



LA CHAMBRE  
DE COMMERCE  
DU CANADA

THE CANADIAN  
CHAMBER  
OF COMMERCE

*La porte-parole des entreprises Canadiennes<sup>MD</sup>  
The Voice of Canadian Business<sup>TM</sup>*

# Les infrastructures les plus importantes :

La nécessité d'investir dans les infrastructures  
commerciales du Canada

*Juin 2016*





# LE POUVOIR DE FAÇONNER LES POLITIQUES ET LA PUISSANCE DE NOTRE RÉSEAU

## Branchez-vous.

Nous sommes l'association de gens d'affaires la plus importante et influente du Canada et, à ce titre, nous sommes le lien principal et essentiel entre les entreprises et le gouvernement fédéral. Forte d'un réseau de plus de 450 chambres de commerce, qui représentent 200 000 entreprises de toutes les tailles, de tous les secteurs de l'économie et de toutes les régions, nous démontrons continuellement que nous avons un impact sur les politiques publiques et le processus décisionnel au profit des entreprises, des collectivités et des familles du Canada.

La préparation de ce document a été rendue possible  
grâce au soutien généreux de nos commanditaires

---



**Canadian  
Construction  
Association**



**WINNIPEG  
AIRPORTS AUTHORITY**

Ce rapport a été produit en coopération avec

---



*Rapport préparé par John Law*

# TABLE DES MATIÈRES

Introduction 4

Section 1 : Les infrastructures de transport et nos moyens de subsistance 5

Section 2 : Cinq raisons pour faire des infrastructures commerciales une priorité d'investissement 8

Section 3 : Orientation stratégique de la prochaine génération d'investissements dans les infrastructures commerciales au Canada 23

Section 4 : Recommandations 27

Sources et références 30

# INTRODUCTION

Voici des arguments en faveur de l'accroissement des investissements dans les infrastructures commerciales, non seulement quand nous trouverons le temps de nous en occuper, parce qu'elles sont utiles, mais avant qu'il soit trop tard, parce qu'elles sont indispensables. C'est un rappel du lien fondamental qui existe entre le bien-être économique de notre pays et les infrastructures de cette catégorie de transport qui permettent la circulation des produits, des services et des personnes vers les principaux marchés du monde entier. Repensons aux investissements historiques dans la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent, dans notre réseau ferroviaire pancanadien et dans la mise sur pied du réseau routier national du Canada, que nous avons consentis pour bâtir notre pays. Aujourd'hui, nous avons une merveilleuse occasion de refaçonner notre destin économique. À l'échelle mondiale, trois milliards de nouveaux consommateurs de la classe moyenne devraient se joindre aux acheteurs de produits canadiens que sont nos principaux partenaires

commerciaux du Sud, mais seulement si le réseau de transport du Canada en permet une livraison fiable. C'est le moment de moderniser les installations commerciales clés du Canada dans le cadre d'un partenariat public-privé stratégique. À l'appui de cet objectif, le présent rapport réexamine les infrastructures commerciales d'aujourd'hui pour deux raisons : tout d'abord, le monde d'échanges dans lequel nous vendons nos produits évolue d'une façon qui rend la rénovation des infrastructures beaucoup plus urgente ; puis, le gouvernement fédéral est sur le point de lancer un nouveau plan d'infrastructures d'une importance sans précédent qui donne aux infrastructures commerciales un rôle essentiel à jouer dans le maintien du bien-être économique des Canadiens et des Canadiennes. Comme les résultats de l'examen de la Loi sur les transports au Canada le laissent entendre, les investissements dans les infrastructures de transport peuvent donner une impulsion à notre compétitivité mondiale pour les 30 prochaines années.



# SECTION 1 : LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET NOS MOYENS DE SUBSISTANCE

Pour un pays qui commerce autant que le Canada, la compétitivité des infrastructures de transport est un des déterminants les plus significatifs de la qualité de vie à laquelle les Canadiens s'attendent. C'est parce que l'économie axée sur les exportations du Canada compte sur nos routes, nos ports, nos voies navigables, nos chemins de fer, nos aéroports et nos pipelines pour vendre des produits et services aux marchés de nos partenaires commerciaux de partout dans le monde. Ensemble, ces installations de transport et de logistique que nous appelons infrastructures commerciales se combinent avec les systèmes d'information et l'ingéniosité des Canadiens pour former l'ossature de notre réseau commercial, qui représente aujourd'hui plus de 60 % de notre revenu collectif. Du fait qu'une telle proportion du produit intérieur brut du Canada est associée aux échanges, la santé relative de notre réseau d'infrastructures commerciales influe sur l'offre d'emplois et la capacité des Canadiens de les décrocher. Le maintien de la compétitivité des infrastructures commerciales du Canada porte aussi ses fruits parce qu'il génère plus de nouveaux revenus que l'entretien des autres formes d'infrastructures et, ce faisant, contribue à financer les priorités sociales et économiques du pays.

