

QUÉBEC

Le Québec occupe un vaste territoire et sa population se concentre dans sa partie méridionale, bien que des communautés occupent aussi les régions périphériques et nordiques. Le Québec dispose d'un réseau étendu d'infrastructures de transport maritimes, ferroviaires, aériennes et routières pour répondre à cette réalité diversifiée sur l'ensemble du territoire. Il se fait annuellement plus de six milliards de déplacements de personnes totalisant plus de 144 milliards de kilomètres. Quelque 290 millions de tonnes de biens circulent également sur l'ensemble du réseau de transport québécois, dont la valeur de remplacement des infrastructures est globalement évaluée à plus de 65 milliards de dollars. Celles-ci sont vieillissantes et des ressources importantes devront y être consacrées à leur préservation afin d'assurer leur pérennité.

Ces infrastructures de transport servent d'appui à l'économie québécoise qui se caractérise par sa très grande ouverture sur les marchés extérieurs; les exportations représentent d'ailleurs 57 % du PIB du Québec. La valeur des échanges commerciaux internationaux de biens était de plus de 144 milliards de dollars en 2002 et celle-ci a plus que doublé depuis 10 ans. Situé à la périphérie des grands marchés nord-américains, le Québec a dans un rayon de 1 000 kilomètres, accès direct à une concentration de plus de 130 millions de consommateurs. Les États-Unis sont le premier partenaire commercial du Québec puisqu'il accapare 65 % de la valeur totale du commerce international de la province.

Les déplacements au Québec s'articulent à partir de l'ossature principale qu'est la vallée du Saint-Laurent, qui constitue l'une des plus importantes portes d'entrées vers l'Amérique du Nord. Le fleuve Saint-Laurent, qui traverse le Québec d'est en ouest sur environ 1 200 kilomètres, permet l'accès au cœur industriel nord-américain via la Voie maritime du Saint-Laurent. À cet égard, le port de Montréal joue un rôle de premier plan. Parmi les ports nord-américains de l'Atlantique, il est celui où est manutentionné annuellement le plus grand nombre de conteneurs d'origine ou de destination européenne.

À cet axe principal que constitue le corridor Maritimes-Québec-Ontario-Midwest américain se greffent des corridors majeurs avec les États-Unis, soit les corridors Québec – New York et Québec – Nouvelle-Angleterre. Une grande part des échanges entre les principaux partenaires économiques du Québec se concentre dans ces trois principaux corridors de commerce. Compte tenu de leur importance stratégique pour le commerce extérieur du Québec, il importe de compléter certaines des infrastructures existantes et d'y investir afin d'assurer la pérennité des différentes composantes modales de ces corridors et d'assurer leur intermodalité.

Dans une perspective canadienne, l'axe du Saint-Laurent lie l'Ontario et le Québec au Nouveau-Brunswick. Le commerce interprovincial était de 63,5 milliards de dollars en 2002 et le marché ontarien représentait près de 60 % de la valeur des échanges québécois avec le Canada ce qui en fait le premier partenaire commercial canadien du Québec.

La convergence des principaux axes de transport font de Montréal la plaque tournante des échanges commerciaux du Québec. C'est aussi le long de l'axe du Saint-Laurent que l'on retrouve les principaux pôles urbains que sont Montréal et Québec où des problèmes de congestion ont été identifiés. Compte tenu de l'importance stratégique des axes traversant ces principaux pôles, il est essentiel de protéger l'efficacité et la fluidité de ceux-ci. En allégeant la demande en transport sur ces axes de transit, le transport en commun constitue un moyen de transport efficace pour améliorer la mobilité des personnes en milieu urbain. Des investissements majeurs seront nécessaires afin de maintenir une offre de service de qualité pour conserver le taux élevé d'utilisation du transport en commun au Québec.

L'exploitation des ressources naturelles demeure un secteur important de l'économie québécoise. À l'ossature principale du Saint-Laurent se greffent également les axes reliant les régions périphériques aux grands pôles de population que sont Montréal et Québec. Le commerce intraprovincial du Québec, qui représentait plus de 90 milliards de dollars en 2001 (en hausse de plus de 20 % par rapport à 1992) démontre l'importance de la contribution de l'ensemble des régions à l'économie globale du Québec et la nécessité d'y assurer un niveau de qualité adéquat d'infrastructures de transport.

