

# LES TRANSPORTS ET L'ÉCONOMIE

Octobre 2014

Rapport final du  
Groupe de travail du  
CSPP sur les transports  
et l'économie

## Message du Groupe de travail

En septembre 2013, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a approuvé *Une Vision des transports au Canada*.

*En 2030, le Canada continuera à maintenir, à soutenir et à améliorer des réseaux de transports sûrs, concurrentiels, viables et durables, qui contribuent à la prospérité économique et à la qualité de vie.*

À l'appui de cette vision, les responsables des transports de partout au pays ont collaborés pour analyser l'importance des réseaux de transport pour l'économie et leur rôle essentiel dans le développement et la croissance économiques ainsi que pour la qualité de vie.

Le Groupe de travail sur les transports et l'économie a produit ce rapport pour exposer aux gouvernements de partout au Canada les motifs pour continuer de faire des investissements stratégiques dans l'entretien et le développement de nos infrastructures de transport. Ce rapport décrit :

- l'incidence des investissements en transport sur la productivité;
- une description générale des infrastructures de transport de base du Canada;
- l'importance de la connectivité et de la mobilité pour l'activité économique dans toutes les régions du pays;
- certains défis qui sont propres aux territoires nordiques.

## Résumé

Les réseaux de transport du Canada constituent l'ossature de l'économie du pays. Dans nos plus petits villages et nos plus grandes villes, les Canadiens dépendent du transport pour participer au marché mondial.

Le présent rapport s'ajoute au nombre grandissant de recherches gouvernementales faisant le lien entre l'infrastructure à la croissance économique. Plus particulièrement, il faut valoir tout simplement que le transport – dans tous les modes – contribue de manière positive à nos économies provinciales, territoriales et nationale.

Les infrastructures de transport sont un élément important de ce constat. Partout au pays, les gouvernements mènent d'importants projets d'infrastructure (voir l'annexe pour des exemples), dont les retombées économiques figurent au premier plan des préoccupations. Une infrastructure efficace permet de réaliser notre potentiel économique en reliant différentes régions, en permettant les déplacements des personnes et des marchandises de manière sûre et efficace et en donnant accès à de nouvelles possibilités économiques.

La construction et l'entretien de systèmes de transport efficaces comportent des avantages réels. La productivité continue d'être au centre de la politique publique – dans laquelle le transport joue un rôle vital. Le transport aussi efficace que possible des personnes et des marchandises réduit les frais d'entreprise.

Au Canada, l'industrie du transport dans tous les modes soutient des centaines de milliers d'emplois et contribue pour des milliards de dollars au PIB. Le succès de cette industrie est soutenu par les efforts des administrations fédérale, provinciales et territoriales pour harmoniser les règlements et améliorer la sécurité routière partout au pays. L'approche des gouvernements visant à coordonner les politiques concernant les poids et les dimensions des véhicules et à adopter des approches innovatrices de la planification et du financement des projets, est essentielle au fonctionnement efficace de nos réseaux de transport et au soutien de la croissance économique.

L'exploitation des ressources est une priorité qui est hors d'atteinte sans un plus grand accès à nombre de collectivités éloignées et nordiques, et ce, non seulement à des fins industrielles, mais pour fournir aux collectivités les biens et services essentiels dont elles ont besoin.

La pression s'intensifie pour offrir aux Canadiens et à leurs entreprises des choix de transport multimodal qui répondent à leurs besoins et leur permettent de conserver leur position concurrentielle dans le monde. Des systèmes de transport efficaces procurent un avantage essentiel pour attirer des personnes compétentes et des investissements, mais aussi pour profiter des nouvelles possibilités, comme l'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne.

Alors que les gouvernements canadiens travaillent ensemble pour réaliser la vision stratégique pour le transport, il convient de répéter le message du présent rapport : le transport contribue de manière positive à l'économie. Des systèmes de transport plus efficaces mènent à une économie plus forte.

## Le contexte mondial : la « nouvelle normalité »

Le transport permet le commerce intérieur et international. Il ne peut y avoir de transport des personnes, des marchandises et des services de part et d'autre des frontières ni de mobilité des passagers et des travailleurs d'un pays à l'autre en l'absence de routes, de réseaux et d'infrastructures de transport.

Le succès futur de l'économie et du système de transport du Canada dépend de sa capacité de répondre à un paysage mondial dynamique et de tirer parti des nouvelles possibilités.

Les caractéristiques essentielles du paysage mondial sont présentées ci-dessous. Comme le présent rapport examine les moteurs de l'économie mondiale sous l'angle du transport, un certain nombre de thèmes prépondérants s'imposent :

- Soutenir le système de transport d'une manière durable et respectueuse de l'environnement, surtout que les marchés mondiaux pour les produits et services de consommation et industriels « écologiques », y compris les véhicules consommant moins de carburant, les véhicules utilisant des carburants de remplacement et les modes de transport plus écologiques, continuent de croître;
- Équilibrer le besoin de transporter les personnes et les marchandises de manière efficace avec le besoin de comprendre et d'évaluer les menaces potentielles au système de transport afin d'assurer la sécurité et la sûreté de ces déplacements;
- Comprendre l'incidence des changements démographiques sur l'économie, compte tenu de la croissance de la population mondiale et de l'urbanisation augmentant la demande pour les ressources essentielles, y compris le transport, et que les populations vieillissantes des pays occidentaux exigent de nouvelles approches et solutions en matière de transport.

### *Éléments clés de la « nouvelle normalité »*

1. **Des marchés émergents :** Alors que les États-Unis ont été le principal partenaire commercial du Canada dans le passé et qu'ils continueront d'être importants, les pays du BRIC (c'est-à-dire le Brésil, la Russie, l'Inde et la Chine) et les pays émergents (par exemple l'Indonésie, la Corée du Sud et la Turquie) prennent une part grandissante de la production mondiale et connaissent une démographie, une urbanisation et une richesse croissantes. De plus, l'établissement de nouveaux blocs et partenariats commerciaux, et notamment la conclusion d'un Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne, l'augmentation des liens commerciaux bilatéraux avec la Chine et l'Inde et le renforcement des liens avec l'Amérique latine, pourrait créer davantage d'opportunités pour les échanges commerciaux, les investissements, le tourisme et le transfert technologique canadiens. Cela pourrait soutenir la croissance et le développement à long terme au Canada.

## Les cinq principaux partenaires commerciaux du Canada



### Les cinq principales destinations des exportations canadiennes (2009-2013) :

1. États-Unis : 75,9 % (358,1 G\$)
2. Chine : 4,3 % (20,5 G\$)
3. Royaume-Uni : 3 % (14 G\$)
4. Japon : 2,3 % (10,6 G\$)
5. Mexique : 1,1 % (5,4 G\$)

Source : Statistique Canada (SCIAN 11-91)

### Les cinq principales origines des importations canadiennes (2009-2013) :

1. États-Unis : 52,1 % (247,8 G\$)
2. Chine : 11,1 % (52,7 G\$)
3. Mexique : 5,6 % (26,7 G\$)
4. Allemagne : 3,2 % (15,4 G\$)
5. Japon : 2,9 % (13,7 G\$)

Source : Statistique Canada (SCIAN 11-91)

### Pays du BRIC :

Brésil  
Russie  
Inde  
Chine

2. **Une croissance lente** : Une reprise mondiale lente, des consommateurs aux moyens financiers limités et l'austérité budgétaire continueront d'exercer de fortes pressions sur l'activité économique actuelle et future. La pression pour réduire les coûts de la chaîne d'approvisionnement s'intensifiera pour tous les modes de transport; cette tendance sera aussi alimentée par les coûts croissants des intrants, y compris l'immobilier, la main-d'œuvre, le capital et l'énergie. Le succès du développement industriel actuel et futur du Canada dépendra largement, entre autres choses, de la capacité du pays de mettre en œuvre les technologies de pointe. Les régimes réglementaires doivent être suffisamment de souples pour que l'avancement technologique puisse servir à répondre aux normes élevées de sécurité et d'efficacité que les Canadiens attendent de leur système de transport.

3. **Le demande de ressources naturelles** : Une concurrence plus intense pour l'énergie et les autres ressources naturelles ainsi que l'avancement technologique suscitent un intérêt accru envers les possibilités d'exploration et d'extraction dans le Nord, y compris dans les régions côtières et maritimes écologiquement sensibles. Les changements dans l'état des glaces et des périodes de transport plus longues pourraient entraîner un trafic accru dans l'Arctique.



## LE CORRIDOR ÉCONOMIQUE NORD DU MEXIQUE

L'ALENA touche 450 millions de personnes et des échanges commerciaux d'une valeur de 17 mille-milliards de dollars. En 2011, les exportations mexicaines vers les États-Unis et le Canada étaient de 254 G\$ (71 %) et de 23 G\$ (6,5 %), et les importations, de 161 G\$ (57 %) et 25 G\$ (9 %), respectivement.

Le Mexique a élaboré sa stratégie nationale du corridor économique du Nord (CEN) afin de coordonner la planification des infrastructures et de la logistique de transport dans sept États du Nord (Tamaulipas, Nuevo Leon, Coahuila, Chihuahua, Durango, Zacatecas et Sinaloa). Le CEN relie le golfe du Mexique au port de Mazatlán sur le Pacifique, ainsi que trois principaux points d'entrée frontaliers le long de la frontière avec les États-Unis.

L'objectif stratégique du CEN consiste à promouvoir le développement économique dans le corridor et au Mexique en intégrant les investissements dans les infrastructures de transport multimodal (maritime, ferroviaire et routier) avec ceux dans l'industrie manufacturière et la distribution dans des centres importants. En 2013, un nouveau tronçon de 218 kilomètres de la route 40 reliant Mazatlán et Durango a été mis en service.

Le coût du projet, qui s'étalera sur douze ans, s'établit à 2,3 G\$. Le nouveau lien routier Mazatlán-Durango réduira la durée du trajet de Mazatlán à San Antonio, au Texas, de 18 à 12 heures, et offrira potentiellement un nouvel accès pour le transport de marchandises entre l'Asie et l'Amérique du Nord.