Ce lien entre les infrastructures et la qualité de vie des Canadiens n'est pas nouveau, mais on peut soutenir que ce qui l'est, c'est l'urgence de mesures concrètes. L'intensification de la concurrence de pays qui cherchent à obtenir une plus grande part des échanges internationaux est peut-être la cause la plus importante de cette urgence. C'est une affaire de compétitivité. À un moment où la qualité des infrastructures commerciales du Canada montre des signes de dégradation, les concurrents élèvent les obstacles en engageant activement des ressources financières et politiques dans l'amélioration de leurs propres infrastructures commerciales.

Parallèlement, les règles du jeu des échanges internationaux dans lequel le Canada gagne ses revenus sont en train de subir des changements majeurs. L'adoption d'accords officiels comme le Partenariat transpacifique (PTP) signifie que l'économie exportatrice du Canada devra bientôt passer un test historique. Actuellement, les entreprises canadiennes partagent avec leurs pendants mexicains un accès privilégié au marché américain en vertu de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA). Bientôt cependant, ils devront s'attendre à ce que neuf autres protagonistes sans doute plus dynamiques s'assoient à la même table de négociations commerciales, profitant tous des avantages dont le Canada a joui jusque-là.

En raison de ces nouvelles réalités, les incidences des lacunes récentes du réseau canadien d'infrastructures, comme en a témoigné la crise du grain en 2013, outrepassent les milliards de dollars que cet événement a fait perdre à notre économie. Nous apprenons à nos dépens que la réputation de producteur de produits et services de qualité du Canada est minée rapidement lorsque nous sommes incapables d'approvisionner les marchés de destination en temps opportun.

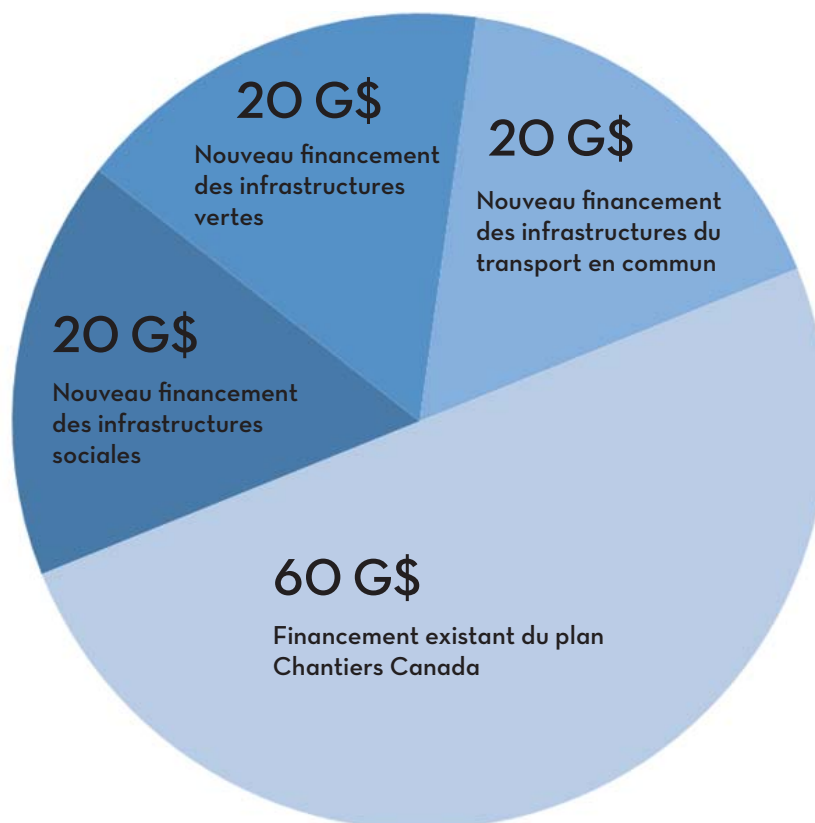
Par conséquent, une partie importante du test portera sur la capacité de démontrer une amélioration de la fiabilité et de l'efficacité de notre réseau d'infrastructures commerciales. De plus, notre progrès ne sera pas évalué selon un critère de notre marché intérieur. Ce sont les clients étrangers qui, dans une mesure beaucoup plus grande que jamais auparavant, évalueront la fiabilité du Canada au regard de celles de pays concurrents qui proposent des produits et services comparables. Notre réponse collective entraînera des conséquences pour la performance commerciale du pays et la richesse de chacun de nos citoyens.

