



L'INITIATIVE **DE LA PORTE ET DU CORRIDOR** CANADIENS DE L'ASIE-PACIFIQUE



TABLE DES MATIÈRES

Messages de l'honorable David Emerson et de l'honorable Lawrence Cannon	1
L'Initiative de la Porte et du Corridor canadiens de l'Asie-Pacifique	3
Le Canada et le commerce mondial	4
Possibilités offertes par la Porte : compétitivité et investissements de l'étranger	5
La croissance économique rapide de la Chine	6
« Shanghai-Chicago », une occasion à saisir	7
Le rôle de votre gouvernement fédéral	7
Approche intégrée à l'égard de la Porte	8
L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique	9
Infrastructure stratégique	11
Investissements du secteur privé et innovation	13
Sécurité et efficacité à la frontière	14
Gouvernance du 21 ^e siècle	15
Renouvellement des politiques	16
Impacts nationaux de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique . . .	17
Prochaines étapes de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique	18
L'atteinte des résultats	20

L'Initiative de la Porte et du Corridor canadiens de l'Asie-Pacifique

ISBN : T22-131/2006

Numéro de catalogue : 0-662-49349-4

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada (Transports Canada) 2006

Ce document et d'autres renseignements sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca

Un message de l'honorable David Emerson, ministre du Commerce international et ministre de la porte d'entrée du Pacifique et des Olympiques de Vancouver-Whistler

L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique reconnaît que le Canada est une nation commerçante. Ainsi, pour conserver notre capacité à concurrencer dans un monde en évolution, nous devons adopter un nouveau genre de leadership. De nos jours, le succès du commerce international est tributaire du mouvement opportun et efficace des marchandises et des personnes dans des chaînes mondiales d'approvisionnement. C'est pourquoi les gouvernements doivent adopter de nouvelles approches et donner aux entreprises les outils dont elles ont besoin. La réponse de notre gouvernement, c'est cette importante initiative. Axé sur des mesures rapides, une orientation à long terme et, plus important encore, des résultats concrets, notre plan accroîtra l'efficacité de la Porte pour mieux desservir l'Amérique du Nord et permettra de mieux outiller le Canada pour qu'il puisse en bénéficier au maximum. Ces nouveaux investissements, nouvelles politiques et nouvelles mesures réglementaires seront avantageux pour les exportateurs et les importateurs partout au pays. En outre, notre vision préconise une collaboration entre les gouvernements et les leaders du secteur privé. Il en résultera un Canada plus concurrentiel, et ce pour plusieurs années à venir.



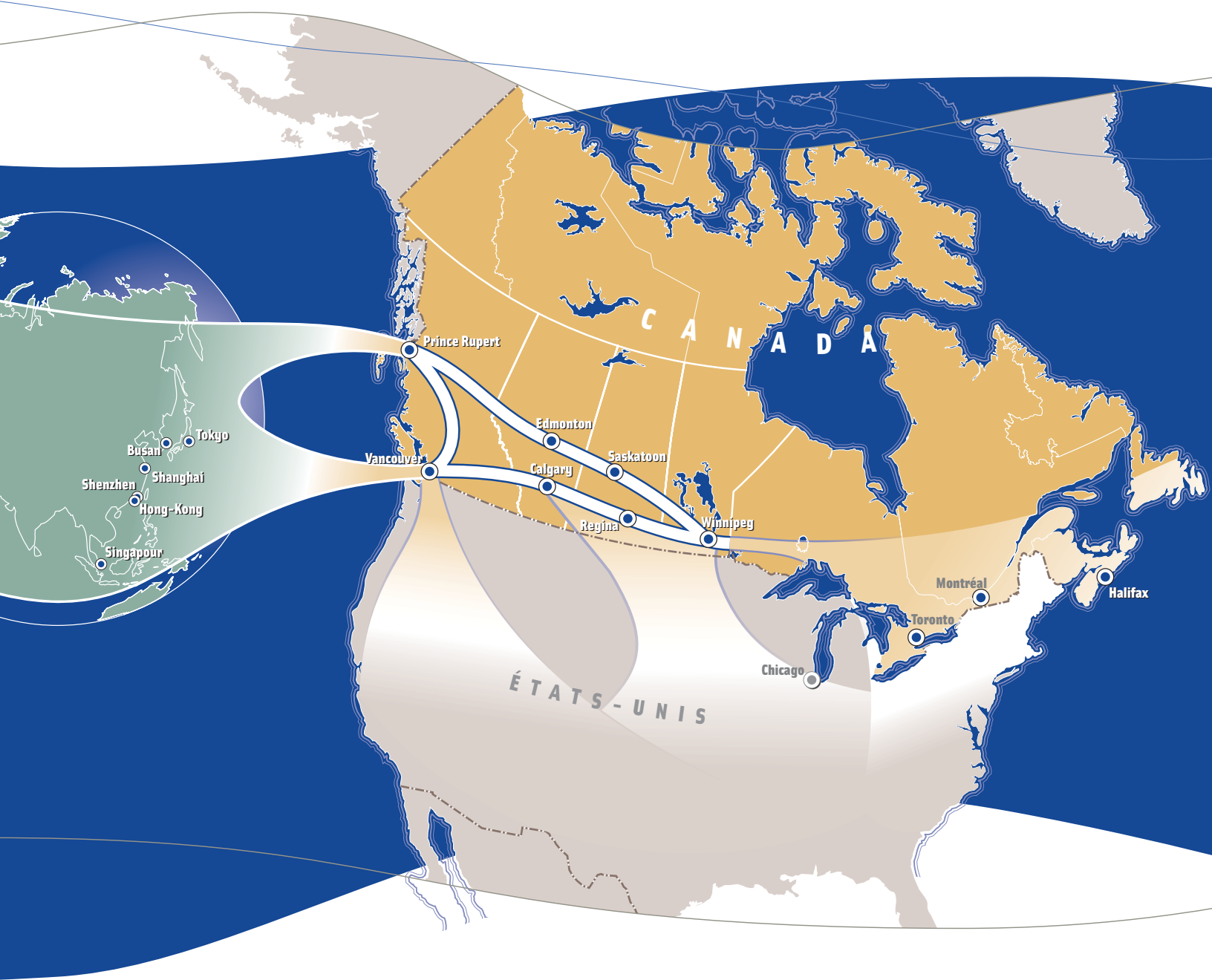
Message de l'honorable Lawrence Cannon, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Plus que jamais, un leadership est essentiel pour que le Canada continue à prospérer dans un monde en évolution. L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique est conçue pour tirer profit des multiples avantages du Canada au chapitre des transports et de sa géographie et, d'un point de vue historique, lui permettre d'agir comme tremplin vers les marchés étrangers. Nous nous concentrons sur l'infrastructure de transport qui appuie le commerce international. Cette approche promet de maximiser la contribution du réseau de transport du Canada à notre prospérité à long terme.



L'Initiative est menée par l'honorable **David Emerson**, ministre du Commerce international et ministre de la **porte d'entrée du Pacifique**, en collaboration avec l'honorable **Lawrence Cannon**, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, ainsi que d'autres ministres clés.

Porte et Corridor canadiens de l'Asie-Pacifique



« Le gouvernement travaillera sans relâche à atteindre des résultats concrets. Il fera la promotion d'une économie plus compétitive et productive. »

-Discours du Trône, le 4 avril 2006

L'INITIATIVE DE LA PORTE ET DU CORRIDOR CANADIENS DE L'ASIE-PACIFIQUE

L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique renforcera la position compétitive du Canada au chapitre du commerce international avec la région de l'Asie-Pacifique.

Sa mission consiste à faire de la Porte et du Corridor canadiens de l'Asie-Pacifique le meilleur réseau de transport qui soit pour appuyer les chaînes mondiales d'approvisionnement entre l'Amérique du Nord et l'Asie. L'Initiative vise plus spécifiquement à :

- stimuler le **commerce** du Canada avec la région de l'Asie-Pacifique;
- accroître la part de la Porte sur le marché des **importations** en provenance de l'Asie par conteneur à destination de l'Amérique du Nord;
- améliorer l'efficacité et la fiabilité de la Porte pour les **exportations** canadiennes et nord-américaines.

La Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique sont un réseau d'infrastructures de transport qui comprend les ports situés dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique et celui de Prince Rupert, leurs liens routiers et ferroviaires principaux s'étendant dans l'Ouest canadien et au sud jusqu'aux États-Unis, les passages frontaliers clés, et les

principaux aéroports canadiens. Le réseau dessert l'ensemble du Canada et met l'accent sur les échanges commerciaux avec la région de l'Asie-Pacifique.

L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique constitue un ensemble intégré d'investissements et de mesures politiques qui augmenteront la capacité et l'efficacité de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, ainsi que la capacité du Canada à en tirer profit.

Elle reflète l'engagement du gouvernement du Canada à travailler en partenariat avec les gouvernements provinciaux, les dirigeants du secteur privé et d'autres intervenants.

L'Initiative met l'accent sur des résultats concrets par une série d'investissements immédiats et de mesures politiques. Elle introduit aussi des orientations stratégiques à long terme. Son orientation axée sur l'efficacité sert autant les objectifs de compétitivité que de durabilité.

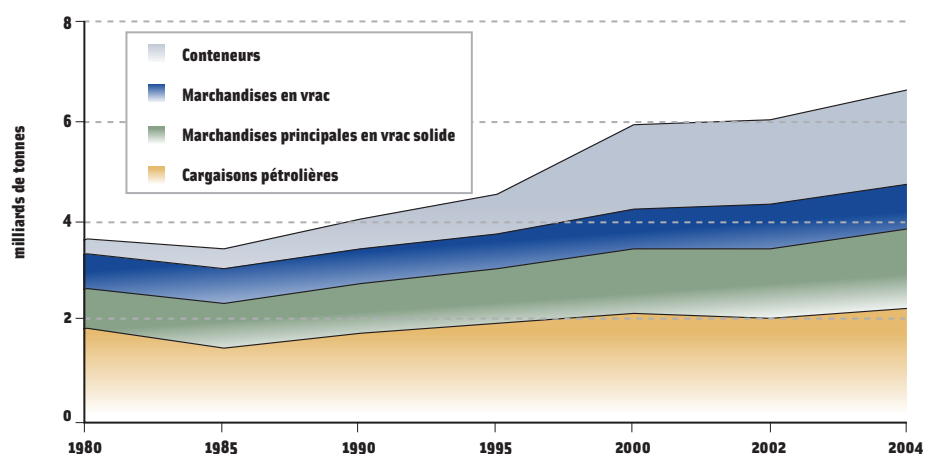
LE CANADA ET LE COMMERCE MONDIAL

En tant que l'un des pays les plus tributaires des échanges commerciaux au monde, le Canada dépend fondamentalement du commerce international pour sa prospérité. Pour maintenir son niveau de vie, le Canada doit pouvoir relever les défis de la dynamique du commerce mondial qui évolue rapidement. Cette dynamique est déterminée par la circulation rapide, sûre et ininterrompue des marchandises et des personnes au sein des chaînes d'approvisionnement et de transport à l'échelle mondiale.

Poussées par l'essor spectaculaire des progrès technologiques touchant les transports et l'information, les stratégies de production de pointe visent désormais l'intégration en profondeur de toutes les étapes du processus : recherche, conception, localisation des sources d'approvisionnement, fabrication, marketing, distribution et services offerts de par le monde. Le succès tient à la façon dont les entreprises utilisent ces chaînes mondiales d'approvisionnement. La grande augmentation du commerce maritime lors des 15 dernières années, surtout celle du trafic par conteneurs, a été considérablement stimulée par les exportations chinoises (*graphique 1*). Entre 1998 et 2005, la quantité de conteneurs entrant dans les ports de la région de Vancouver a doublé. Ces conteneurs sont acheminés vers des destinations situées au Canada et aux États-Unis (*graphique 2*).

Dans ce contexte, la logistique liée au transport rapide et fiable de personnes et de marchandises constitue un facteur déterminant de la compétitivité.

Graphique 1 - Commerce maritime mondial de cargaisons selon le type de cargaisons, 1980-2004



Note : Les marchandises principales en vrac solide comprennent le minerai de fer, le grain, le charbon, la bauxite/l'alumine et le phosphate; les marchandises diverses comprennent certains produits en vrac mineurs (produits forestiers, acier, engrais, produits agricoles); les conteneurs renferment des marchandises générales.

Source : CNUCED, Étude sur les transports maritimes, 2005 et autres numéros.

Le capital humain et physique nécessaire à une telle circulation est de plus en plus concentré dans des zones géographiques clés – les **portes** – qui sont reliées les unes aux autres et aux marchés principaux par des **corridors**. Des

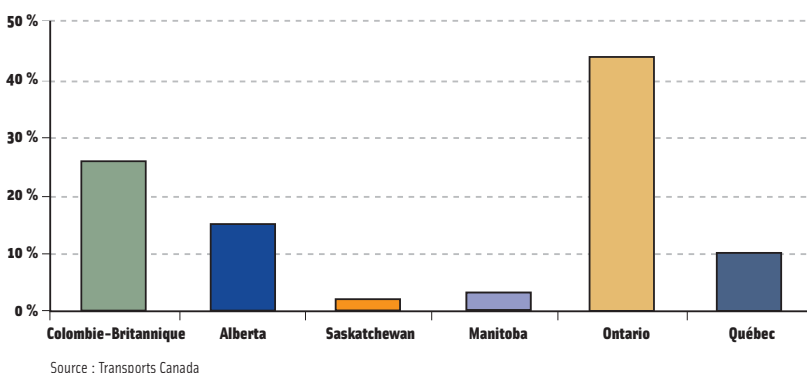
portes et corridors de transport intermodaux efficaces sont essentiels à la réussite continue du Canada sur le plan du commerce international et à sa prospérité à long terme.

Possibilités offertes par la Porte : compétitivité et investissements de l'étranger

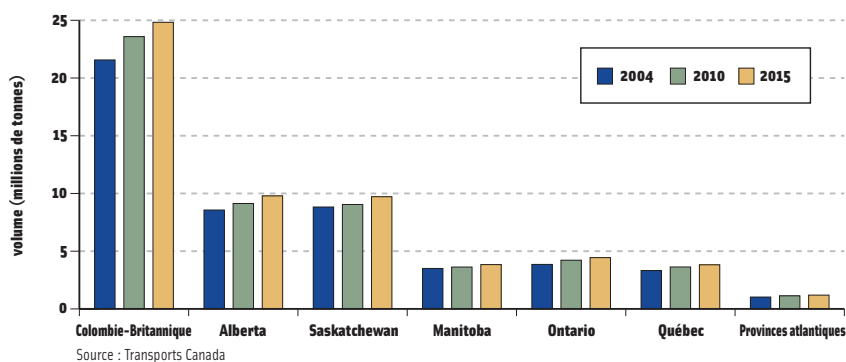
Les experts présentent de plus en plus les investissements dans l'infrastructure liée au commerce comme étant essentiels à la productivité et aux investissements directs de l'étranger. Historiquement, les zones situées aux intersections et en bordure des routes de commerce ont tendance à être plus propères.

Au cours des 20 dernières années, les politiques axées sur le marché dans le secteur canadien des transports ont contribué à des hausses de productivité nettement supérieures à celles de l'économie générale. Ces gains se sont amenuisés. Les mesures politiques et réglementaires qui ont amené ces gains (commercialisation, privatisation, déréglementation) étaient spécifiques à chaque mode de transport. De nos jours, les produits sont rarement transportés par un seul mode. La réalisation de gains de productivité, par une plus grande intégration du réseau de transport en ce qui a trait aux chaînes d'approvisionnement à l'échelle mondiale, motive grandement l'approche à l'égard de la Porte.