Enfin, le Québec nordique se caractérise par des communautés isolées et dispersées. L'accès à ce territoire est essentiel d'une part pour les services à ces communautés et d'autre part, pour permettre l'exploitation des ressources naturelles, telles l'hydro-électricité, les forêts et les mines.

PROVINCES ATLANTIQUES

La région atlantique est stratégiquement située à la pointe nord-est du continent, et agit comme porte d'entrée nord-américaine au confluent de trois réseaux commerciaux puissants et en évolution—l'ALENA dans un axe nord-sud, l'ALENA-UE et la route Suez Express (du sud vers l'est de l'Asie par le canal de Suez). Les relations commerciales entre la région et les États-Unis ont été renforcées; des relations plus importantes sont amorcées avec l'Europe, particulièrement avec la Norvège et l'Irlande, et un fort potentiel de diversification existe avec de nouveaux marchés, notamment avec la Chine, l'Inde, le Brésil, le Mexique et d'autres marchés émergents à forte croissance. Le commerce fait partie intégrante de l'économie de la région atlantique; la valeur totale du commerce international et interprovincial équivalent à tout près de 130 % du produit intérieur brut—une proportion plus élevée que la moyenne nationale.

Un système de transport multimodal efficace et sécuritaire pour desservir les provinces atlantiques et au-delà est primordial pour s'assurer que la région puisse maintenir et accroître son rôle dans la *porte d'entrée de l'Atlantique du Canada* et contribuer de manière substantielle à la compétitivité économique et à la réussite de ce pays.

La région Atlantique reconnaît que le transport constitue une force primaire pour le développement économique dans toutes les provinces et territoires du Canada. Les investissements en transport rendent l'économie plus concurrentielle et plus productive et constituent l'un des meilleurs moyens pour le gouvernement de soutenir le bien-être économique du Canada. Pour les provinces et territoires moins peuplés de ce pays, les infrastructures et les services de transport prennent une dimension stratégique supplémentaire. Le Canada atlantique, comme une bonne part de ce pays, est caractérisé par deux économies distinctes - l'économie rurale et l'économie urbaine. Dans le Canada atlantique, la différence tient au fait que la proportion de gens vivant dans les régions rurales est nettement plus élevée que la moyenne nationale, qui est de 20 %. À Terre-Neuve-et-Labrador, la proportion de gens vivant en milieu rural est de 42 %; elle est de 44 % en Nouvelle-Écosse, de 50 % au Nouveau-Brunswick et de 55 % à l'Île-du-Prince-Édouard. La nouvelle économie rurale, qui met l'accent sur les exportations, contribue de manière significative à l'économie régionale. La concrétisation de nouvelles activités économiques dans les régions rurales est fortement dépendante d'un accès raisonnable aux moyens de transport.

Le réseau autoroutier est l'épine dorsale de l'économie de la région et constitue le principal mode de déplacement des personnes et du fret de et vers la région. Environ 80 % des exportations de l'Atlantique vers les États-Unis, par exemple, sont transportées par route. Un réseau autoroutier bien entretenu est particulièrement important pour Terre-Neuve-et-Labrador et l'Île-du-Prince-Édouard, où il n'y a aucun accès au transport ferroviaire pour l'expédition ou pour les voyages.

Les services de traversiers nationaux et internationaux constituent des composantes cruciales du réseau de transport. Ces services de traversier sont, en effet, des composantes intégrantes du réseau routier national. Ils fournissent des liens directs essentiels pour le transport, le tourisme et le commerce entre les provinces et servent aussi de points d'entrée/de sortie pour les États-Unis. Les voyageurs et les transporteurs bénéficient grandement de ces voies maritimes qui les font gagner en efficacité, ce qui contribue à diminuer la pression sur les principales artères déjà congestionnées.

Les réseaux d'aéroport, de ports maritimes et de chemins de fer fournissent aussi un accès aux marchés extérieurs, en plus de contribuer considérablement à la prospérité économique de la région atlantique.

Une mise à niveau majeure du Réseau routier national s'impose depuis longtemps. Les priorités les plus importantes en matière d'investissements dans les provinces atlantiques sont les autoroutes, incluant les principaux corridors commerciaux.

ANNEXE 3 : PRIORITÉS EN MATIÈRE DE POLITIQUES

En ce qui concerne tous les modes de transport, les politiques et la réglementation doivent faire l'objet de réformes pour soutenir la croissance commerciale du Canada, pour optimiser l'utilisation des ressources existantes en matière d'infrastructures, et pour s'assurer que les expéditeurs et les voyageurs ont accès, à l'échelle du pays, à un système de transports sûr, efficace et efficient.