Depuis 1994, le Mexique a négocié douze accords de libre-échange qui concernent 44 pays représentant 70 % du PIB mondial. Depuis 2002, Mexico a aussi investi plus de 2,3 G\$ dans l'infrastructure du CEN. Le développement des échanges commerciaux mondiaux du Mexique aura pour effet d'accroître les investissements dans la fabrication et la distribution dans le CEN et aura donc d'autres incidences sur le commerce, la circulation et les infrastructures (p. ex. sur les capacités des routes, des points d'entrée et du transport ferroviaire) pour tous les partenaires de l'ALENA.

Les niveaux d'activité accrus entraînent des demandes d'infrastructure et de services (p. ex. des installations portuaires, des patrouilles de recherche et de sauvetage et la protection de l'environnement) pour soutenir les possibilités de développement économique dans le Nord.

L'augmentation de la production dans la région des sables bitumineux du Canada suscite un besoin accru pour transporter les produits pétroliers du Nord de l'Alberta vers les marchés du reste du Canada, au sud de la frontière et ailleurs dans le monde. L'exploitation des énergies conventionnelles et non conventionnelles et l'augmentation des exportations vers de nouveaux marchés à forte croissance et vers les marchés bien établis contribueront à une augmentation du transport de marchandises dangereuses au Canada. Cela exigera des politiques appropriées, de nouvelles mesures de sécurité et le soutien des communautés et des environnementalistes.

**4. Le changement industriel :** Les chaînes d'approvisionnement allégées s'appuient fortement sur de faibles coûts de transport pour réduire les besoins en stocks et soutenir le stockage juste-à-temps. Dans un contexte de prix du pétrole et de coût de main-d'œuvre élevés, les entreprises étatsuniennes et européennes pourraient être davantage portées à obtenir leurs intrants du Mexique et de l'Europe de l'Est, respectivement, plutôt que de la Chine ou d'autres endroits éloignés. On prévoit le retour d'une partie de la production en Amérique du Nord, en particulier parce que la fabrication devient de plus en plus numérique (p. ex. l'impression 3D) et que les fabricants étatsuniens et étrangers profitent du boom du gaz de schiste et du pétrole d'Amérique du Nord.

Depuis des années, les employeurs canadiens, dont les entreprises de transport et de logistique, ne cessent de signaler les difficultés qu'ils ont à attirer et à retenir des nombres suffisants de travailleurs compétents et qualifiés à tous les niveaux, et cela, en partie à cause de l'avancement technologique. La main-d'œuvre employée au transport des personnes et des marchandises au Canada vieillit rapidement et sa taille continue de diminuer avec les incessants départs à la retraite. Les emplois dans le secteur des transports du XXI<sup>e</sup> siècle nécessiteront une éducation et une formation plus spécialisées, étant donnée la présence croissante de l'informatique dans les équipements et les services de transport. Le recrutement, la rétention, la formation et la rémunération continueront de préoccuper les dirigeants d'entreprises et les principaux responsables des politiques publiques au Canada.

## UN AVANTAGE SUR LE PLAN DE LA PRODUCTIVITÉ : LE RÉSEAU ROUTIER INTER-ÉTATS DES ÉTATS- UNIS

Avec plus de 76 000 km, le réseau routier inter-États des États-Unis est sans conteste un avantage concurrentiel de l'économie américaine. Depuis ses débuts, il y a cinquante ans, le réseau inter-États a procuré d'importants gains de productivité.

Selon le Département des transports et l'Administration fédérale des routes des États-Unis, les économies annuelles moyennes pour les coûts de la production industrielle, entre 1950 et 1989 se chiffraient à 18 cents pour chaque dollar investi dans le réseau routier.

*The Economist* mentionne que le réseau routier inter-États des États-Unis sert de modèle à la Chine et que le réseau chinois a déjà réduit les frais d'entreprise dans plus de 35 industries.

Bien que les gains de productivité liés au réseau aient ralenti depuis son parachèvement dans les années 1980, celui-ci est à la base du succès économique des États-Unis.

## Les infrastructures de transport: moteur de la productivité

### *Qu'est-ce la productivité?*

La productivité renvoie au niveau de production (biens et services) par unité d'intrant (main-d'œuvre et capital) utilisée dans la production.

La productivité est essentielle à la bonne performance à long terme de l'économie canadienne. La croissance économique dépend de la capacité du secteur privé à augmenter la production pour un même niveau d'intrants.

L'augmentation de la productivité est un objectif prioritaire : une entreprise plus productive est une entreprise plus concurrentielle. Cette maxime se transpose à l'économie dans son ensemble : une économie plus productive est une économie plus concurrentielle.

### *Pourquoi la productivité est-elle importante?*

À l'échelle macroéconomique, l'augmentation de la productivité est une source essentielle de croissance économique et de qualité de vie. Selon le Conference Board du Canada, la productivité est le principal facteur déterminant du revenu par habitant d'un pays à long terme. Les pays innovateurs et capables de s'adapter aux fluctuations de la nouvelle économie mondiale affichent une productivité élevée et, par conséquent, un niveau de vie supérieur<sup>1</sup>.

Bien des institutions de recherche, des responsables de l'élaboration des politiques et des élus de partout au pays se sont penchés, ces dernières années, sur l'augmentation de la productivité. L'écart de productivité du Canada par rapport aux États-Unis est le sujet de nombreux documents, d'articles des médias, de bulletins d'évaluation, d'études et de discours de toutes les zones du spectre politique. Entretemps, les gouvernements examinent les solutions potentielles dans le contexte de l'importance accrue que prend ce facteur de compétitivité.

Il est généralement admis que l'augmentation de la productivité est un défi complexe et aux multiples facettes. Toutefois, un consensus se dégage autour de l'idée que les infrastructures publiques ont un rôle important à jouer. En 2009, Statistique Canada a estimé qu'en moyenne, en prenant en compte les apports du secteur privé, la moitié de l'augmentation de la productivité multifactorielle du Canada entre 1962 et 2006 provenait des infrastructures publiques<sup>2</sup>.

Les infrastructures de transport sont un élément important de ce contexte, et ce, non seulement à cause de sa contribution positive à l'augmentation de la productivité, mais aussi parce que les défis constants en matière de transport sont liés au problème de la productivité, qui est un élément déterminant de l'environnement d'affaires. La Canada West Foundation a récemment affirmé que « la circulation asphyxie lentement nos villes. C'est du temps perdu dans les embouteillages qui pourrait être employé de manière plus productive. Ce sont des livraisons en retard, des rendez-vous manqués et la marge d'erreur nécessaire pour couvrir les risques des uns et des autres<sup>3</sup>. »

Il est essentiel de relever ces défis. Les gouvernements fédéral, provinciaux ou territoriaux sont déterminés à améliorer continuellement les réseaux de transport afin de favoriser la productivité et de créer un climat d'affaires concurrentiel sur le plan mondial.

### *Comment les infrastructures de transport accroissent la productivité?*

L'augmentation de la productivité se ramène à la réduction des frais d'entreprise, qui permet une augmentation de la production (c.-à-d. la croissance du PIB). Statistique Canada estime que chaque dollar investi dans les infrastructures publiques peut réduire les frais d'entreprise de 11 cents en moyenne (27 cents pour les coûts de fabrication)<sup>4</sup>.

L'Institut sur les politiques en transport de Victoria explique le rôle du transport de cette façon:

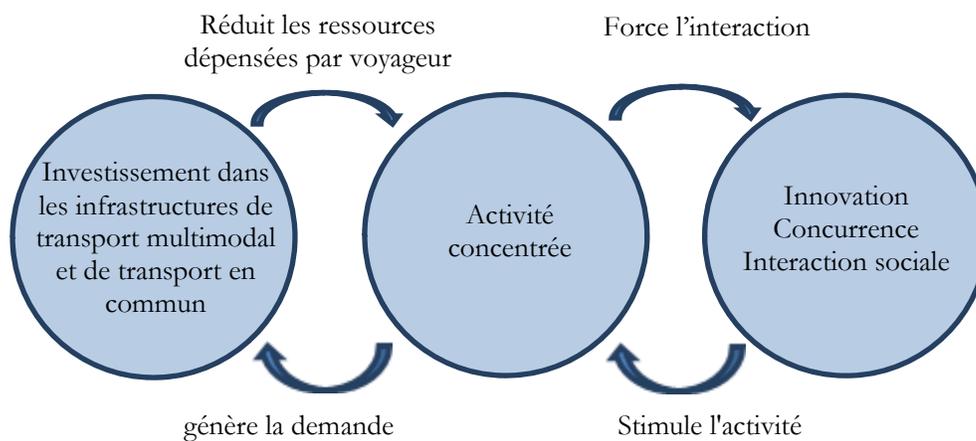
« Une plus grande efficacité du système de transport procure des gains de productivité qui se répercutent dans l'économie de différentes façons. Par exemple, des coûts d'expédition réduits peuvent accroître les bénéfices des entreprises, réduire les prix au détail, améliorer la qualité du service (livraisons plus fréquentes), permettre des hausses de taxe, ou une combinaison de ces effets. Même de modestes gains d'efficacité peuvent apporter des bénéfices importants<sup>5</sup>. »



Un investissement dans les infrastructures de transport accroît l'efficacité du système et réduit la congestion, ce qui a pour effet de réduire les frais d'entreprise et de permettre des bénéfices plus élevés, l'innovation, la création d'emplois et la croissance économique.

Par exemple, les infrastructures urbaines de transport multimodal favorisent la compétitivité en encourageant la concentration de l'activité, ce qui a pour effet de stimuler la productivité et l'innovation dans l'ensemble de l'économie.

Le transport facilite l'activité économique et l'innovation, et ce, non seulement dans le financement et la réalisation des projets en transport (par exemple les partenariats public-privé), mais aussi en reliant les personnes et les entreprises aux possibilités et à l'expertise. Le graphique ci-dessous illustre l'incidence du transport sur les modèles de comportement économique. Il représente simplement ce qu'on appelle couramment l'*effet d'agglomération* : les avantages liés à une activité commerciale concentrée. L'investissement dans le transport, qui sert à concentrer les industries, favorise la diffusion des connaissances, le partage de la recherche-développement et l'accès à un plus large bassin de personnes compétentes.