Graphique 2 - Importations de conteneurs traversant la Porte de l'Asie-Pacifique par destination canadienne, 2004



Graphique 3 - Volume des exportations totales prévues, par province, traversant la Porte de l'Asie-Pacifique



Vancouver, Colombie-Britannique





Phase 1



Phase 2

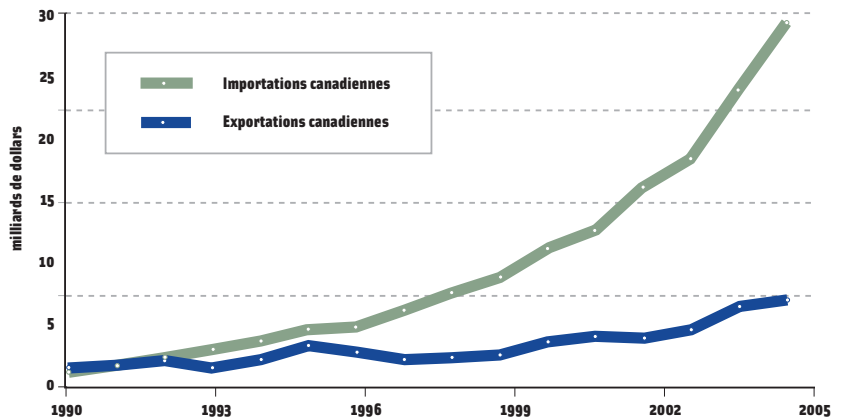
Port de Yangshan, Chine

La nouvelle installation portuaire en eau profonde de Yangshan, près de Shanghai, a exigé la construction du pont Donghai qui a une longueur de 31,3 km. Les cinq quais en activité (phase 1) ont une capacité annuelle prévue de 2,5 millions de conteneurs (éléments équivalents vingt-pieds). D'ici 2020, le port aura 30 quais et une capacité prévue de 25 millions de conteneurs.

La croissance économique rapide de la Chine

La croissance économique rapide de la Chine refaçonne le flux des échanges commerciaux internationaux et les possibilités et les défis pour toutes les nations commerçantes, y compris le Canada. Entre 1995 et 2005, les exportations du Canada vers la Chine ont plus que doublé, passant de 3,5 à 7,1 milliards de dollars. Au cours de la même période, les importations du Canada en provenance de la Chine ont connu une hausse de près de 550 %, passant de 4,6 à 29,5 milliards de dollars et faisant de ce pays le deuxième fournisseur du Canada au chapitre des importations. On s'attend à ce que la croissance prodigieuse de la Chine continue. Elle constitue présentement la quatrième économie mondiale et certains experts prédisent qu'elle parviendra au deuxième rang d'ici 2016 et au premier rang d'ici 2041.

Graphique 4 - Valeur des marchandises échangées entre le Canada et la Chine



Note : Données sur les échanges fournies par les douanes; données préliminaires de 2005.
 Source : Transports Canada (d'après les données sur le commerce international de Statistique Canada).

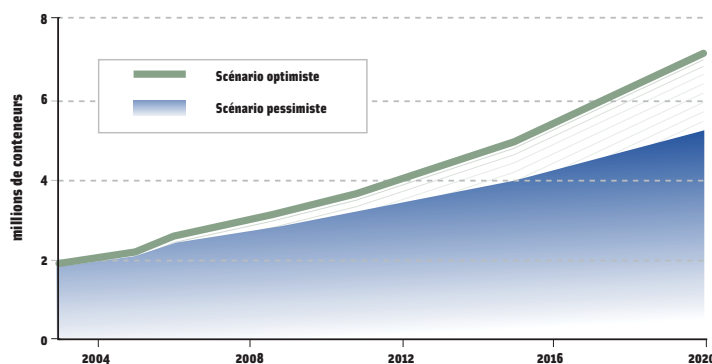
LE CANADA ET LE COMMERCE MONDIAL

« Shanghai-Chicago », une occasion à saisir pour la Porte et le Corridor canadiens de l'Asie-Pacifique

Le Canada occupe une position géographique unique pour prospérer en tant que carrefour entre l'Amérique du Nord et les économies en essor de l'Asie, dont celles de la Chine, de l'Inde et de la Corée, et bien sûr du Japon. La Porte et le Corridor canadiens de l'Asie-Pacifique offrent une infrastructure de transport maritime, ferroviaire, routière et aérienne de classe mondiale qui est située plus près de l'Asie que celle de ses concurrents nord-américains. De plus, la population canadienne entretient des liens culturels, familiaux et commerciaux solides avec les pays de l'Asie-Pacifique. Ces aspects représentent des atouts importants pour le Canada sur le plan du commerce international.

Le positionnement de la Porte et du Corridor pour desservir efficacement l'ensemble du marché nord-américain permettra à ses fournisseurs de services de transport de réaliser d'importantes économies d'échelle. Les exportateurs et les importateurs, y compris les entreprises productrices de matières premières de l'Ouest qui se serviront de la Porte et du Corridor, profiteront des économies réalisées.

Graphique 5 - Prévion du trafic total de conteneurs sur la côte Ouest canadienne



Source : Stratégie sur les ports de la Colombie-Britannique
Éléments équivalents vingt-pieds

Cependant, pour saisir cette occasion, le Canada doit rapidement se mobiliser afin de faire face à des défis dans plusieurs domaines :

Capacité : L'augmentation sans précédent du trafic de marchandises passant par la côte Ouest du Canada pousse à ses limites la capacité de l'infrastructure.

Pratiques en matière de politique, de réglementation et d'exploitation : Les exigences gouvernementales en matière de politique et de réglementation, ainsi que les pratiques d'exploitation du secteur privé, ont un impact sur l'efficacité et l'utilisation de la Porte et du

Corridor, ainsi que sur les investissements qui y sont faits.

Gouvernance : La Porte et le Corridor ne sont pas l'affaire d'un seul propriétaire. Il faut que tous les ordres de gouvernement et le secteur privé travaillent en partenariat pour traiter la vaste gamme de mesures nécessaires pour la réalisation d'une approche véritablement intégrée. Les mécanismes de gouvernance doivent favoriser une utilisation maximale des atouts existants.

Le rôle de votre gouvernement fédéral

Le gouvernement fédéral a la responsabilité d'encourager l'efficacité, la sécurité, la sûreté et la durabilité du réseau national de transport dans tous les modes. Ces objectifs fondamentaux sont promus par l'entremise de politiques axées sur les structures du marché, de règlements, de lois et d'investissements dans l'infrastructure. Le gouvernement fédéral a aussi la responsabilité de gérer la frontière canadienne de manière efficace et sécuritaire, de défendre les intérêts du Canada au niveau du commerce international et de positionner le Canada de telle sorte qu'il puisse être compétitif et prospérer dans l'économie mondiale.



LE CANADA ET LE COMMERCE MONDIAL

Approche intégrée à l'égard de la Porte

Les portes en transport sont des systèmes complexes aux nombreux composants mobiles et reliés. L'approche à l'égard de la Porte comprend une stratégie en matière de politiques et d'investissements, qui est basée sur les principes suivants :

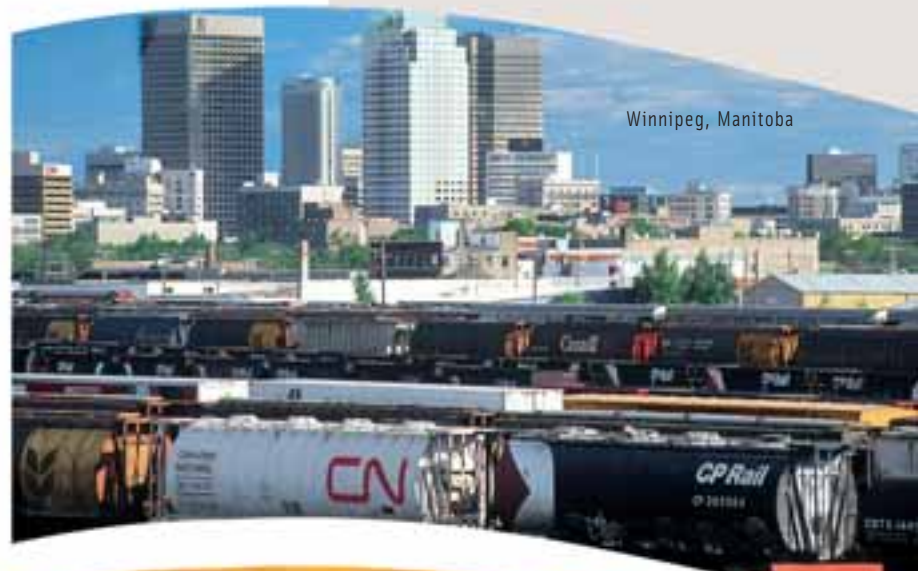
- Une porte est un système d'infrastructures de transport maritime, routier, ferroviaire et aérien d'importance nationale pour le commerce international à l'intérieur d'une zone géographique définie.
- Une stratégie en matière de porte doit traiter de façon intégrée des questions d'investissement, des politiques et de la réglementation qui affectent l'efficacité et la fiabilité du système.
- Elle doit traiter également, de façon dirigée et précise, d'importantes questions non reliées à l'infrastructure et aux transports, mais cruciales pour le développement et l'exploitation de la porte.