Les défis qui se posent au Canada sur le plan des infrastructures doivent constituer le principal point d'attention lors de l'élaboration des politiques. De la même façon, un financement durable à long terme est essentiel au développement et au maintien des infrastructures de transport à l'échelle du pays; un cadre souple en matière de politiques et de réglementation est tout aussi essentiel. Cela vaut particulièrement pour les modes de transport dont le financement et l'exploitation de l'infrastructure relèvent de tiers non gouvernementaux. Même si plusieurs de ces tierces parties disposent de mécanismes de financement pour obtenir les fonds d'investissement requis pour l'expansion des immobilisations, les politiques visant les modes de transport en question doivent avant tout faciliter l'accès au financement tant public que privé.

Nous devons chercher continuellement les moyens de réduire ou d'éliminer le fardeau réglementaire et d'harmoniser les règlements.

TOUS LES MODES DE TRANSPORT

Décisions d'utilisation des sols qui ont des effets sur les futurs corridors et portes d'entrée

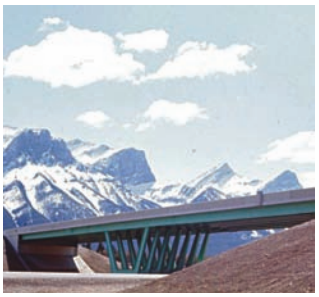
Au moment de prendre des décisions touchant l'utilisation des sols, tous les gouvernements et les municipalités doivent s'assurer de disposer de capacités suffisantes pour les futurs corridors de transport.

Meilleure coordination entre les modes pour optimiser l'efficacité du système

Traditionnellement, le secteur des transports met l'accent sur chaque mode de transport de façon isolée : transport ferroviaire, aérien, routier et maritime. Depuis quelques années, cependant, l'accent a été mis sur une approche intermodale qui associe tous les modes dans un système fluide, efficace, sûr et souple, conçu dans le respect de l'environnement et capable de s'adapter aux besoins des usagers.

Un système de transport intégré et efficace facilite le commerce intérieur, favorise les échanges culturels et permet d'édifier le pays. Pour tirer pleinement profit du système intermodal existant et l'améliorer à l'avenir, il faudra à la fois augmenter les investissements dans les portes d'entrée, les corridors commerciaux, le réseau national de routes, les passages frontaliers, les réseaux ferroviaires et maritimes, les ports, les aéroports, les installations intermodales, les grandes voies urbaines et le transport en commun, et renforcer la coordination entre

ces secteurs. Les partenaires fédéraux, provinciaux et territoriaux, de même que ceux des secteurs municipal et privé ont tous un rôle à jouer pour améliorer l'efficacité du système de transport intermodal canadien.



Financement fédéral dédié et prévisible pour les infrastructures de transport public

Les programmes fédéraux actuels de financement des infrastructures de transport public accordent des fonds sur une base ponctuelle et au cas par cas. Avec une telle structure, il est difficile pour les provinces, les territoires et les municipalités d'amorcer des démarches de planification à long terme. La promesse de renouveler les programmes de dépenses en matière d'infrastructures et le lancement de nouveaux programmes de porte d'entrée qui incluent les transports sont des signes encourageants. Mais le gouvernement fédéral doit jouer un rôle de leadership encore plus marqué en assurant une source de financement suffisant, stable et à long terme pour les infrastructures de transport.

PARTENARIATS NOVATEURS

Pour contribuer à répondre aux besoins en matière de financement, les gouvernements devraient profiter de partenariats avec tous les partenaires financiers, y compris le secteur privé. À cette fin, il faut notamment mettre en place des balises :

- pour garantir la protection de l'intérêt public,
- pour assurer aux contribuables la pleine valeur des dollars investis,
- pour maintenir l'imputabilité et un contrôle public approprié,
- pour assurer l'équité, la transparence et l'efficacité de tous les processus.

TRANSPORT AÉRIEN

Réduction des ponctions financières dans le système

Dans l'intérêt de préserver au Canada un système d'aviation solide et concurrentiel, il faut revoir la politique et la réglementation qui touchent l'aviation, en mettant l'accent sur la réduction des ponctions financières dans le système.