Toutefois, il importe d'investir judicieusement. La Canada West Foundation signale que « les retombées d'un investissement dans les infrastructures sur l'économie et la productivité ne sont pas automatiques. Si l'on veut que les infrastructures contribuent à la productivité et procurent des gains économiques à long terme, les investissements doivent être *stratégiques* [...] Pour se doter de bonnes infrastructures, le Canada doit investir dans les bonnes infrastructures aux bons endroits<sup>6</sup>. »

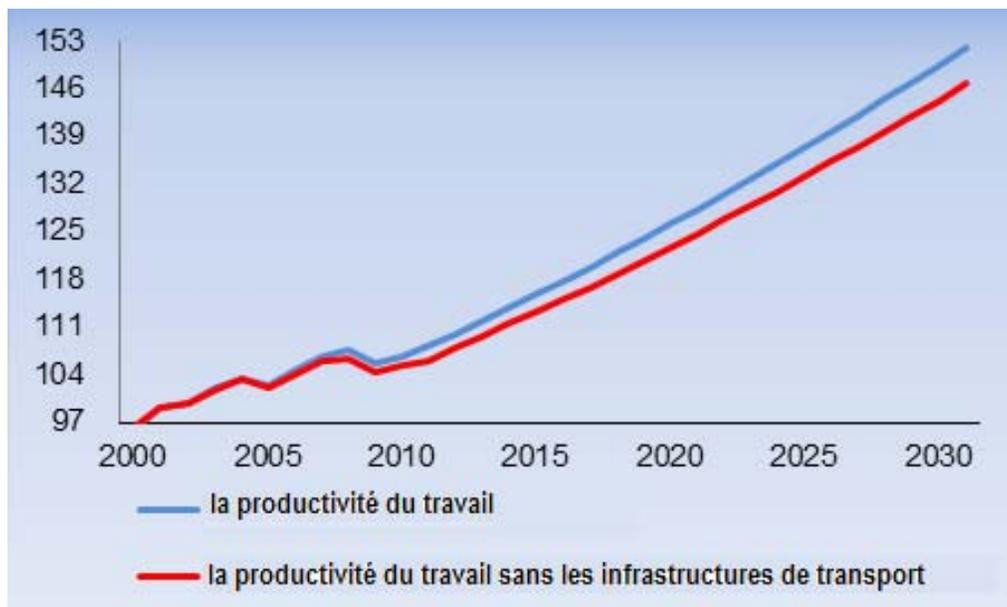
### ***Dans quelle mesure les infrastructures de transport contribuent-elles à augmenter la productivité?***

Nous comprenons *comment* le transport améliore la productivité, mais la vraie question est : *dans quelle mesure?* Différentes estimations de l'augmentation de la productivité ont été avancées par nombre de chercheurs canadiens, dont Statistique Canada et le Conference Board du Canada. Les différences sont attribuables à l'emploi de méthodes différentes et, dans certains cas, de l'accès aux données. Les estimations utilisées ici proviennent du Bureau de l'économie des transports du gouvernement de l'Ontario.

En Ontario seulement, les données indiquent qu'en moyenne, les investissements dans l'infrastructure de transport public contribuent pour 5 pour cent (0,11 points de pourcentage) à la croissance annuelle du PIB provincial<sup>7</sup>. Autrement dit, pour chaque augmentation de 100 \$ du PIB, 5 \$ sont attribuables à l'infrastructure de transport. En moyenne, cette contribution annuelle à la croissance ajoute 372 millions de dollars à l'économie provinciale<sup>8</sup>.

L'effet cumulatif de cette contribution au fil du temps est important. La figure ci-dessous illustre l'importance des infrastructures de transport en montrant l'indice de la productivité du travail de l'Ontario avec et sans les investissements dans les infrastructures de transport de 2002 à 2030.

***Indice de la productivité du travail de l'Ontario avec et sans les infrastructures de transport de 2002 à 2030<sup>9</sup> (2002=100)***



En prenant 2002 comme année de référence, la figure illustre l'écart de progression de la productivité du travail qui se produirait sans les infrastructures de transport (ligne rouge). Il s'agit d'un écart de deux points de pourcentage en 2010 (la dernière année pour laquelle les données sont disponibles). Cet écart devrait passer à sept points de pourcentage d'ici 2030. La contribution des infrastructures de transport à la productivité s'accroît avec le temps, ce qui fait des investissements dans le transport des investissements judicieux à long terme pour l'avenir de notre économie. L'Ontario et quelques autres provinces et territoires canadiens travaillent en collaboration pour partager leurs méthodes et leurs analyses de la productivité. Les résultats de cette collaboration sont diffusés dès que disponibles.

La démonstration ci-dessus indique clairement le rôle important que continue de jouer un investissement soutenu dans les infrastructures de transport. Toutefois, une nouvelle infrastructure n'est pas l'unique solution pour augmenter la productivité du Canada. La gestion des actifs peut maximiser les bénéfices que procurent l'infrastructure et offrir d'éventuelles économies de coûts en repérant les détériorations de manière précoce et en prenant des mesures pour remettre en état l'actif ou le renouveler.

Une bonne gestion des actifs est importante pour tous les ordres de gouvernement. Elle donne lieu à des décisions éclairées et stratégiquement judicieuses qui optimisent les investissements et prennent en compte l'incidence potentielle d'autres facteurs, comme les changements climatiques (p ex. les dommages dus aux conditions météorologiques extrêmes).

Les efforts continus pour harmoniser les règlements sur les transports dans les différents territoires de compétence ont aussi une incidence importante sur la productivité. Par exemple, les travaux du Groupe de travail sur la politique concernant les poids et dimensions des véhicules continuent de supporter la compétitivité de l'industrie canadienne du camionnage. Depuis l'élaboration du protocole d'entente national en 1988, les limites harmonisées de dimensions et de poids des camions ont réduit les incidences du secteur du camionnage sur l'infrastructure routière et réduit les coûts de transport.

Selon des analyses faites en 1988 et 1993, les retombées économiques des changements apportés par le protocole d'entente entraînent des économies annuelles de coûts de transport de 180 à 300 millions de dollars. La majorité de ces économies est répercutée sur les expéditeurs sous la forme de taux réduits<sup>10</sup>.

L'harmonisation demeure une priorité des gouvernements partout au pays. Les ministres responsables des transports et de la sécurité routière considèrent présentement de nouvelles modifications au protocole d'entente concernant les dimensions et les poids des véhicules ainsi que des mises à jour du Code national de sécurité qui harmoniseront les inspections des véhicules commerciaux, amélioreront le rendement en carburant, réduiront les émissions de GES, permettront une augmentation des charges et donneront plus de souplesse aux transporteurs exerçant leurs activités dans plus d'une province ou d'un territoire.

Les mesures à venir poursuivront sur la même lancée et amélioreront davantage la sécurité des collectivités canadiennes et le transport efficace des marchandises entre les provinces et territoires et entre les pays.



## L'infrastructure économique de base : le cas du transport

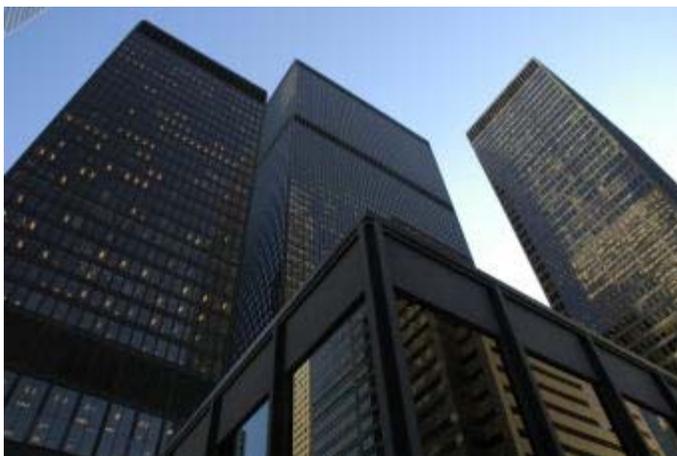
On estime le déficit de l'infrastructure canadienne à plus de 170 milliards de dollars<sup>11</sup>. Ce déficit représente l'investissement nécessaire dans différentes catégories d'infrastructure, allant du transport à l'atténuation des catastrophes, en passant par l'alimentation en eau potable et le traitement des eaux usées. L'investissement dans l'entretien et le développement de l'infrastructure économique du Canada est une priorité partout au pays.

Mais qu'est-ce que l'infrastructure économique de base? Ou, ce qui est peut-être plus important, qu'est-ce que les Canadiens devraient en attendre?

Étant donné tout ce que nous savons au sujet du potentiel économique des infrastructures publiques et de l'importance d'un transport efficace pour la croissance économique, nous pouvons commencer à formuler les critères généraux à appliquer à l'infrastructure économique de base.

L'infrastructure économique de base devrait :

- *Stimuler la croissance économique* : l'infrastructure devrait contribuer à la croissance économique en augmentant la production, en soutenant l'industrie et en stimulant les échanges et l'investissement.
- *Soutenir la création d'emplois* : l'infrastructure devrait créer des possibilités d'emploi pour les Canadiens, tant directement, lors de la construction, qu'indirectement, grâce à une activité économique accrue.