- Le partenariat n'est pas qu'un slogan. D'importants éléments des portes appartiennent aux secteurs public et privé et sont réglementés et taxés par tous les ordres de gouvernement. Donc pour une action intégrée et uniforme, il faut un partenariat concret, qui repose sur un consensus et une vision commune de tous les participants.
- L'engagement ne porte pas seulement sur l'optimisation des investissements publics. Les investissements privés sont nombreux et continus dans l'infrastructure ferroviaire, portuaire et aéroportuaire. Il faut que les gouvernements établissent un environnement propice aux investissements privés dans les portes, tout en protégeant l'intérêt public.

Un cadre politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques

Quelques régions canadiennes se prêtent à une approche intégrée en matière de porte dû à des volumes de commerce international importants à l'échelle nationale et à des considérations de principe à l'égard des transports. Le gouvernement du Canada est en train d'élaborer un cadre politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques qui orientera les actions futures. Il s'articulera autour des concepts clés et des leçons découlant de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

D'importantes mesures ont déjà été prises pour améliorer l'infrastructure de transport à la Porte de Windsor, et un processus binational de sélection d'un nouveau passage frontalier continue de progresser.



L'INITIATIVE DE LA PORTE ET DU CORRIDOR DE L'ASIE-PACIFIQUE

L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique doit relever les défis et saisir les nouvelles possibilités au chapitre du commerce international. D'importants **nouveaux investissements, de nouvelles politiques et de nouveaux mécanismes réglementaires** seront nécessaires pour améliorer l'efficience et l'efficacité de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et son exploitation par le Canada. De plus, l'Initiative définit des **orientations pour une collaboration continue, des actions futures et une stratégie à long terme**.

Elle s'appuie sur les éléments essentiels suivants :

- 1 **INFRASTRUCTURE STRATÉGIQUE**
- 2 **INVESTISSEMENTS DU SECTEUR PRIVÉ ET INNOVATION**
- 3 **SÉCURITÉ ET EFFICACITÉ À LA FRONTIÈRE**
- 4 **GOUVERNANCE DU 21^E SIÈCLE**
- 5 **RENOUVELLEMENT DES POLITIQUES**

L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique de 591 millions de dollars constitue un niveau d'aide sans précédent pour l'infrastructure au Canada. Le budget de mai 2006 prévoit une enveloppe globale de 16,5 milliards de dollars en aide fédérale à l'appui de l'infrastructure provinciale, territoriale et municipale.

Investissements dans la Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique

591 millions \$

Engagements immédiats : 321 millions \$

Investissements futurs : 260,8 millions \$

Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique : 233,5 millions \$

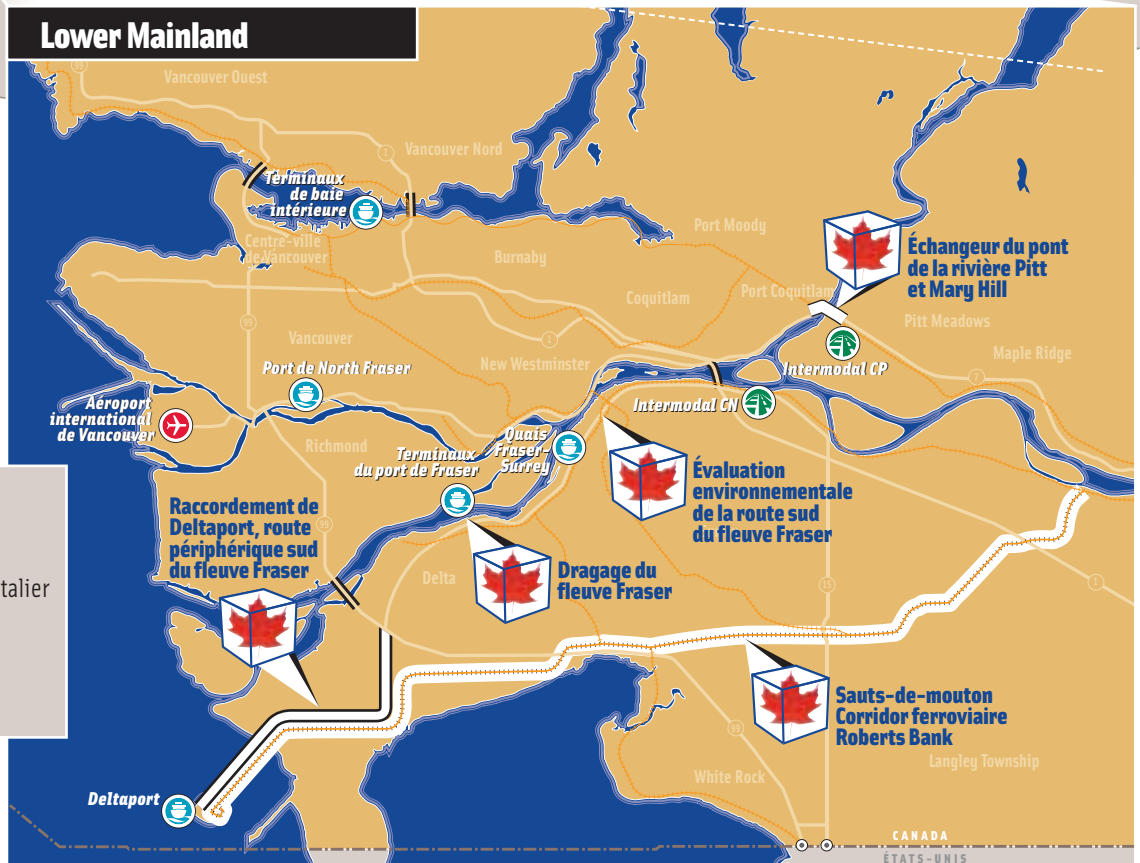
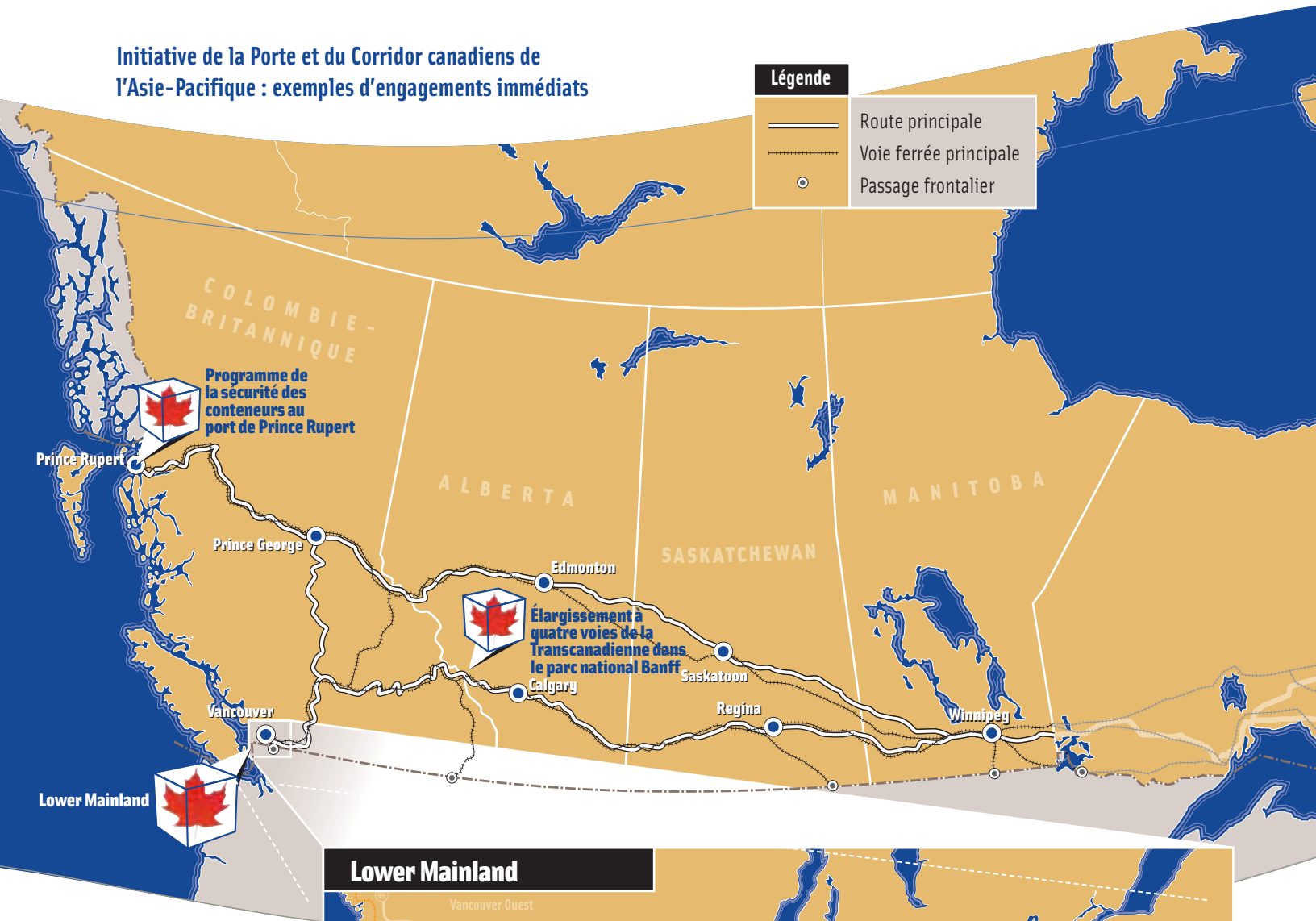
Initiatives de compétitivité (non reliées à l'infrastructure) : 27,3 millions \$