En mai 2005, le gouvernement fédéral a annoncé une nouvelle politique des loyers des aéroports comprenant la révision de la formule employée pour calculer les loyers versés par les aéroports du Réseau national des aéroports (RNA). La nouvelle formule a accordé des réductions impressionnantes aux aéroports du RNA du Canada. Cependant, la question des loyers des aéroports garde toute son

importance pour les intervenants à l'échelle du pays, et de nouvelles négociations sont requises pour résoudre les problèmes qui demeurent.

Les nouveaux règlements en matière d'aviation qui imposent des coûts aux aéroports, et donc aux transporteurs aériens et aux autres utilisateurs, posent également problème pour de nombreux aéroports. Beaucoup de règlements sont jugés nécessaires et souhaitables, mais cela n'est pas le cas de tous. Il incombe au gouvernement fédéral de procéder de façon prudente et réfléchie en matière de réglementation, et d'envisager la possibilité d'une aide financière aux aéroports qui doivent répondre aux nouvelles exigences réglementaire.

Malgré certaines réductions, le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) continue d'avoir un effet sur la demande de transport aérien, ce qui agit, à son tour, sur la viabilité tant des transporteurs aériens que des exploitants d'aéroports. La sécurité des aéroports est une question d'importance nationale qui touche l'ensemble des citoyens et qui devrait être financée à même les revenus généraux.

Viabilité des petits aéroports

La viabilité des petits aéroports du Canada est une question importante dans toutes les régions. Éléments à part entière du système de transport aérien du pays, ces petits aéroports ont souvent besoin d'une source stable et à long terme pour le financement d'immobilisations.

En septembre 2004, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a reconnu la nécessité d'agir pour assurer la viabilité des petits aéroports. Chaque province et territoire et le gouvernement fédéral ont convenu de participer à un exercice national pour élaborer des critères objectifs et une grille d'évaluation qui permettront de mieux définir la mission des petits aéroports et les possibilités d'action futures.

De plus, les ministres ont convenu qu'il était essentiel de maintenir le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires du gouvernement fédéral et d'en augmenter le financement pour soutenir la viabilité des aéroports régionaux et locaux. Cependant, les ministres ont affirmé qu'il fallait élargir et assouplir les critères d'admissibilité pour que les aéroports ayant le plus grand besoin de financement puissent y accéder.

Libéralisation du transport aérien international et transfrontalier

Alors que bien des pays, notamment les États-Unis, recherchent ardemment des ententes de type « ciel ouvert », le Canada fonctionne dans le cadre d'un régime bilatéral archaïque qui n'est ni souple, ni capable de répondre aux besoins du marché. La libéralisation de la politique de transport aérien international aura pour effet de favoriser un environnement compétitif et novateur qui profitera à un large

éventail d'intervenants. Il s'agit non seulement des transporteurs aériens et des aéroports canadiens, mais aussi des communautés, des secteurs commercial et touristique, des consommateurs, des voyageurs et d'une multitude d'autres intérêts.

Le gouvernement fédéral a fait un pas dans la bonne direction en s'engageant récemment à négocier l'assouplissement de l'entente canado-américaine de 1995. D'autres assouplissements des ententes bilatérales concernant le transport aérien doivent suivre. Les négociations doivent se fonder sur l'évaluation globale de l'échange des bénéfices selon le principe « valeur pour valeur », plutôt que sur la notion étroite des bénéfices obtenus par les transporteurs aériens. De plus, il faut tenir compte des besoins régionaux et des perspectives à l'intérieur du pays. Enfin, on doit également rechercher les occasions d'élargir les ententes bilatérales sur le transport aérien en ce qui concerne le fret aérien.

À plus long terme, le gouvernement fédéral doit explorer le développement d'un marché de l'aviation ouvert en Amérique du Nord et, par la suite, la mise en place d'une démarche multilatérale de « ciels ouverts ». Enfin, il est important que le Canada devienne un partenaire dans les négociations entre l'Union européenne et les États-Unis touchant un marché de l'aviation en Europe et en Amérique du Nord.