## CONTRIBUTION ÉCONOMIQUE PAR MODE

### TRANSPORT AÉRIEN<sup>12</sup>

- **34,9 G\$** – contribution au PIB
- **405 000** – emplois directs et indirects
- **4,7 G\$** – revenu des particuliers
- **1,1 G\$** – bénéfices des sociétés
- **7 G\$** – recettes fiscales annuelles

### TRANSPORT EN COMMUN<sup>13</sup>

- **10 G\$** – contribution au PIB
- **70 000** – emplois directs et indirects
- **2,4 Mt** – réductions des émissions de GES annuelles
- **115 M\$** – économies annuelles sur les soins de santé

### TRANSPORT FERROVIAIRE<sup>14</sup>

- **60 000** – emplois directs et indirects
- **950 M\$** – recettes fiscales annuelles
- **70 %** – marchandises transportées par train

### TRANSPORT MARITIME<sup>15</sup>

- **25 G\$** – contribution des administrations portuaires au PIB
- **250 000** – emplois directs et indirects
- **10 G\$** – revenus des particuliers
- **2,2 G\$** – recettes fiscales annuelles

### TRANSPORT ROUTIER<sup>16</sup>

- **65 G\$** – recettes annuelles de l'industrie du camionnage
- **400 000** – emplois directs et indirects
- **90 %** – produits de consommation et produits alimentaires transportés sur les routes

### INFRASTRUCTURE FRONTALIÈRE<sup>17</sup>

- **645,7 G\$** – commerce annuel entre le Canada et les États-Unis
- **1 sur 7** – emploi canadien dépendant du commerce bilatéral
- **6 %** – coût des retards à la frontière sur les marchandises manufacturées

## L'INFRASTRUCTURE DE BASE DE LA CHINE

La Chine est devenue le pays qui investit le plus dans son infrastructure. De 1992 à 2011, elle a investi en moyenne 8,5 pour cent de son PIB dans le développement de son infrastructure de base, comparativement à 2,6 pour cent pour les États-Unis et l'UE. Le pays s'oriente vers une expansion planifiée de différents modes de transport, comprenant :

- un accroissement de **54 %** du réseau ferroviaire, passant à 120 000 km d'ici 2015
- un accroissement de **157 %** du réseau autoroutier, passant à 139 000 km d'ici 2020
- une augmentation de **62 %** du nombre d'aéroports, passant à plus de 240 d'ici 2020
- une hausse de **132 %** de la capacité des terminaux à conteneurs d'ici 2020

Bien que la Chine se trouve à une différente étape de son développement que le Canada – l'édification d'un pays par le biais de l'infrastructure – elle passe rapidement à une nouvelle étape. Dans son plan quinquennal de 2011, elle a annoncé son intention de soutenir une « croissance de meilleure qualité » grâce à l'infrastructure, avec l'idée de faire monter la Chine dans la chaîne d'approvisionnement.

Le plan quinquennal prévoit une croissance annuelle du PIB de sept pour cent pendant la période allant jusqu'à 2015. Voilà un message ferme au reste du monde au sujet de la concurrence chinoise et de l'importance de l'infrastructure de transport de base pour le succès économique de l'une des plus grandes économies du monde.

- *Augmenter la productivité* : l'infrastructure devrait réduire les frais d'entreprise et ainsi permettre au secteur privé d'être plus productif.
- *Générer des revenus* : l'infrastructure devrait entraîner une augmentation du revenu personnel, des profits des entreprises et des revenus des gouvernements, ou réduire leurs dépenses.
- *Rehausser la qualité de vie* : l'infrastructure devrait offrir aux Canadiens un plus large accès aux opportunités économiques et sociales, tout en aidant à atteindre les objectifs sociaux, comme la durabilité de l'environnement.



La liste de critères ci-dessus n'est pas exhaustive. D'ailleurs, le but n'est pas d'en dresser une. Il s'agit simplement de formuler, de façon générale, les attentes à l'égard de l'infrastructure de base et de comprendre en quoi le transport peut les satisfaire (et les satisfait en réalité). L'application de ces critères aux systèmes de transport multimodal que les Canadiens utilisent tous les jours peut mener à une meilleure compréhension des liens étroits entre le transport et la santé et l'avenir économiques du Canada.

## Relier les Canadiens et améliorer la mobilité

Le Canada est l'un des pays les plus vastes et les plus variés du monde. Il présente des différences énormes aux plans de la géographie, du climat, de la taille des collectivités et des relations spatiales entre elles. Chaque collectivité, qu'il s'agisse d'une grande ville ou d'un petit village, dépend du transport pour la relier au marché mondial et soutenir la vie quotidienne des Canadiens.

Le succès d'un réseau de transport peut être mesuré par la façon dont il relie les gens aux opportunités, tant sociales qu'économiques, ainsi qu'aux biens et services. Les réseaux de transport modernes doivent favoriser la croissance économique, être sécuritaires et efficaces et offrir un accès raisonnablement équitable à tous les Canadiens.

### *Accessibilité*

L'accessibilité ne se limite pas à l'accessibilité physique du réseau de transport, bien que celle-ci puisse être une considération importante. Les autres facteurs qui influent sur l'accessibilité sont la perception de la sécurité, la disponibilité du service (coût et fréquence) et la vitesse de déplacement.

Les facteurs d'accessibilité n'existent pas isolément. Pour réaliser la vision stratégique, la planification du transport s'oriente vers une approche plus concertée. En fait, le Groupe de travail sur les transports urbains (GTTU) du CSPP a abordé cette question dans un récent rapport intitulé *Gestion concertée des corridors*. Ce rapport a souligné un certain nombre d'exemples canadiens de corridors urbains conçus pour permettre un accès sécuritaire et confortable quelque que soit le mode de transport et pour accroître la disponibilité des choix de transport des personnes<sup>18</sup>.

Le rapport du GTTU souligne quelques succès récents. Il reste qu'un investissement important s'impose pour améliorer l'accessibilité du transport dans l'ensemble des collectivités canadiennes. Cela est également vrai pour les grands centres urbains qui sont aux prises avec des problèmes de congestion et pour certaines collectivités nordiques et éloignées qui ne sont pas encore dotées d'un accès à l'année longue.

## LE RÉSEAU RTE-T : CONNECTER L'EUROPE

En 2013, l'UE a annoncé le projet du réseau central du RTE-T – un investissement dans l'infrastructure de 26 milliards d'euros (39 milliards de dollars canadiens) de 2014 à 2020, à partager entre les États membres.

Le projet vise à remplacer la mosaïque de transport actuelle par un réseau de transport multimodal robuste et moderne qui améliore la connectivité entre les 28 États membres.

« Il s'agit de faire en sorte que, progressivement d'ici 2050, la grande majorité des citoyens et des entreprises d'Europe ne se trouvent pas à plus de 30 minutes de trajet de ce réseau étendu. »

Le réseau du RTE-T reliera :

- **94 principaux ports européens** avec des liaisons ferroviaires et routières
- **38 principaux aéroports** avec des liaisons ferroviaires vers les grandes villes
- **15 000 km de voies ferrées** mises à niveau pour la haute vitesse
- **35 projets transfrontaliers** pour réduire les goulots d'étranglement

Il est essentiel à la vitalité économique et à la compétitivité du marché européen d'améliorer la connectivité et la mobilité des personnes et des marchandises à l'intérieur du territoire de l'UE. Avec ces investissements, l'UE a démontré l'importance du transport pour surmonter la Grande Récession et la crise financière qui a suivi.

## *Économie*

Les compagnies de chemins de fer canadiennes, la Voie maritime du Saint-Laurent et la Transcanadienne sont des exemples de connectivité historique du transport qui ont constitué la base économique du mieux-être de la société canadienne.

Des investissements stratégiques dans les infrastructures de transport sont nécessaires pour soutenir l'échange liés à ces industries comme le camionnage, l'agriculture et l'industrie manufacturière. Ces investissements sont essentiels pour soutenir la chaîne d'approvisionnement et transporter les marchandises vers les marchés. Ces industries accomplissent la double tâche de créer des emplois locaux et de soutenir la croissance d'autres économies en les reliant aux biens et services qui ne peuvent être achetés ou obtenus.

Des plaques tournantes de transport efficaces, comme les ports maritimes, les aéroports et les points d'entrée terrestres favorisent l'activité économique en reliant les collectivités canadiennes à la chaîne d'approvisionnement mondiale. La coordination et la planification intergouvernementales, comme l'investissement concerté des gouvernements manitobains et fédéral dans le point d'entrée de Pembina-Emerson, assure la viabilité d'importants corridors commerciaux, comme le corridor de commerce et de transport du centre du continent. De la même façon, la plaque tournante du transport mondial de Regina sert à soutenir la chaîne d'approvisionnement, tant au pays qu'à l'étranger.

## *Société*

Lorsque les gens prennent des décisions sur l'endroit où s'établir, la qualité des emplois ne n'est pas le seul facteur. Les gens recherchent des collectivités où ils peuvent améliorer leur qualité de vie. Bien que nombre de villes canadiennes offrent déjà un éventail de choix de transport à leurs résidents, des défis persistent.

Les Canadiens vivant dans les grandes villes subissent des temps de déplacement long et coûteux. On a beaucoup écrit au sujet du coût économique de la congestion, mais le coût social est élevé, lui aussi. La qualité de vie des Canadiens est minée par des déplacements pénibles qui, par surcroît, portent atteinte à l'environnement.

Une planification et un investissement efficaces sont nécessaires pour coordonner le transport et l'utilisation du sol afin d'aider les villes canadiennes à surmonter ces défis. Cela nécessitera le soutien des infrastructures publiques et de transport actif, comme le transport en commun et les sentiers cyclables et piétonniers, ainsi que les infrastructures de transport routier, ferroviaire et aérien.

Une approche intégrée rend plusieurs choix de transport possibles, permet aux gens de choisir ce qui convient le mieux au type de déplacement qu'ils font et améliorer ainsi la mobilité générale.

## Le transport, moteur économique du Nord

La vision stratégique du pays pour le transport identifie une interdépendance essentielle entre la prospérité économique du Canada et les infrastructures de transport qui relie les ressources naturelles aux marchés étrangers.

En plus de l'entretien des infrastructures existantes, de sorte qu'elles puissent répondre aux pressions mondiales, des investissements massifs importants sont nécessaires pour construire une infrastructure de base dans les régions riches en ressources où il n'existe présentement que peu ou pas d'infrastructure.

Les abondantes richesses pétrolières et minérales relevées dans le Nord du Canada sont un exemple parfait. Nombre de collectivités nordiques ne sont pas accessibles à l'année longue. Le manque d'accès est un défi pour la mise en valeur des ressources, mais aussi pour les collectivités ayant besoin de biens et de services.

Partout au Canada, les provinces et territoires collaborent pour déterminer les meilleures pratiques en matière de transport pour les collectivités rurales, nordiques ou éloignées, mais le manque d'infrastructure reste un problème. Le corridor de la vallée du Mackenzie, dans les Territoires du Nord-Ouest, est un exemple.



Une analyse économique préparée pour le ministère des Transports des Territoires du Nord-Ouest estime que des investissements stratégiques dans une route de la vallée du Mackenzie praticable en tous temps sont indispensables pour soutenir la croissance dans le secteur des hydrocarbures au cours des cinq ou six prochaines décennies.