Faire progresser l'Initiative : 9,2 millions \$

Un processus accéléré visant l'identification des futures priorités ainsi que l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie à long terme favorisant une collaboration continue.



Initiative de la Porte et du Corridor canadiens de l'Asie-Pacifique : exemples d'engagements immédiats





Orientation

L'Initiative vise principalement à améliorer la capacité et l'efficacité de la Porte et du Corridor canadiens de l'Asie-Pacifique. Alors que les approches traditionnelles en ce qui a trait aux investissements dans l'infrastructure reposent sur une grande variété de facteurs, celle de la Porte se concentre sur les marchandises et les personnes circulant entre l'Amérique du Nord et l'Asie. Par le développement d'un plan intégré à long terme pour l'infrastructure de la Porte et du Corridor, l'Initiative vise à faire face aux problèmes reliés aux embouteillages émergents et aux points de transbordement multimodaux. L'Initiative vise aussi à renforcer la réputation de la Porte et du Corridor en tant que liaison fiable, efficace et sécuritaire entre l'Amérique du Nord et l'Asie.

Mesures immédiates

Le gouvernement du Canada consacre des fonds à un certain nombre de projets de transport pour régler des problèmes urgents de capacité et de congestion qui nuisent à l'efficacité de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. Ces investissements seront combinés à ceux d'autres gouvernements et du secteur privé pour promouvoir des liaisons plus efficaces et ininterrompues entre les divers modes de transport.

Un total de 283 millions de dollars est immédiatement affecté aux projets d'infrastructure décrits ci-dessous. S'il y a lieu, ces projets seront entrepris dans le cadre d'ententes de partage des coûts avec les provinces et, dans certains cas, les municipalités et le secteur privé.

Échangeur du pont de la rivière Pitt et Mary Hill

- *Part fédérale : maximum de 90 millions de dollars sur quatre ans*
Ce projet facilitera le flux des échanges commerciaux en remplaçant deux ponts tournants qui ne peuvent plus accommoder les volumes de trafic actuels en période de pointe. Le pont de la rivière Pitt relie d'importantes installations économiques et de transport, comme la gare de triage intermodale du Canadien Pacifique, à la région métropolitaine de Vancouver. Cet investissement réduira la durée des déplacements et améliorera la fiabilité de la traversée de la rivière Pitt. Il permettra aussi d'accroître la sécurité, de réduire l'impact du trafic commercial sur les municipalités du secteur nord-est de la région métropolitaine de Vancouver et de favoriser la planification écologique des transports.

Passages supérieurs et inférieurs dans le corridor ferroviaire Roberts Bank

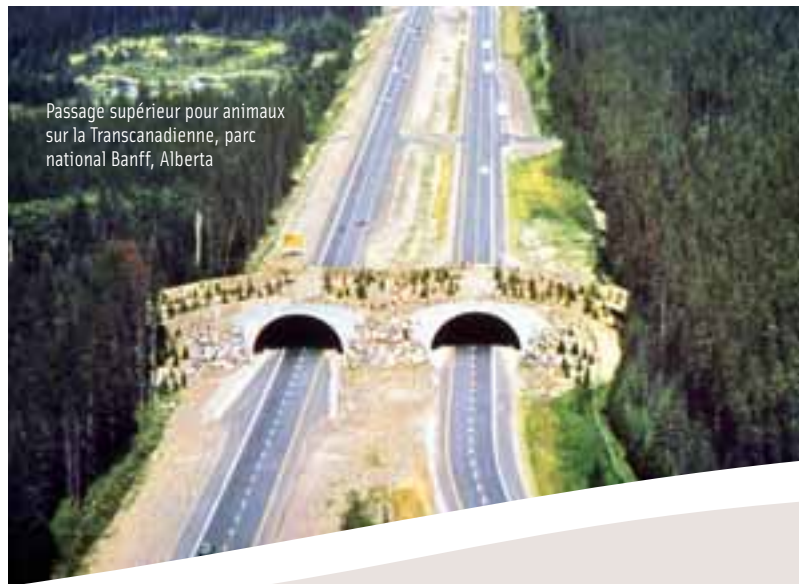
- *Part fédérale : jusqu'à 50 millions de dollars*
La construction d'un certain nombre de sauts-de-mouton à l'intérieur du corridor ferroviaire Roberts Bank, qui s'étend sur une distance de 65 kilomètres, augmentera l'efficacité du transport ferroviaire, améliorera la fluidité de la circulation locale et éliminera les retards des véhicules d'intervention d'urgence ainsi que la marche au ralenti des véhicules aux passages à niveau. Le corridor compte 39 passages à niveau. Avec des trains dépassant fréquemment trois kilomètres de long, ces passages à niveau représentent un problème majeur pour l'efficacité du service ferroviaire et la qualité de vie des collectivités avoisinantes. Une étude approfondie est en cours pour déterminer les endroits qui bénéficieraient le plus d'investissements dans des sauts-de-mouton. Les options résultantes seront abordées avec les municipalités et d'autres intervenants pendant l'automne 2006. Ce projet sera complémentaire aux investissements apportés à Roberts Bank par l'Administration portuaire de Vancouver, ainsi qu'aux investissements du CN et du CP au Corridor.

Élargissement à quatre voies de la Transcanadienne dans le parc national Banff

- *Jusqu'à 37 millions de dollars sur quatre ans*
L'élargissement à quatre voies de la Transcanadienne dans le parc national Banff du Canada est en cours. Les investissements faits dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique permettront des élargissements additionnels de la route et contribueront à éliminer l'un des plus importants goulots d'étranglement entre les villes de Vancouver et de Calgary. L'évaluation environnementale du projet est terminée et un groupe consultatif comprenant divers intervenants est en place pour suivre le déroulement du projet. Le projet comprend des mesures d'atténuation environnementale, telles que l'installation de clôtures d'exclusion de la faune ainsi que des passages inférieurs et supérieurs pour faciliter les déplacements d'animaux le long des couloirs fauniques. Ces mesures sont considérées comme des pratiques de classe mondiale pour des projets de transport routier durable.



Deltaport, près de Vancouver, C.-B.



Passage supérieur pour animaux sur la Transcanadienne, parc national Banff, Alberta

Route périphérique sur la rive sud du fleuve Fraser – Raccordement de Deltaport

- *Part fédérale : jusqu'à 100 millions de dollars*
La construction du raccordement de Deltaport à la route périphérique sur la rive sud du fleuve Fraser facilitera le mouvement des produits des marchés internationaux tout en réduisant les conséquences sur le milieu local. Ce projet prévoit l'aménagement d'une voie est-ouest réservée aux camions pour contourner les réseaux routiers municipaux et permettre un accès routier fluide entre Deltaport et la route 99.