Hausse des limites imposées à la propriété étrangère des transporteurs canadiens

Certains intervenants ont proposé que le gouvernement fédéral se penche sur les avantages possibles d'une hausse du maximum actuel de 25 % imposé à la propriété étrangère des transporteurs canadiens. L'augmentation des investissements provenant de non-résidents pourrait renforcer l'industrie du transport aérien intérieur. En septembre 2005, le ministre Lapierre a annoncé qu'il soumettrait bientôt au Cabinet fédéral une proposition visant à faire passer de 25 à 49 % les limites imposées à la participation étrangère aux transporteurs canadiens. Les gouvernements provinciaux et territoriaux appuient ce changement de politique qui représente un moyen clé d'améliorer l'industrie du transport aérien intérieur.

TRANSPORT MARITIME

Limites à la capacité d'emprunt des ports des Administrations portuaires canadiennes (APC) et outils de financement novateurs

Les ports, qui constituent des liens essentiels avec le marché international, sont un élément clé du système de transports canadien. Les politiques fédérales doivent être modifiées pour que les ports canadiens restent viables et aient la capacité de profiter d'occasions futures de développement.

Les lettres patentes des ports des APC leur imposent des limites quant aux montants qu'ils peuvent emprunter pour des projets

d'immobilisations. Ils peuvent s'adresser au ministre fédéral des Transports pour demander une augmentation de leur capacité d'emprunt, mais il s'agit d'une démarche qui peut être longue et laborieuse.

Le projet de loi C-61, Loi modifiant la Loi maritime du Canada et d'autres lois, cherche à résoudre le problème des limites de capacité d'emprunt des ports. En vertu de l'amendement proposé, les ports des APC pourront augmenter leur pouvoir d'emprunter sans avoir à attendre la réception de nouvelles lettres patentes, tant que l'augmentation est approuvée par le ministre des Finances et qu'elle ne dépasse pas 7 millions de dollars. Cependant, les provinces et territoires sont d'avis qu'en éliminant les limites imposées aux ports en matière d'emprunts, et en les remplaçant par le niveau d'emprunt jugé acceptable par le marché, on permettra aux ports canadiens de mieux profiter de futures possibilités de croissance et de développement.

À tous les niveaux, le gouvernement américain considère que ses ports sont des éléments vitaux du système de transports. Les ports américains ont accès à une variété de mécanismes de financement, y compris l'émission d'obligations à intérêt conditionnel libres d'impôts et, dans le cas de Seattle et Tacoma, ils ont le pouvoir de taxer les résidents du secteur. Pour que les ports canadiens soient en mesure de profiter de possibilités d'affaires dans l'avenir, le gouvernement fédéral doit créer un contexte de politiques et de règlements qui permettra aux ports des APC d'avoir accès à des outils de financement novateurs et souples.

Participation fédérale aux investissements portuaires d'importance nationale

Le projet de loi C-61 cherche également à résoudre le problème de l'accès des ports des APC au financement fédéral. Aux termes de l'actuelle Loi maritime du Canada, les ports des APC n'ont accès ni au financement, ni aux garanties d'emprunt du gouvernement fédéral. Le projet de loi C-61 permettra à ces ports d'accéder au financement fédéral (dans le cadre des programmes existants) pour les projets admissibles en matière d'infrastructure ou liés aux infrastructures, à condition que le montant global des paiements ne dépasse pas 20 p. 100 des coûts admissibles du projet.

Il s'agit de premiers pas importants pour accorder aux ports l'accès au financement d'immobilisation dont ils ont besoin. Ils seront ainsi en mesure de financer les infrastructures qui leur permettront de répondre efficacement aux besoins de la clientèle et de profiter de la croissance dans différents secteurs du trafic portuaire.

Élargissement des pouvoirs des ports en matière de gestion des actifs et reconnaissance des stratégies régionales de croissance

Les ports des APC n'ont qu'un pouvoir limité d'acquérir ou de vendre des propriétés immobilières. Pour ce faire, ils passent généralement par le ministre des Transports, et s'ils achètent une propriété évaluée à plus de 250 000 $, le ministre doit faire une demande au Conseil du Trésor. De même, pour toute vente d'un immeuble fédéral, une soumission au Conseil du Trésor et un décret autorisant la transaction sont requis. Il s'agit d'un processus compliqué et lent.

Les provinces et territoires estiment que les ports doivent avoir le droit d'acquérir ou de vendre, au nom de la Couronne, des immeubles d'une valeur inférieure à un maximum prédéterminé. Nous appuyons également l'idée que les ports gardent les recettes de telles ventes et les consacrent à des fins portuaires générales.