Des engagements fermes à continuer d'investir dans les infrastructures nordiques de base sont nécessaires pour que le Canada puisse pleinement tirer parti du potentiel économique de la région et conserver son avantage concurrentiel dans le marché mondial.

Des partenariats d'investissement innovateurs entre le gouvernement et l'industrie pourraient aider à concrétiser cela. Le gouvernement et l'industrie conjuguent présentement leurs efforts pour réaliser des projets d'amélioration routière et améliorer l'accès nordique en prolongeant les périodes d'exploitation des principales routes d'hiver.

Un accès saisonnier plus long facilite le réapprovisionnement industriel et la mobilisation de matériel dans la région. Il permet aussi aux collectivités nordiques d'avoir accès aux choses dont elles ont besoin, comme le carburant diesel et les marchandises sèches et non périssables.

L'accès à l'année longue est un objectif réalisable qui présente un énorme potentiel économique. Les richesses naturelles des provinces et territoires ont le potentiel de faire croître de manière importante l'économie nordique et d'améliorer la qualité de vie des Canadiens du Nord. L'infrastructure de transport est la clé qu'il faut pour libérer ce potentiel.

## Se faire à la « nouvelle normalité »

Les gouvernements de partout au Canada planifient leurs réseaux de transport et y investissent dans un contexte de changement mondial. La première section du présent rapport décrit les éléments clés de la « nouvelle normalité », qui continueront d'influencer les décideurs du secteur des transports. Ces éléments comportent un ensemble particulier de défis et de possibilités pour créer un système de transport multimodal moderne du XXI<sup>e</sup> siècle qui répond aux besoins divers de tous les Canadiens et offre une base solide pour la croissance économique.

1. **Des marchés émergents :** le Canada est à l'aube d'une nouvelle ère dans le commerce mondial. L'accord économique et commercial global avec l'Union européenne élargira l'accès à un marché de 500 millions de personnes d'une valeur de 17 mille-milliards de dollars.

Nos réseaux de transport doivent continuer à offrir les liens essentiels vers les États-Unis et l'UE, mais ils doivent aussi relier les économies à croissance rapide d'Asie et d'Amérique latine.

2. **Une croissance lente :** les Canadiens et leurs gouvernements ressentent encore les effets de la Grande Récession. Bien que l'équilibre budgétaire sera atteint partout au pays à court terme, cet objectif accroît la concurrence pour des ressources qui sont déjà rares. La concurrence pour ces ressources est une priorité.

Les Canadiens profiteront à long terme de la rigueur qui incite à faire des investissements en transport judicieux et fondés sur les faits.

3. **La demande de ressources naturelles :** les abondantes ressources naturelles du Canada sont extrêmement importantes pour son succès économique, étant donné la demande mondiale croissante d'énergie. Le transport est essentiel pour atteindre ces ressources et les expédier vers les marchés mondiaux.

L'accès aux ressources naturelles du Canada et leur transport en toute sécurité et d'une manière respectueuse de l'environnement constituent une priorité.

4. **Le changement industriel :** la demande d'infrastructure et de services de transport pourrait croître avec le retour d'une partie de la production en Amérique du Nord et le développement de la fabrication numérique.

Le secteur des transports doit être capable d'attirer les personnes les plus compétentes. Les emplois dans le secteur des transports du XXI<sup>e</sup> siècle exigeront une formation spécialisée faisant une plus large place à la technologie.

Des réseaux de transport modernes, efficaces et sûrs permettront au Canada de réussir dans ce nouveau contexte mondial. Le transport crée des emplois, attire des investissements et augmente la productivité du secteur privé. Les gouvernements comprennent cela et répondent aux besoins de nouvelles infrastructures de transport partout au pays. Des investissements stratégiques dans les infrastructures de transport de base aident à améliorer la santé fiscale de nos gouvernements et à soutenir notre force économique pendant les périodes de faible croissance.

Il est particulièrement important de maintenir la cohérence de l'investissement public. Un financement à long terme et prévisible soutient la planification des transports et la gestion des actifs. Une approche d'investissement et de la planification fondée sur les meilleures pratiques aidera à maximiser les retombées des investissements publics.

Les gouvernements ont beaucoup à gagner à travailler ensemble. Le Groupe de travail appuie les échanges continus sur l'importance du transport pour l'économie canadienne. La poursuite de ces échanges nous permettra d'atteindre nos objectifs communs et procurera au Canada un avantage concurrentiel à long terme.

## Annexe I

### Faits saillants de projets de transport canadiens

#### Colombie-Britannique

#### Corridor ferroviaire du banc Roberts (CFBR)



#### Description du projet

Le CFBR est un important tronçon de 70 km du réseau de voies ferrées reliant la plus grande installation de conteneurs du Canada et un important terminal de charbon situés sur le banc Roberts au réseau ferroviaire nord-américain. Compte tenu des augmentations futures du trafic ferroviaire et routier, les passages à niveau posent un important défi à l'efficacité de l'exploitation ferroviaire et du réseau routier dans les agglomérations voisines.

#### Aperçu

Une étude exhaustive du corridor, intitulée *Roberts Bank Rail Corridor: Road/Rail Interface Study* (« Étude des croisements rail-route dans le corridor ferroviaire du banc Roberts ») a été terminée en février 2007 afin de déterminer les endroits les plus avantageux pour investir dans des sauts-de-mouton pour éliminer des passages à niveau. L'étude a retenu neuf sauts-de-mouton dans les limites des villes de Delta et de Surrey et de la Ville et du Canton de Langley en vue d'une mise en œuvre en 2014.

L'étude a été réalisée conjointement par Transports Canada, le ministère des Transports de la Colombie-Britannique, la Régie des transports de la côte Sud de la Colombie-Britannique (TransLink), l'Administration portuaire Vancouver-Fraser et la Conseil de la porte d'entrée du Grand Vancouver. Elle a compris des consultations avec cinq municipalités et quatre sociétés ferroviaires.

#### Investissement

Entente de partage du coût de 307 M\$ entre le ministère des Transports de la C.-B., Transports Canada, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, TransLink, des municipalités (Delta, Surrey et Ville et Canton de Langley) et des sociétés ferroviaires (BCRC, CN, CP et BNSF).

#### Retombées prévues

Les neuf sauts-de-mouton apporteront un soulagement considérable aux usagers de la route dans les agglomérations concernées, tout en améliorant l'exploitation ferroviaire et en répondant à la croissance prévue du transport lié aux importations et aux exportations dans le corridor. Ces ouvrages sont aussi essentiels à la poursuite de l'initiative de la porte d'entrée du Pacifique de la Colombie-Britannique et aux avantages économiques qui en découlent.

On estime à 2,7 G\$ les avantages économiques associés aux flux commerciaux partant des installations portuaires du banc Roberts, ce qui représente 1,9 G\$ de plus dans le PIB provincial que dans la situation actuelle.

## Alberta

### Périphériques de Calgary et d'Edmonton

#### Description du projet

En Alberta, on se sert de périphériques pour relier quatre tronçons de route de premier niveau entourant de grandes agglomérations urbaines. Les deux raccordements suivants sont à la dernière étape de planification ou de construction :

- le périphérique de la promenade Anthony-Henday reliant les autoroutes 2 et 16 à Edmonton;
- le périphérique de Stoney Trail reliant les autoroutes 2 et 1 à Calgary.

#### Aperçu

Un périphérique a pour but de favoriser la fluidité de la circulation pour les déplacements sur une distance de plus de 5 km et ne comporte de carrefours qu'aux seuls endroits où il croise des routes importantes. Il évite les embouteillages en diminuant les arrêts et les départs, ce qui a pour effet de rendre le trajet plus fiable pour les navetteurs et les transporteurs et de leur faire économiser à la fois temps et argent.

Les périphériques améliorent aussi la connectivité à l'intérieur d'une agglomération. Les résidents des collectivités avoisinantes peuvent plus facilement se rendre dans la ville et ses environs, les entreprises ont accès à un plus large bassin de candidats disponibles lorsqu'elles sont à la recherche de personnes possédant certaines compétences et connaissances.

Les périphériques favorisent aussi le développement commercial adjacent, en particulier aux carrefours. La concentration avantage les entreprises qui s'établissent le long de la route en réduisant le coût des interactions les unes avec les autres. À Calgary, le CN a récemment mis en service sa nouvelle installation de 275 ha (680 acres) située près de Stoney Trail. Le CN fait la promotion de son installation et ses environs comme d'un endroit où ses clients peuvent s'installer.

#### Résultats obtenus

À Edmonton, les collectivités constatent des changements positifs dans le secteur immobilier en raison de la proximité du périphérique avec les services de transport par autobus et par train léger.



# Saskatchewan

## Contournement de Regina

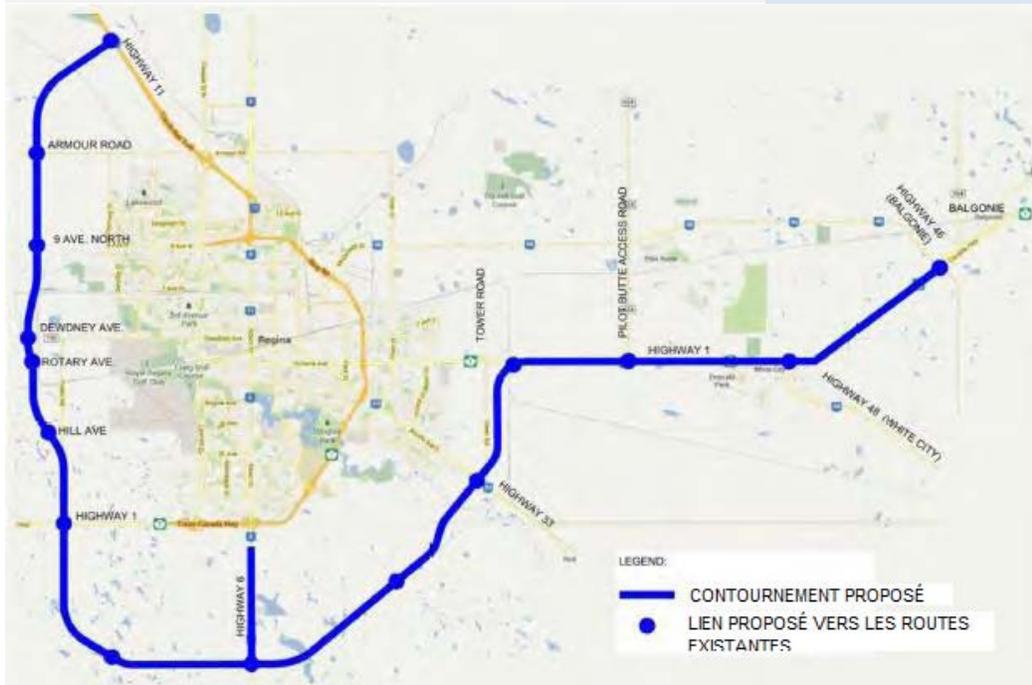
### Aperçu

Le projet du contournement de Regina est une initiative du gouvernement de la Saskatchewan. Il comprend la planification et la réalisation d'un corridor routier à circulation rapide et continue à quatre voies à chaussées séparées dans la région de Regina. L'infrastructure routière actuelle autour de Regina est insuffisante pour répondre à la demande de trafic actuelle, entrave gravement la circulation et limite grandement la croissance commerciale et démographique.