La route périphérique proposée sur la rive sud du fleuve Fraser consiste en une nouvelle route à quatre voies de 40 kilomètres. Elle longera la rive sud du fleuve Fraser depuis Deltaport Way (route 17), au sud-ouest de Delta, jusqu'à l'intersection de la 176^e Street (route 15) et du pont Golden Ears à Surrey/Langley. La nouvelle route, qui prévoit une limite de vitesse de 80 km/h, relierait des installations principales comme le terminal à conteneurs de Deltaport de l'Administration portuaire de Vancouver, les quais de Fraser Surrey, la gare de triage intermodale du Canadien National et de nombreux secteurs industriels.

Le financement fédéral pour le raccordement de Deltaport dépendra de plusieurs facteurs, dont l'achèvement du processus d'évaluation environnementale pour ce tronçon de la route périphérique sur la rive sud du fleuve Fraser.

- Évaluation environnementale

- *Part fédérale : jusqu'à 2 millions de dollars sur deux ans*
Bien que le gouvernement fédéral s'engage uniquement au raccordement de Deltaport, il appuiera le travail nécessaire en matière d'évaluation environnementale pour le projet en entier de route périphérique sur la rive sud du fleuve Fraser.

Travaux de dragage de l'Administration portuaire du fleuve Fraser

- *Part fédérale : jusqu'à 4 millions de dollars sur deux ans*
Cette subvention compensera les coûts du dragage assumés par l'Administration portuaire du fleuve Fraser pour le maintien d'une profondeur d'eau opérationnelle sûre pour la navigation et la prévention des inondations.

Une porte et un corridor durables

L'augmentation des échanges commerciaux via la Porte et le Corridor met déjà à l'épreuve la capacité du réseau et a des répercussions sur l'environnement et la qualité de vie dans les collectivités locales. L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, tout en se concentrant sur l'amélioration de l'efficacité, offre une approche pour aider à gérer les répercussions environnementales qu'entraîne la hausse du commerce.

Les investissements stratégiques dans l'infrastructure de la région congestionnée du Lower Mainland et des environs, tels que les sauts-de-mouton et l'utilisation de systèmes de transport intelligents (STI), amélioreront la fluidité de la circulation, réduiront les émissions produites par la marche au ralenti des véhicules et amélioreront la qualité de vie des collectivités favorisant ainsi le commerce.

Chaque projet financé devra satisfaire à l'ensemble des exigences applicables en matière d'examen environnemental et faire l'objet d'études techniques et conceptuelles approfondies.

Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique

Une somme additionnelle de 233,5 millions de dollars est prévue dans le Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique pour de futurs investissements destinés à améliorer la fluidité des échanges commerciaux internationaux à l'intérieur des infrastructures de la Porte et du Corridor. Les décisions concernant ces investissements seront prises en 2007.



INVESTISSEMENTS DU SECTEUR PRIVÉ ET INNOVATION

Orientation

L'approche à l'égard de la Porte exigera bien plus que des investissements fédéraux en matière d'infrastructure. Le secteur privé a grandement investi ces dernières années dans les infrastructures portuaires, ferroviaires et aéroportuaires. Cependant, il faut faire bien davantage pour que le Canada puisse relever les défis du commerce mondial au cours du 21^e siècle. Le gouvernement du Canada s'est engagé à créer des conditions favorables aux investissements du secteur privé dans l'infrastructure, tout en protégeant l'intérêt public général. Les politiques de tous les ordres de gouvernement ont un impact sur les montants que le secteur privé est disposé à investir ainsi que sur les lieux visés et le moment opportun. Ces politiques doivent être examinées dans l'optique de l'Initiative de la Porte et du Corridor et dans le cadre d'une approche intégrée qui vise à renforcer la position compétitive du Canada au sein du commerce international.

L'innovation – des technologies, des procédures de réglementation ou des pratiques d'exploitation – est aussi essentielle à l'optimisation de l'efficacité de l'infrastructure actuelle de la Porte.

Mesures immédiates

Déploiement de systèmes de transport intelligents : Centre de gestion du trafic

- *Part fédérale : jusqu'à 2 millions de dollars sur quatre ans*

Un centre de gestion du trafic dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique servira de point de coordination pour la surveillance et le partage de l'information concernant les conditions de la circulation sur le réseau routier principal et dans le système de transport en commun. Le système visera spécifiquement à améliorer l'écoulement international et inter-provincial des marchandises.

Législation

- Les modifications apportées à la *Loi sur les transports au Canada* et l'introduction du projet de *Loi sur les aéroports au Canada* au Parlement par le gouvernement fédéral visent en grande partie à favoriser la stabilité réglementaire. Cette stabilité et cohérence fournissent la base solide dont le secteur privé a besoin pour justifier des investissements majeurs dans l'infrastructure de la Porte et du Corridor.



Investissements prévus par le secteur privé, 2004-2010

Chemins de fer (CN et CP)	1,2 milliard \$
Ports, y compris les exploitants de terminaux (port de Vancouver, port du fleuve Fraser, port de Prince Rupert)	1,2 milliard \$
Aéroports (aéroports internationaux de Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg et Pearson)	3 milliards \$
Total	5,4 milliards \$



SÉCURITÉ ET EFFICACITÉ À LA FRONTIÈRE

Orientation

L'établissement de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique comme destination et environnement d'affaires sécuritaires et efficaces procurera un avantage compétitif au Canada. Le Canada possède déjà un des réseaux de transport les plus sûrs et les plus sécuritaires et un des programmes frontaliers les plus sécuritaires et efficaces au monde. Cependant, le secteur de la sûreté n'est pas du tout statique, si bien que l'amélioration continue est impérative.

Depuis 2001, le gouvernement fédéral s'est engagé à verser des fonds supplémentaires considérables pour la sûreté des frontières et du transport. Les installations de transport de la Porte, notamment l'aéroport international et le port de Vancouver, ont profité directement d'investissements dans la sûreté et l'efficacité des mouvements frontaliers. Un certain nombre d'autres initiatives de sûreté majeures se rapportant à la Porte et au Corridor sont en cours d'élaboration, notamment dans les domaines du transport ferroviaire, du transport en commun, du transport routier, du transport intermodal et du fret aérien, et des opérations maritimes, qui comprennent un nouveau programme d'habilitation de sécurité pour les travailleurs portuaires et la surveillance dans les ports.

L'initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique permet d'identifier, sous une autre optique, des possibilités d'innovation et des mesures précises qui feront en sorte que la Porte demeure au premier rang de la sûreté et de l'efficacité.

Mesures immédiates

Services frontaliers à l'Administration portuaire de Prince Rupert

- Jusqu'à 28 millions de dollars sur quatre ans L'Administration portuaire de Prince Rupert est en train de construire un nouveau terminal à conteneurs, dont l'ouverture est prévue à la fin de 2007. Un programme des douanes pour conteneurs maritimes, semblable à celui qui existe déjà dans tous les ports maritimes achalandés au Canada, sera établi pour garantir des services frontaliers sûrs et efficaces pour le terminal. Le gouvernement du Canada investit 30 millions de dollars

pour la construction du terminal qui devrait traiter 300 000 conteneurs dès sa première année d'activité et 1 million de conteneurs par année d'ici 2012.

Évaluation de la sûreté de la Porte et du Corridor

- Dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, le gouvernement du Canada évaluera les questions de sûreté liées spécifiquement à la réputation et au

rendement de la Porte. Cette évaluation, au cours de laquelle les intervenants seront consultés, identifiera les améliorations possibles de la Porte et du Corridor en matière de sûreté et d'efficacité.



Système mobile VACIS de contrôle de la sûreté des conteneurs



Port de Prince Rupert



4 GOUVERNANCE DU 21^E SIÈCLE

Orientation

Comme les questions ayant un impact direct sur l'efficacité de la Porte et du Corridor et sur leur exploitation sont intimement reliées les unes aux autres, il vaut mieux les traiter de façon intégrée plutôt qu'indépendamment. Pour ce faire, un partenariat est essentiel. L'approche à l'égard de la Porte offre un cadre cohérent favorisant un leadership commun et une collaboration ciblée entre les divers partenaires des secteurs public et privé qui exercent un contrôle ou une influence sur les aspects clés.