Lorsqu'ils cherchent un financement auprès de tiers, les ports n'ont le droit actuellement de donner en garantie que les revenus et les installations. Les provinces et les territoires estiment que cette politique devrait être élargie pour permettre aux ports de constituer en garantie tous leurs actifs, y compris les immeubles.

TRANSPORT FERROVIAIRE

Cadre législatif et cadre politique assurant l'équilibre entre les intérêts des usagers et ceux des transporteurs ferroviaires nationaux

À l'échelle du pays, bon nombre d'expéditeurs dépendent principalement du rail pour acheminer leurs produits vers les grands marchés. Souvent, ces expéditeurs sont essentiellement « captifs » de la voie ferrée en raison des longues distances qui les séparent du marché, du volume important des produits expédiés et de la faible valeur de ces produits. En effet, aucun autre mode de transport ne leur permet de déplacer leurs produits de façon économique.

De plus, en raison de la situation géographique des deux grandes voies ferrées nationales—celles du CN et du Canadien Pacifique—la concurrence intramodale directe entre les sociétés ferroviaires est limitée pour le cargo dans certaines régions du pays. Globalement, l'actuelle Loi sur les transports au Canada et les amendements proposés aux dispositions de cette loi par le biais du projet de loi C-26 n'offrent pas de recours efficace à l'Office des transports du Canada lorsque l'expéditeur a un problème touchant les tarifs ou le service d'un transporteur et que la concurrence est faible ou inexistante. Les politiques fédérales doivent assurer un meilleur équilibre entre les intérêts des usagers du rail et ceux des transporteurs ferroviaires nationaux.

Travail avec l'industrie sur des initiatives pour augmenter la capacité

Les gouvernements provinciaux et territoriaux collaborent avec diligence avec les intervenants de l'industrie pour identifier les opportunités d'augmenter les occasions d'affaires et la capacité ferroviaire dans leurs territoires respectifs, et s'engagent à poursuivre cette collaboration dans l'avenir.

Facteurs qui rendent inéquitable la concurrence entre le Canada et les États-Unis

Dans le domaine du transport ferroviaire, il existe une concurrence souvent féroce entre les chemins de fer américains et canadiens. Les politiques et la réglementation canadiennes dans le secteur du rail doivent être conçues de façon à ne pas nuire aux sociétés ferroviaires canadiennes qui doivent rivaliser avec les sociétés américaines.

Promotion de l'utilisation conjointe des voies et les ententes de coproduction pour améliorer le débit de la circulation dans les régions

Poursuite des initiatives favorisant l'augmentation de la concurrence dans le secteur ferroviaire

TRANSPORT ROUTIER

Programme routier fédéral qui tient compte des coûts de réfection et de renouvellement de la couche de surface tout comme des nouvelles immobilisations

Les gouvernements provinciaux et territoriaux insistent continuellement auprès du gouvernement fédéral pour qu'il consacre une plus grande part de ses revenus de taxes sur les carburants à l'entretien des infrastructures de transport. Les programmes de financement actuels du gouvernement fédéral mettent surtout l'accent sur les nouvelles immobilisations et l'ajout de capacités. Ainsi, la réfection et le renouvellement des couches de surface des routes existantes incombent généralement, à l'échelle du pays, aux provinces, aux territoires et aux municipalités. Mais pour que l'on profite au maximum des investissements locaux, provinciaux et territoriaux, il est essentiel et approprié que le gouvernement fédéral consente des investissements importants. Lorsqu'un nouveau programme routier fédéral sera mis en œuvre en 2006, il est essentiel qu'il reconnaisse non seulement les immobilisations mais aussi les besoins en matière de réfection et de renouvellement des surfaces des infrastructures routières existantes, comme il a été convenu à Calgary, en septembre 2005, lorsque les ministres des Transports ont approuvé le nouveau Réseau routier national.

Lors de l'allocation de contrats pour la réfection des chaussées, l'usage de méthodes éprouvées qui réduisent au minimum les répercussions sur l'environnement tout en conservant nos ressources non renouvelables doivent être prises en compte. Les techniques

de recyclage à chaud ou à froid de l'asphalte répondent à ces impératifs et on y a actuellement recours partout au Canada. Étant donné l'économie de coûts appréciable qu'elles permettent et leurs répercussions minimes sur l'environnement, les technologies de recyclage des revêtements devraient être envisagées comme une possibilité pour la réhabilitation des routes.