### Description du projet

La majorité du projet consiste dans une nouvelle infrastructure routière :

- une autoroute à quatre voies entre les autoroutes 11 et 1, à l'est;
- onze échangeurs;
- quatre carrefours;
- les voies de service nécessaires à l'accès local;
- quatre nouveaux passages au-dessus des voies ferrées existantes;
- l'élargissement à quatre voies de la route 6 au sud de Regina, entre le tronçon à quatre voies existant et le contournement proposé.



### Investissement

La Saskatchewan examine la possibilité de réaliser le projet dans le cadre d'un partenariat public-privé.

### Retombées prévues

- Réduction de jusqu'à 22 % du nombre de routes congestionnées ou en voie de l'être.
- Augmentation de 2,2 % des vitesses moyennes.
- Économie annuelle d'entre 2 et 3 M\$ en dommages matériels, blessures et en pertes de vie.
- Réduction de 4,2 % de la durée cumulative des trajets.
- Économie de 161,5 millions de litres de carburant sur 30 ans.
- Réduction sur 30 ans de 0,6 % des émissions des GES, de 22 mégatonnes des émissions de monoxyde de carbone (CO), de 390 tonnes des émissions d'hydrocarbures (HC) et de 79 tonnes des émissions d'oxydes d'azote (NOx).
- Création de 9 500 emplois.
- Accroissement de la vitesse des interventions d'urgence dans la partie est de la ville.

# Manitoba

## Investissement dans les infrastructures des portes d'entrée commerciales

### Description du projet

Le gouvernement s'est engagé à investir 5,5 milliards de dollars dans les infrastructures de base. De cette somme, plus de 3,7 milliards de dollars seront investis dans les routes, les autoroutes et les ponts au cours des cinq prochaines années afin de mieux relier les collectivités aux principaux corridors de commerce du Manitoba et afin de renforcer ces corridors.

### Aperçu

Les investissements visent à améliorer la continuité géographique des principaux corridors commerciaux du Manitoba, y compris vers les États-Unis, l'est et l'ouest du Canada, ainsi que la porte d'entrée Churchill de l'Arctique.

Ces investissements visent en particulier à assurer une liaison directe entre CentrePort Canada — le port intérieur de 20 000 acres du Manitoba qui est situé dans la région de la capitale Winnipeg — et les corridors commerciaux stratégiques dans toutes les directions. De plus, un des principaux objectifs consiste à améliorer la fiabilité et la fluidité de la route provinciale à grande circulation 75 vers les États-Unis, afin d'assurer le flux continu de plus de 18 milliards de dollars de marchandises commerciales par le poste frontalier Pembina-Emerson.

### Investissement

#### Corridors commerciaux vers les États-Unis – investissement de 680 millions de dollars

- Améliorer la route 75 conformément aux normes interétatiques des É.-U. relativement aux inondations.
- Aménager des échangeurs respectant les normes interétatiques sur la route périphérique du sud-ouest de Winnipeg.
- Améliorer la route 10 de Flin Flon jusqu'aux É.-U.

#### Corridors commerciaux vers les autres provinces canadiennes – investissement de 500 millions de dollars

- Améliorer la route Transcanadienne à l'est et à l'ouest de Winnipeg.
- Prolonger la route express CentrePort Canada jusqu'à la route Transcanadienne.
- Améliorer la route Yellowhead (route 16).

#### Routes nordiques – investissement de 225 millions de dollars

Améliorer la route 6 de Winnipeg au nord du Manitoba.



### Retombées prévues

Selon le Conference Board du Canada, l'engagement d'investissement total du Manitoba de 5,5 milliards de dollars dans l'infrastructure de base — dont 3,7 milliards de dollars dans les infrastructures de transport — donnera une impulsion de 6,3 milliards de dollars à l'économie provinciale et de 5,4 milliards de dollars aux exportations. Certains projets en particulier amélioreront la chaîne d'approvisionnement de diverses façons. Par exemple, le prolongement de la route CentrePort Canada vers la route Transcanadienne devrait générer des avantages directs pour les usagers de l'ordre de 161 millions de dollars pendant la durée de vie de l'actif.

## Ontario

### Service de transport en commun rapide par autobus Brampton Züm

#### Investissement

Investissement d'environ 285 M\$ dans l'infrastructure de transport partagé entre le gouvernement fédéral, le gouvernement de l'Ontario et la Ville de Brampton (95 M\$ chacun).\*

#### Résultats obtenus :

- En 2011, Züm affichait une hausse de 18 % de l'achalandage global du transport en commun à Brampton;
- En 2013, le temps de déplacement entre le centre-ville de Brampton et l'université York a été réduit de 42 % à l'heure de pointe du matin par rapport à 2007.



#### Description du projet

Brampton Züm est un service de transport en commun rapide par autobus qui offre une desserte rapide et directe dans la ville de Brampton. Le projet est réalisé en deux phases :

- Phase I (*achevée*) – Züm dessert présentement la rue Queen, la rue Main et l'avenue Steeles;
- Phase II – Le service sera implanté dans d'autres corridors (date d'achèvement prévue : 2016).

#### Valeur annuelle des avantages prévus (en 2022) :

Type d'avantage	Valeur de l'avantage (en M\$)
Réduction de la durée des trajets <ul style="list-style-type: none"><li>• Réduction des temps d'attente de 9 à 3,2 minutes</li><li>• Augmentation de la vitesse des déplacements de 17,6 à 25 km/h</li></ul>	53,65
Économie de coûts d'exploitation des véhicules et des coûts des accidents de la route <ul style="list-style-type: none"><li>• Hausse de 18 % de l'achalandage et diminution du nombre de véhicules à un seul occupant sur les routes et des coûts afférents, y compris le coût des accidents (le transport en commun est d'environ 20 fois plus sûr que les déplacements dans un véhicule privé)</li><li>• Réduction annuelle du nombre de véhicules-kilomètres parcourus : 18 M</li></ul>	8,69
Réduction des émissions de GES et des autres émissions <ul style="list-style-type: none"><li>• Réduction annuelle des émissions de CO<sub>2</sub> : 4 280 tonnes</li></ul>	0,51
Avantages intersectoriels <ul style="list-style-type: none"><li>• Liaison aux principaux corridors commerciaux et industriels et encouragement des aménagements plus denses et polyvalents</li></ul>	1,19
<b>Total des avantages</b>	<b>64,05</b>

- Remarque : la Ville de Brampton affirme avoir versé 20 millions de dollars de plus que la contribution de 95 millions de dollars qu'elle s'était publiquement engagée à verser, ce qui porterait sa contribution à 115 millions de dollars.

# Transports Canada

## Plan d'action « Par-delà la frontière »

### Description du projet

Lancé en décembre 2011, le plan d'action canado-étatsunien « Par-delà la frontière » comprend une série d'initiatives visant à faciliter les échanges commerciaux et les voyages d'un côté à l'autre de la frontière commune.

Dans le cadre de ce plan d'action, Transports Canada joue un rôle important en mettant en œuvre des initiatives en matière d'infrastructure, de technologie et de sûreté à la frontière qui procurent d'importants bénéfices aux résidents, aux voyageurs et à l'industrie des deux pays.

### Aperçu

Un bon exemple du Plan d'action est l'accent qu'il met sur la sécurité aérienne. Les initiatives transfrontalières comprennent le programme d'aide aux voyageurs dignes de confiance et la reconnaissance mutuelle des programmes de contrôle des bagages sortants et de sûreté du fret.

Ces initiatives accéléreront les déplacements et amélioreront la circulation des personnes et des marchandises traversant la frontière.

### Retombées prévues

**Programme d'aide aux voyageurs dignes de confiance** – Cette initiative devrait accroître l'efficacité et l'efficacité du contrôle des passagers en réduisant le délai de traitement, en donnant une plus grande satisfaction aux passagers et en affectant les ressources de contrôle aux passagers selon le risque.

**Reconnaissance mutuelle des systèmes de contrôle des bagages sortants** – Cette initiative accélèrera le traitement des bagages dans les aéroports étatsuniens au fur et à mesure que les États-Unis lèveront l'exigence de contrôler de nouveau, avant leur départ sur une correspondance, les bagages prédédouanés dans un aéroport canadien.

**Reconnaissance mutuelle des programmes de sûreté du fret aérien** – Le Canada et les États-Unis sont parvenus à la reconnaissance mutuelle de leurs programmes de sûreté du fret. Dorénavant, le fret aérien expédié d'un pays à l'autre ne subit qu'un seul contrôle de sûreté, sauf si une menace est repérée. Cela réduit le nombre de retards dus aux contrôles de sûreté.

# Québec

## Plan d'action pour le transport collectif terrestre

### Description du projet

Le gouvernement a adopté une approche responsable et innovatrice en matière de transport collectif terrestre qui mobilise l'ensemble de l'industrie des transports. L'approche repose sur les besoins de tous les usagers, y compris les personnes handicapées ou à mobilité réduite. Elle s'adresse à tous les Québécois, quel que soit leur lieu de résidence.