De nouvelles approches de gouvernance, qui reflètent une perspective sur le commerce mondial ouverte sur l'extérieur, sont requises afin de garantir l'efficacité maximale des atouts existants.

Pour le gouvernement du Canada, l'Initiative a aussi une dimension interne. Plusieurs ministères fédéraux ont des responsabilités ayant un impact direct sur la Porte. Les mesures immédiates prévues dans le cadre de cette initiative comprennent des activités menées par Transports Canada, le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, Diversification de l'économie de l'Ouest Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, Parcs Canada et Ressources humaines et Développement social Canada. Un élément continu de l'Initiative sera l'établissement d'un programme de renouvellement des politiques qui vise en partie à éviter la gestion cloisonnée, pour promouvoir le développement et l'exploitation à long terme de la Porte et du Corridor.

Pour que l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique soit un succès à long terme, il faudra des engagements renforcés à l'égard de la coordination et de l'intégration des politiques au sein de l'administration fédérale et de tous les ordres de gouvernement et du secteur privé.

Mesures immédiates

Intégration des ports du Lower Mainland

- Pour améliorer la compétitivité du Canada dans le contexte commercial mondial, le gouvernement du Canada collaborera avec les administrations portuaires du fleuve Fraser, de North-Fraser et de Vancouver pour examiner la possibilité de créer une nouvelle administration portuaire pour le Lower Mainland de la Colombie-Britannique. L'objectif est d'améliorer la coordination des activités portuaires. Des discussions entre le gouvernement du Canada et des représentants des administrations portuaires ont été amorcées en juillet 2006.

Forum sur le camionnage dans le Lower Mainland

- Pour améliorer la logistique et réaliser des gains d'efficacité dans le Lower Mainland, le forum, mené par la Colombie-Britannique, permettra aux propriétaires-exploitants de camions et à d'autres intervenants de l'industrie du transport par camion porte-conteneurs sur courte distance dans le Lower Mainland de discuter des pratiques opérationnelles et d'aborder d'autres questions. Ce forum est une partie importante des efforts conjoints déployés pour améliorer la fiabilité de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

Porte de l'Asie-Pacifique : miser sur un consensus

Des organisations telles que le Greater Vancouver Gateway Council ont contribué à forger un consensus pour traiter des enjeux et des opportunités interreliés qui touchent l'ensemble des modes de transport sur la côte Ouest du Canada.

Ces deux dernières années, le gouvernement de la Colombie-Britannique a entrepris d'importantes recherches et travaillé avec des parties concernées pour mettre au point le programme de la Porte de la province.

L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique cherche à s'appuyer sur ces succès et sur d'autres, et à faire progresser le concept de la Porte.



RENOUVELLEMENT DES POLITIQUES

Orientation

Au niveau conceptuel, diverses questions sont souvent associées à la Porte et au Corridor de l'Asie-Pacifique. Cependant, l'Initiative fédérale de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique se concentrera sur les questions qui sont les plus concrètement liées à ses objectifs, c'est-à-dire un programme ciblé de politiques ayant une incidence directe sur l'efficacité de l'infrastructure de transport afin de définir la Porte et le Corridor ou leur exploitation.

Dans ce contexte, les questions clés pourraient inclure la planification de l'utilisation des terres, les politiques macro-économiques, les questions liées au marché du travail dont la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée, les accords internationaux dans des secteurs comme le commerce et le transport aérien, la promotion ciblée du commerce et des investissements, l'harmonisation des normes, la sûreté et la facilitation des mouvements frontaliers, et le tourisme (y compris les Jeux Olympiques de 2010).

Mesures immédiates

Marketing de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique

- *Jusqu'à 7 millions de dollars sur cinq ans* L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique a pour but d'optimiser l'utilisation des atouts de la Porte au bénéfice des Canadiens, en faisant sa promotion en tant que meilleur réseau de transport entre l'Amérique du Nord et l'Asie.

Pour promouvoir une plus grande utilisation de la Porte en tant que passage de choix des chaînes d'approvisionnement entre l'Asie et l'Amérique du Nord pour les exportateurs, les investisseurs et les compagnies de transport maritime asiatiques, le gouvernement du Canada élaborera des missions spécialisées à l'étranger et au Canada. Il fera connaître les avantages de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique pour les mouvements de personnes et de marchandises entre l'Asie-Pacifique et l'Amérique du Nord, à l'occasion d'importants salons de commerce, d'investissements et de technologies ainsi que de conférences et de séminaires au Canada, dans l'Asie-Pacifique et aux États-Unis.

Ces activités seront élaborées en collaboration avec des intervenants canadiens, les gouvernements de la Colombie-Britannique et d'autres provinces, des municipalités, des associations sectorielles, des entreprises et d'autres groupes informés. Elles viseront les milieux d'affaires, les administrations

publiques et les intérêts logistiques. En particulier, elles viseront les principaux importateurs, exportateurs, expéditeurs et investisseurs éventuels œuvrant à l'intérieur des chaînes d'approvisionnement qui s'étendent entre l'Asie de l'Est et l'Amérique du Nord.

Étude sur l'utilisation des conteneurs

- Cette étude portera sur les questions d'efficacité et de réglementation afférentes à une meilleure utilisation possible des conteneurs vides en direction ouest, qui traversent la Porte en retournant vers la région de l'Asie-Pacifique. La disponibilité de conteneurs maritimes internationaux vides pour les exportations est une préoccupation importante pour les provinces des Prairies. L'optimisation de l'utilisation de ces conteneurs vides pourrait apporter d'autres gains d'efficacité dans la chaîne d'approvisionnement de fret par la Porte et le Corridor.

Marché du travail

- Le gouvernement du Canada s'engage à travailler avec les provinces et les intervenants aux besoins en matière de compétences pour la Porte. Une approche collaborative et pratique permettra aux divers participants de déterminer leurs défis communs et les mesures à prendre relativement aux compétences importantes pour la Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique.

Pressions exercées sur le marché du travail dans la Porte et le Corridor

De fortes pressions sont exercées sur le marché du travail dans la Porte : pénuries de main-d'œuvre, augmentation des exigences en compétences, intégration des immigrants et besoins concurrentiels d'autres secteurs et régions pour les services de travailleurs qualifiés :

- Le Conseil canadien des ressources humaines en camionnage prévoit que la demande nationale sera de 37 000 nouveaux camionneurs par année jusqu'en 2008.
- Des recherches effectuées par le Conseil sectoriel de la construction démontrent qu'entre 2005 et 2008, l'industrie prévoit avoir besoin de 22 000 à 27 000 travailleurs pour satisfaire à la demande de main-d'œuvre liée aux projets d'exploitation des sables bitumineux et aux Jeux Olympiques de 2010.
- L'industrie de la gestion des chaînes d'approvisionnement doit relever le défi de trouver des employés ayant les compétences nécessaires pour faire face aux nouvelles technologies, à la sécurité mondiale et au marché mondial. Une étude sur les ressources humaines de l'industrie en 2006 a confirmé une pénurie anticipée de plus de 86 000 employés au cours des trois à cinq prochaines années.