TRANSPORT URBAIN

Recommandations du Groupe de travail sur les transports urbains (2005) :

1) Reconnaissant l'importance des milieux urbains, le gouvernement fédéral devrait offrir un financement durable, prévisible et à long terme des investissements dans les transports urbains.

2. Tous les gouvernements doivent reconnaître que, parmi l'ensemble des besoins en matière d'infrastructures urbaines, les besoins spécifiquement liés aux transports, y compris le transport en commun, sont importants et méritent de recevoir une part proportionnelle des nouveaux investissements.
3. Les gouvernements doivent prendre des mesures pour réduire les délais de déplacement des marchandises et des personnes en milieu urbain, et ce, à la faveur d'investissements accrus, d'une gestion de la demande en transport, de l'amélioration des processus de planification et de l'utilisation de technologies novatrices.
4. Tout en respectant les champs de compétence des gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi que leurs priorités de planification, tous les gouvernements doivent trouver des moyens de collaborer plus efficacement à l'amélioration des transports et à la mobilité en milieu urbain. Outre les partenariats de financement, d'autres possibilités de collaboration devraient être explorées.
5. Tous les gouvernements devraient explorer les possibilités de sensibiliser la population à l'importance des transports urbains durables et à l'incidence des choix des modes de transport sur l'économie, l'environnement et le quotidien de tous les Canadiens.

NORD

Trafic aérien en zone polaire et à des latitudes septentrionales

L'évolution de la réglementation et du climat politique international ont entraîné l'ouverture de routes aériennes au-dessus du pôle et des latitudes septentrionales. Les transporteurs aériens internationaux modifient leurs itinéraires de vol pour profiter de ces routes.
Une route polaire peut réduire de trois heures la durée d'un vol

et permettre des économies de 40 000 $ US par vol. Les transporteurs aériens qui utilisent les routes polaires ont indiqué que les aéroports du Nord, notamment ceux de Yellowknife, d'Iqaluit et de Whitehorse, sont essentiels à leurs activités lorsqu'une situation d'urgence les oblige à modifier l'itinéraire d'un avion. Ces déroutements sont très souvent caractérisés par le délestage de quantités importantes de carburant pour répondre aux normes d'exploitation des aéroports en question. De plus, du fait que certains de ces aéroports ne sont pas ouverts 24 heures par jour, des questions de responsabilité légale pourraient se poser.

Cette question revêt chaque jour de plus en plus d'importance avec la signature de nouvelles ententes de libéralisation du transport aérien entre le gouvernement du Canada et d'autres pays, car les ententes en question provoquent une augmentation de la circulation aérienne au-dessus du pôle et des latitudes septentrionales. On annonçait récemment des ententes bilatérales sur le transport aérien avec l'Inde et la République populaire de Chine; il est prévu que ces ententes entraîneront la multiplication par trois et par cinq, respectivement, des vols assurant le transport des voyageurs et de cargo. Beaucoup de ces nouveaux vols emprunteront des routes situées au-dessus du pôle et des latitudes septentrionales, dans l'espace aérien canadien.

Un système qui permettrait d'identifier les services et l'infrastructure exigés par les vols au-dessus du pôle et des latitudes septentrionales, ainsi que les mécanismes potentiels de soutien en matière de financement est maintenant requis.

SOUVERAINETÉ

La souveraineté sur un territoire donné est généralement assurée par la présence de personnes, de communautés, d'une structure de gouvernance et d'une infrastructure de soutien. La souveraineté peut être menacée si l'un ou plusieurs de ces éléments sont absents.

La souveraineté et la sécurité dépendent des communautés et des infrastructures de transports qui les soutiennent. L'infrastructure actuelle dans les régions nordiques et éloignées ne permet pas de répondre aux urgences environnementales, aux catastrophes naturelles, aux accidents de toute autre nature ou aux menaces de plus en plus nombreuses envers la souveraineté du Canada. Avec l'ouverture des routes aériennes polaires et l'augmentation des survols qui en résulte, les situations d'urgence risquent d'augmenter.
La possibilité de voir augmenter le transport international dans le passage du Nord-Ouest constitue une autre menace émergente. L'investissement dans les infrastructures de transports dans le Nord et dans les régions éloignées aura pour effet de favoriser la présence des personnes et des communautés. Cet investissement permettra au Canada d'affirmer sa souveraineté et renforcera le soutien permettant de répondre aux situations d'urgence dans les régions nordiques et éloignées.