L'approche comprend des mesures de soutien au développement du transport collectif, à l'indépendance énergétique et à la réduction des émissions de GES.

### Aperçu

Le gouvernement propose une vision d'avenir du transport collectif en mettant en œuvre les mesures suivantes :

- Intégrer la planification du transport dans les décisions concernant l'utilisation des terres. Toutes les propositions importantes de mise en valeur des terres doivent inclure le transport collectif;
- Soumettre une proposition d'examen de la gouvernance du transport collectif dans les régions du Grand Montréal et de Québec afin de mieux intégrer et coordonner les déplacements des usagers;
- Simplifier les règles actuelles des programmes d'aide au transport collectif pour les organismes chargés de l'exploitation du transport en commun, afin d'accélérer la mise en œuvre des projets;
- Permettre le covoiturage in certaines voies réservées afin d'améliorer les flux de circulation et de donner accès au transport collectif à un plus grand nombre de résidents;
- Renforcer le leadership régional en matière de transport collectif par le biais d'initiatives de décentralisation facilitant l'implantation de services adaptés à l'environnement, afin d'améliorer les services de transport pour les usagers de l'extérieur des grands centres;
- Promouvoir l'accessibilité universelle des services de transport collectif so that personnes handicapées ou à mobilité réduite puissent se déplacer sans contrainte.

### Investissement

- Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes has un budget de 778,5 M\$ pour 2014 et total de 3,5 G\$ pour la période 2014-2019.
- Le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales (SOFIL) has un budget de 120,8 M\$ pour 2014 et a total de 983,1 M\$ pour la période 2014-2019.
- Le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport collectif (support l'offre de service dans les régions rurales et urbaines) : 135,3 M\$ en 2014-2015;
- Le Programme d'aide gouvernementale en transport adapté aux personnes handicapées (paratransit) : 89,7 M\$ en 2014-2015;
- Le Programme de subventions aux véhicules collectifs accessibles (véhicules conçus et fabriqués pour être accessibles en chaise roulante) : 1,5 M\$ pour la période 2014-2019.

### Retombées prévues

Le Plan d'action vise à élargir l'offre de services de transport collectif d'ici 2020.

## Nouveau-Brunswick

### Projet de l'autoroute 1



#### Description du projet

En octobre 2012, le gouvernement du Nouveau-Brunswick a complété des travaux majeurs d'amélioration de la route 1. Le Projet de porte d'entrée de la route 1 comprenait la construction d'une nouvelle route à quatre voies de 55 kilomètres ainsi que des améliorations ciblées apportées le long de tronçons existants de la route 1. La route de 240 kilomètres entre St. Stephen et River Glade est maintenant une autoroute à quatre voies à chaussées séparées sur toute sa longueur. La route 1 est un important corridor commercial entre le Canada atlantique et l'Est des États-Unis. Elle est le lien le plus direct vers une nouvelle installation frontalière à St. Stephen – Calais, le poste frontalier terrestre international le plus achalandé au Canada atlantique.

Le projet a été élaboré et mis en œuvre dans le cadre d'un partenariat public-privé comportant deux contrats avec la Province conclus en mars 2010. La portion conception-construction du projet a été confiée à Dexter Developer General Partnership, alors que la société Transfield Dexter Gateway Services a la responsabilité de l'exploitation, de l'entretien et de la réhabilitation de l'autoroute jusqu'en 2040. Le projet a été achevé en respectant le budget et près d'un an plus tôt que prévu, ce qui a démontré l'efficacité du partenariat public-privé et des innovations et gains d'efficacité prévus dans le plan de gestion de la construction.

Quatre-vingt-cinq pour cent de la main-d'œuvre provenait du Nouveau-Brunswick. Au plus fort de la construction, quelque 700 emplois ont été créés.



#### Investissement

Les gouvernements provincial et fédéral ont financé conjointement les améliorations de 540 M\$ par le biais du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers et des ententes sur le financement de base pour les provinces et territoires.

#### Retombées prévues

L'autoroute devrait favoriser la croissance économique à long terme dans la région et améliorer les connexions multimodales à nombre de ports maritimes, au réseau ferroviaire et aux aéroports internationaux du Canada atlantique, facilitant ainsi le commerce mondial dans cette partie cruciale de la porte d'entrée et du corridor commercial de l'Atlantique. Elle améliorera la sécurité routière et réduira le nombre d'accidents de la route, la durée des trajets et les émissions des véhicules et favorisera la croissance économique dans la région.

## Nouvelle-Écosse

### Prolongement de la piste principale de l'aéroport international Robert-L. Stanfield d'Halifax



#### Description du projet

L'aéroport international Robert-L.-Stanfield d'Halifax (AIRLSH) contribue pour 1,26 G\$ annuellement à l'économie de la Nouvelle-Écosse.

L'aéroport joue un rôle clé dans la capacité de la province d'attirer et de retenir de nouvelles entreprises et de développer le tourisme et le commerce. Quelque 12 040 emplois (soit 2,7 % de l'emploi total de la Nouvelle-Écosse) sont attribuables à la collectivité aéroportuaire. Le prolongement de la piste principale de l'AIRLSH, de 2 690 m (8 800 pi) à 3 200 m (10 500 pi), accroît la capacité de l'aéroport d'attirer et de retenir des services de fret aérien.

#### Investissement

Cout total d'environ 28 M\$ partagé entre le gouvernement provincial (5 M\$), le gouvernement fédéral (9 M\$) et l'Administration de l'aéroport international Robert-L.-Stanfield d'Halifax (14 M\$).

#### Aperçu

La piste principale de l'AIRLSH n'avait qu'une longueur de 2 680 m. Or, à pleine charge, un avion-cargo Boeing 747-400, le porte-étendard des services de fret international tout cargo, a besoin d'une piste de 3 200 m.

La longueur de la piste principale de l'AIRLSH la défavorisait nettement par rapport à la concurrence pour attirer des services de fret aérien international tout cargo. Essentiellement, le prolongement de la piste place l'AIRLSH dans une position favorable pour retenir les services de fret aérien qui s'y trouvent déjà et d'en attirer d'autres vers davantage de destinations étrangères.



#### Retombées prévues

Le prolongement de la piste principale de l'AIRLSH a largement accru la capacité de l'aéroport d'attirer et de retenir des services de fret aérien international tout cargo. Cela a aussi pour effet d'élargir l'accès aux marchés mondiaux pour bien des exportateurs et importateurs néo-écossais, et en particulier les exportateurs de l'industrie des fruits de mer.

Les services de fret aérien sont particulièrement importants pour les producteurs de fruits de mer de la Nouvelle-Écosse, qui desservent différents marchés européens et asiatiques. Pour les fruits de mer de la Nouvelle-Écosse, les bénéfices sont des taux de mortalité réduits, une valeur accrue des produits et une meilleure réputation dans les marchés étrangers.

## Ile-du-Prince-Édouard

### Amélioration de la Trancanadienne



#### Description du projet

Le gouvernement provincial a élaboré un plan sur dix ans pour améliorer l'efficacité, l'accès et la sécurité à certains endroits le long de la portion de la Trancanadienne située sur l'Ile-du-Prince-Édouard. Sa vision s'accorde avec les objectifs économiques de la Province et avec une vision économique globale pour le Canada. Des mises à niveaux et des améliorations de tracé sont prévues à douze endroits. Les trois projets suivants sont du nombre :

1. **De Bonshaw à New Haven** – Investissement de 16 M\$ pour modifier le tracé d'un tronçon de 6,2 km de la route entre Charlottetown et le pont de la Confédération;
2. **Cornwall** – Projet de construction d'un contournement permettant à la route 1 d'éviter la ville, où la croissance démographique et l'urbanisation font craindre pour la capacité et la sécurité, au coût de 50 M\$;
3. **De Tryon à Crapaud** – Modification prévue du tracé de la route 1 sur quelques kilomètres à partir du pont de la Confédération, au coût de 18 M\$.

#### Aperçu

La route 1 est le principal lien commercial de l'Ile-du-Prince-Édouard et s'étend du pont de la Confédération, à Borden, jusqu'à Charlottetown, la capitale, pour desservir le traversier de Wood Islands. Construite dans les années 1950, cette route essentielle est devenue une partie du réseau routier national du Canada en 1988. Fondement du réseau routier et principal moyen de transport sur l'Ile, elle accueille jusqu'à 3 100 camions par jour, qui transportent la grande majorité des exportations de la province, d'une valeur de 870 M\$ en 2012.

#### Retombées prévues

Les investissements auront des retombées durables sur l'économie locale et nationale, car les marchandises et les services pourront être transportés d'une manière plus efficace et plus sûre vers les marchés de l'Est de l'Amérique du Nord et des ports comme Halifax, à destination des marchés étrangers.

#### Investissement

La réalisation de la vision coulera environ 120 M\$ et prendra dix ans.

# Terre-Neuve-et-Labrador

## Autoroutes, périphériques et contournements dans la région métropolitaine de recensement de St. John's

### Investissement

La construction des sept routes a été réalisée grâce à un investissement total de 294,5 M\$.