IMPACTS NATIONAUX DE L'INITIATIVE DE LA PORTE ET DU CORRIDOR DE L'ASIE-PACIFIQUE

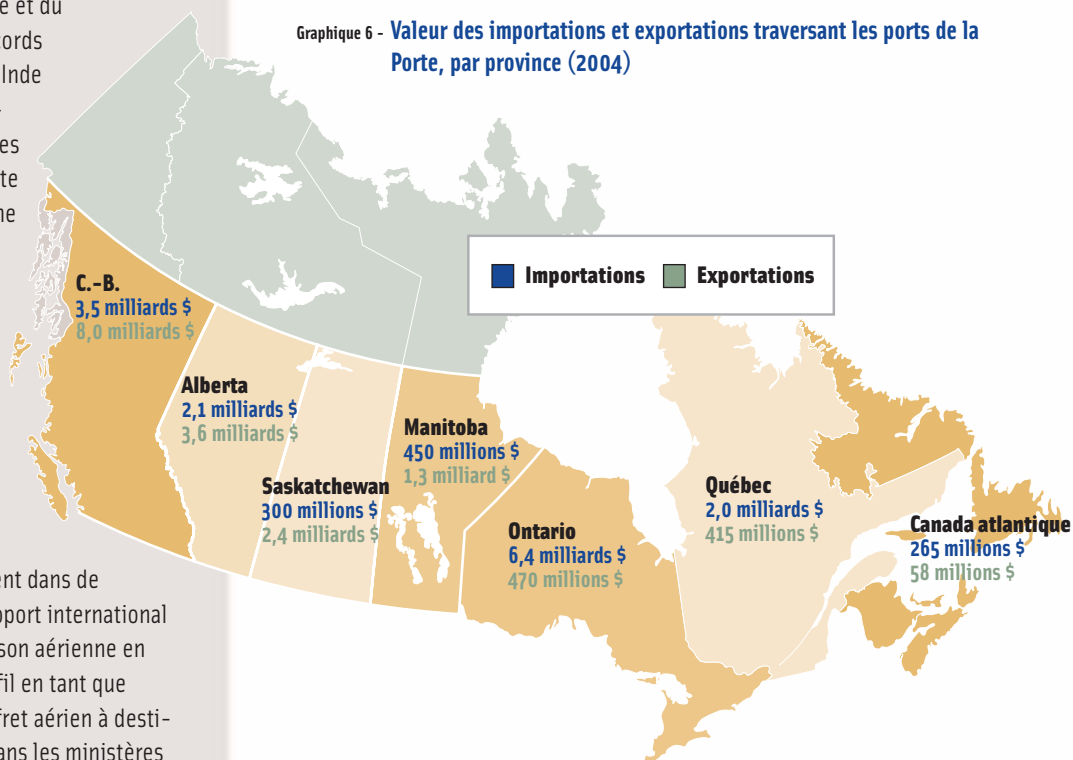
La Porte de l'Asie-Pacifique et la libéralisation du transport aérien

Les efforts constants du gouvernement du Canada visant la libéralisation des accords de transport aérien contribueront à la réussite de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. Les accords récemment élargis avec la Chine et l'Inde et l'accord Ciel ouvert avec les États-Unis renforcent les relations continues qu'entretient le Canada avec une vaste gamme de partenaires asiatiques. Une capacité accrue et des arrangements plus souples pour les vols se traduiront par des choix accrus pour les passagers et le trafic des marchandises.

Les principaux aéroports du Canada ont profité de l'amélioration de l'accès et du flux des échanges commerciaux. Les aéroports et les transporteurs explorent et investissent dans de nouveaux créneaux. La tenue à l'aéroport international de Calgary du 23^e Forum de la cargaison aérienne en septembre 2006 a rehaussé son profil en tant que centre émergent et efficace pour le fret aérien à destination et en provenance de l'Asie. Dans les ministères fédéraux, des travaux sont en cours pour faciliter le déplacement efficace des personnes et des marchandises qui transitent par des aéroports canadiens en route vers d'autres destinations.

Renforcer la position du Canada dans le milieu compétitif du commerce international est une priorité nationale. La réalisation d'investissements dans la Porte de l'Asie-Pacifique aura des répercussions positives dans tout le pays.

Graphique 6 - Valeur des importations et exportations traversant les ports de la Porte, par province (2004)



PROCHAINES ÉTAPES POUR L'INITIATIVE DE LA PORTE ET DU CORRIDOR DE L'ASIE-PACIFIQUE

Le lancement d'un processus accéléré de consultation et de planification est en cours afin de faire progresser l'Initiative. Il mettra l'accent sur la simplicité et les résultats. Le processus aboutira, en 2007, à des décisions fédérales sur les prochaines étapes à suivre, dont la réalisation d'investissements futurs, c'est-à-dire le Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique de 233,5 millions de dollars et les 27 millions de dollars restants pour des initiatives de compétitivité non reliées à l'infrastructure.

Ce processus aboutira également à une stratégie à long terme pour le développement et l'exploitation de la Porte qui précisera les orientations énoncées dans ce document pour les éléments centraux, soit l'infrastructure stratégique, l'investissement privé et l'innovation, la sécurité et l'efficacité à la frontière, la gouvernance du 21^e siècle et le renouvellement continu des politiques.

Les principaux éléments du processus accéléré sont :

Des consultations fédérales-provinciales : L'approche intégrée de l'Initiative exigera l'établissement de véritables partenariats

avec les gouvernements de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, et une collaboration entre les secteurs public et privé, y compris les municipalités. La tenue de consultations entre les ministres fédéraux et provinciaux responsables des transports, du commerce et du développement économique sera essentielle à la prise de décisions sur l'investissement et à la création de véritables partenariats qui renforceront l'approche intégrée de l'Initiative.

Perspective du secteur privé : De vastes consultations sont en cours. Un petit groupe de dirigeants de l'industrie examinera l'orientation stratégique à long terme de la Porte et contribuera à l'identification des priorités

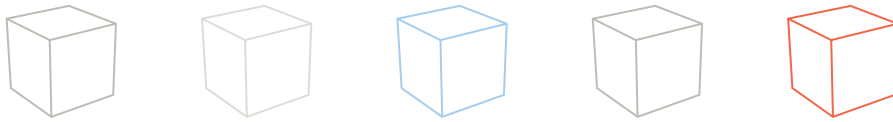
stratégiques et réglementaires générales. Le groupe prendra en considération l'étendue de la Porte et du Corridor à l'Ouest, et examinera possiblement des questions qui ne relèvent pas du gouvernement du Canada, mettant ainsi à contribution le point de vue du secteur privé.

Des conseils et analyses d'experts seront également importants pour mieux comprendre les défis et les opportunités à long terme de la Porte et ainsi élargir le capital des connaissances qui appuieront des investissements judicieux. Cela comprendra une conférence internationale d'experts en 2007 à laquelle contribueront les milieux universitaires et du transport.

Coordination stratégique continue : Le succès de l'Initiative dépend de la gestion des diverses questions ayant un impact sur la Porte et le Corridor.

Calgary, Alberta





La Porte de l'Asie-Pacifique touche divers ministères et organismes fédéraux, des intervenants du secteur privé et la communauté internationale. La coordination, l'intégration et le renouvellement à l'échelle fédérale, dans les principaux secteurs réglementaires et stratégiques qui ont un impact sur la Porte et le Corridor, seront essentiels.

Évaluation de la sûreté de la Porte et du Corridor : Tel qu'il est mentionné dans la section portant sur la sécurité et l'efficacité à la frontière, une évaluation permettra de déterminer les opportunités pour renforcer la sûreté et l'efficacité de la Porte et du Corridor.

Saisir l'occasion de la Porte et du Corridor : L'Ouest canadien et le défi Asie-Pacifique
La région de l'Asie-Pacifique suscite des questions importantes quant aux défis et

possibilités qu'elle présente pour le Canada. Le processus de consultation et de planification comprend une série d'ateliers et de colloques dans l'Ouest canadien et à l'échelle nationale qui aideront à déterminer les menaces engendrées par la concurrence et les opportunités émergentes dans la région de l'Asie-Pacifique. Ces activités contribueront aux mesures et aux stratégies qui permettront au Canada de profiter pleinement de la Porte et du Corridor en saisissant et en développant les opportunités commerciales et économiques dans la région de l'Asie-Pacifique, et spécialement en Chine, au cours des 10 à 20 prochaines années.



L'ATTEINTE DE RÉSULTATS

L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique offre un équilibre entre les mesures immédiates et les orientations à long terme. Elle donne lieu à d'importants nouveaux investissements fédéraux, mais va plus loin en intégrant d'autres questions essentielles pour que ces investissements produisent de meilleurs résultats.

L'Initiative reconnaît qu'aucun ordre de gouvernement agissant de manière unilatérale ne peut traiter efficacement la gamme des questions interreliées qui détermineront le succès à long terme de la Porte. L'approche du gouvernement du Canada se fonde sur des mesures concrètes et de véritables partenariats avec les gouvernements provinciaux et d'autres intervenants. Elle accélérera le développement de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et renforcera la position du Canada dans le commerce mondial.

L'INITIATIVE **DE LA PORTE ET DU CORRIDOR** CANADIENS DE L'ASIE-PACIFIQUE