### Aperçu

Depuis le Plan de la région métropolitaine de recensement de St. John's initial de 1966, la Province a construit sept routes dans le Nord-Est de la péninsule d'Avalon pour améliorer les flux de circulation dans la capitale et ses environs :

1. Autoroute Harbour – Mise en service en 1978 au coût de 46,4 M\$
2. Route d'accès Manuels – Mise en service en 1985 au coût de 11,7 M\$
3. Périphérique extérieur – Mis en service en plusieurs phases entre 1998 à 2003 au coût de 68,2 M\$
4. Contournement de Conception Bay South – Coût total de 48,4 M\$
5. Contournement de Torbay entre la limite est du territoire de la Ville de St. John's to Flatrock – Mis en service en 2011 au coût de 23,9 M\$
6. Chemin Bifurcation/Autoroute East-West – Coût total d'environ 67,8 M\$
7. Contournement de Goulds – Coût total d'environ 28,1 M\$

### Résultats obtenus :

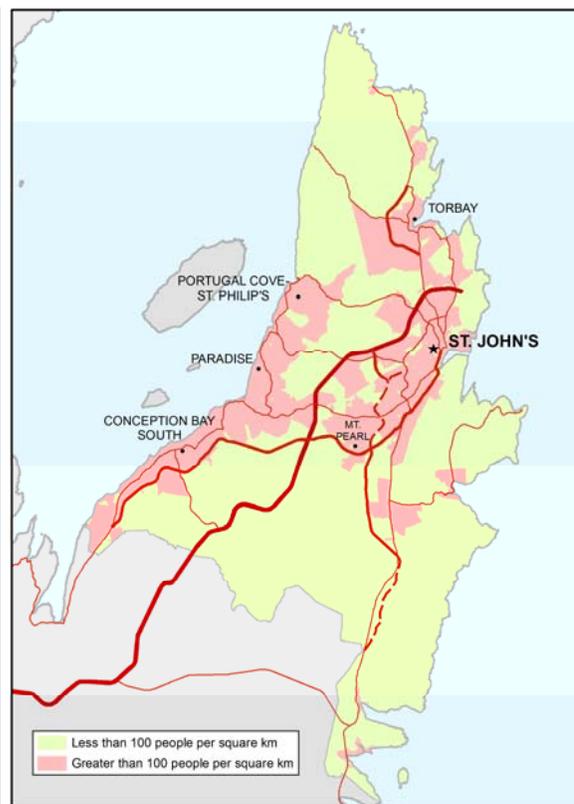
En construisant ces autoroutes, périphériques et contournements, la Province a donné un accès routier à partir de la Transcanadienne vers le port de St. John's (autoroute Harbour), l'aéroport international de St. John's (périphérique extérieur), d'importants parcs industriels et secteurs résidentiels et les villages et villes entourant St. John's.

Les routes en question réduisent la durée des allers-retours entre la maison et le travail dans la région ainsi que le temps nécessaire pour transporter les marchandises du port vers les parcs industriels et les grands centres de vente au détail. Elles détournent aussi le trafic de la ville et améliorent la circulation à destination ou en provenance de la région. Elles ont accru la sécurité et l'accès aux marchandises, aux services et aux emplois.

### Description du projet

L'ensemble d'autoroutes, de périphériques et de contournements à l'intérieur et autour de la RMR de St. John's est maintenant près d'être achevé; il ne restera plus que deux tronçons de route à achever en 2015 et en 2017.

Les sept routes ont amélioré la sécurité et l'accès à l'intérieur et autour de la région de St. John's, en reliant d'importants aménagements aux abords de la Transcanadienne et en réduisant la durée et le coût des trajets.



## Yukon

# Réfection de la route Robert-Campbell



### Description du projet

Le projet de réfection de la route Robert-Campbell a pour but d'offrir un corridor de transport moderne, sûr et fiable dans le Sud-Est du Yukon, afin de répondre aux besoins de la population et de soutenir la croissance économique continue dans la région.

Le projet comprend la transformation de l'étroite route de gravier de 180 km existante en une route à traitement de surface à l'émulsion de bitume. L'amélioration favorisera la mobilité locale et répondra aux besoins de la circulation liée à l'exploration minière et au transport continu de lourdes charges en plus de la circulation habituelle.

### Aperçu

De 2005 et 2007, les dépenses d'exploration minérale au Yukon ont passé de 40 à 140 millions de dollars, et ont donné lieu à la découverte de plusieurs gisements riches en minéraux le long de la route Robert-Campbell. Le gouvernement du Yukon a donc étudié la route existante et est arrivé à la conclusion qu'elle ne pourrait supporter en toute sécurité davantage de transport par camion. Le projet de réfection de la route Robert-Campbell a été approuvé en 2008 selon une conception permettant la circulation de poids lourds à 90 km/h par tous les temps.

Phase 1 (de 2007-2008 à 2013-2014) : Reconstruction de certains tronçons entre les km 10 et 114 – Achevée.

Phase 2 (de 2013-2014 à 2016-2017) : Achèvement de la reconstruction entre les km 10 et 114 – En cours.

Phase 3 (de 2017-2018 à ?) : Reconstruction entre les km 114 et 190 – Prévues, mais non approuvées.

### Investissement

Depuis 2008-2009, les trois quarts des travaux sur la route Robert-Campbell sont financés à même le Fonds fédéral Chantiers Canada.

Phase 1 – 29,8 M\$ - Achevée

Phase 2 – 33,7 M\$ – En cours

Phase 3 – 61 M\$ (estimation) – Non approuvée



### Retombées prévues

Développement économique : Les principaux objectifs consistent à soutenir le transport local et les possibilités de développement économique régional. Le projet répondra aussi aux besoins éventuels du transport par camion des concentrés de minéraux et des équipements d'extraction minière. La construction de routes ne garantit pas que l'exploitation de mines, mais elle accroît le rendement financier potentiel du secteur minier dans la région.

Sécurité et efficacité : Les investissements auront des retombées durables en rehaussant la sécurité, l'efficacité et la fiabilité du transport des personnes et des marchandises.

# Territoires du Nord-Ouest

## Route de la vallée du Mackenzie



### Investissement

Depuis 2000, les gouvernements du Canada et des Territoires du Nord-Ouest ont investi de façon stratégique plus de 120 M\$ dans des ouvrages permanents et des améliorations de profil de la route d'hiver de la vallée du Mackenzie.

### Description du projet

La route de la Vallée-du-Mackenzie, de Wrigley à Tuktoyaktuk, est une pierre angulaire du plan du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest pour le développement économique actuel et futur.

### Aperçu

L'actuelle route d'hiver de la vallée du Mackenzie est une solution temporaire sur neige et glace pour les investisseurs, les producteurs pétroliers et les résidents locaux. La solution permanente pour un accès à l'année longue est une route praticable par tous les temps et sur toute la longueur du corridor de la vallée du Mackenzie, où se trouvent des quantités phénoménales de pétrole, de gaz et d'autres ressources naturelles susceptibles de soutenir l'économie du Canada et le bien-être de la population canadienne.

### Retombées prévues

Un lien praticable par tous les temps dans la vallée du Mackenzie jusqu'à la côte arctique procurera des bénéfices considérables aux niveaux national, régional et local, car le projet constitue la base du développement économique, en permettant l'exploration des ressources naturelles, et concourt aux objectifs de souveraineté canadienne.

- 7 785 emplois temporaires dans les T.N-O. et 6 297 emplois temporaires dans le reste du Canada pendant la période de construction
- 128 emplois permanents durant l'exploitation
- apport de 1,5 G\$ au PIB
- ajout de 15,7 M\$ aux revenus annuels disponibles
- hausse de 20 % du tourisme

## OUVRAGES CITÉS

---

- <sup>1</sup> Conference Board du Canada. « How Canada Performs: A Report Card on Canada », 2014, consulté en février 2014 à l'adresse suivante : <http://www.conferenceboard.ca/hcp/details/economy/measuring-productivity-canada.aspx>
- <sup>2</sup> W. Gu et R. Macdonald. *The Impact of Public Infrastructure on Canadian Multifactor Productivity Estimates*, Statistique Canada, 2009.
- <sup>3</sup> C. G. Vander Ploeg et M. Holden. *At the Intersection. The Case for Sustained et Strategic Public Infrastructure Investment*, Canada West Foundation, 2013.
- <sup>4</sup> W. Gu et R. Macdonald, op. cit.
- <sup>5</sup> T. Litman. *Evaluating Transportation Economic Development Impacts*. Institut des politiques de transport de Victoria, 2010.
- <sup>6</sup> C. G. Vander Ploeg et M. Holden, op. cit.
- <sup>7</sup> Calcul du Bureau de l'économie des transports du ministère des Transports de l'Ontario.
- <sup>8</sup> Id., en dollars canadiens de 2002.
- <sup>9</sup> Id., d'après les taux moyens de progression de la productivité du travail et les investissements infrastructure de transport en Ontario de 1988 à 2010.
- <sup>10</sup> Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière (2008). *Harmonisation des politiques et règlements de transport : Contexte, progrès et initiatives dans le secteur du transport routier*.
- <sup>11</sup> Fédération canadienne des municipalités. « Canadian Infrastructure Report Card », 2012, consulté en janvier 2014 à l'adresse suivante : [http://www.fcm.ca/Documents/reports/Canadian\\_Infrastructure\\_Report\\_Card\\_EN.pdf](http://www.fcm.ca/Documents/reports/Canadian_Infrastructure_Report_Card_EN.pdf)
- <sup>12</sup> V. Gill et R.N. Raynor. *Growing Canada's Economy: A New National Air Transportation Policy*. Conference Board du Canada, 2013
- <sup>13</sup> Association canadienne du transport urbain. *Measuring Success: The Economic Impact of Transit Investment in Canada*, Issue Paper 25, 2010.
- <sup>14</sup> Association des chemins de fer du Canada. Site Web consulté en février 2014, à l'adresse suivante : <http://www.railcan.ca/education/facts>.
- <sup>15</sup> Association des administrations portuaires canadiennes. Site Web consulté en février 2014, à l'adresse suivante : <http://www.acpa-ports.net/industry/industry.html>
- <sup>16</sup> Alliance canadienne du camionnage. Site Web consulté en février 2014, à l'adresse suivante : <http://www.cantruck.ca/iMISpublic/Content/NavigationMenu2/CTAIndustry/TruckinginCanada/default.htm>
- <sup>17</sup> Gouvernement du Canada. « Canada's Economic Action Plan: Bilateral Relations – Canada-U.S. Trade et Investment », consulté en janvier 2014 à l'adresse suivante : <http://actionplan.gc.ca/en/page/bbg-tpf/bilateral-relations-canada-us-trade-and-investment>
- <sup>18</sup> A. Stillar et coll. (2013). *Gestion concertée des corridors – Accroissement de l'efficacité des corridors de transport multimodaux au Canada*, rapport du Groupe de travail sur la gestion concertée des corridors du Comité de soutien à la planification et à la politique, 2013. [http://www.comt.ca/english/UT\\*TF%20Corridor%20Management.pdf](http://www.comt.ca/english/UT*TF%20Corridor%20Management.pdf).