Pour que le Canada puisse répondre à la concurrence internationale accrue dans le délai qui est maintenant exigé, il faudra que le gouvernement fédéral et le secteur privé assument un leadership national fort. La bonne nouvelle, c'est que le gouvernement a désigné les infrastructures, au sens large, comme attribut distinctif de son mandat en empruntant dans un environnement caractérisé par des taux d'intérêt bas sans précédent pour investir dans la reconstruction des infrastructures nationales vieillissantes du pays. Le défi est de s'assurer que le gouvernement affecte les fonds à des projets concrets dont les retombées seront importantes à long terme. Bien que les mesures de stimulation à court terme puissent contribuer à la reprise

économique, le financement fédéral doit aussi investir dans des projets qui génèrent une croissance et une prospérité économique à long terme.

À ce jour, le gouvernement s'est surtout concentré sur les priorités qu'il vient d'établir pour les infrastructures sociales, du transport en commun et vertes. Chacune de ces catégories a reçu un financement fédéral de 20 milliards de dollars sur dix ans, pour un total de 60 milliards. Considéré conjointement avec le plan Chantiers Canada existant de 60 milliards, le capital de départ engagé par le gouvernement dans les infrastructures nationales atteint un niveau record.

## Plan d'infrastructures de 120 G\$ sur 10 ans du gouvernement



Du fait que la majorité du revenu national du Canada est associée aux échanges, l'absence d'engagement clair à faire des infrastructures commerciales une priorité aussi importante que les trois nouvelles catégories d'infrastructures s'avère une occasion ratée. La bonne nouvelle est qu'il n'est pas trop tard pour corriger la situation. Il est possible de tirer parti des 60 milliards de dollars engagés dans les nouvelles infrastructures et de l'intention déclarée du gouvernement de mettre à jour le plan Chantiers Canada pour améliorer le réseau canadien d'infrastructures commerciales.

En plus des trois nouveaux fonds de 20 milliards, le gouvernement a promis de mettre sur pied une banque des infrastructures pour destiner un financement à faible coût aux projets municipaux. Dans certains pays, le rôle des banques des infrastructures ne s'est pas limité au soutien aux projets municipaux, et elles ont contribué à accroître la compétitivité commerciale. Comme leur nom l'indique, elles proposent un éventail de services financiers, allant des prêts directs à la facilitation des opérations de prêt du secteur privé. Elles peuvent

également jouer un rôle moins évident, mais sans doute plus important, dans la communication de connaissances, d'informations et de résultats d'analyse sur les infrastructures commerciales et les chaînes d'approvisionnement intégrées. Le Canada peut appliquer ce concept à la satisfaction des besoins de financement de nos infrastructures commerciales et au soutien à toute amélioration des chaînes d'approvisionnement canado-américaines.

Parmi les choix infrastructurels qui s'offrent au gouvernement, le plus essentiel au bien-être économique des Canadiens ordinaires n'est pas encore accepté comme une priorité. Il faut établir un équilibre entre les engagements dans les infrastructures sociales, du transport en commun et vertes, et le rendement à plus long terme des investissements dans les infrastructures commerciales. Pour le gouvernement et, d'ailleurs, le pays dans son ensemble, ce n'est pas un luxe, mais plutôt une question de subsistance. La prospérité du Canada dépend des investissements immédiats et ciblés dans ses infrastructures commerciales qui stimulent l'économie.



# SECTION 2 : CINQ RAISONS POUR FAIRE DES INFRASTRUCTURES COMMERCIALES UNE PRIORITÉ D'INVESTISSEMENT

## 1. Rendement du capital investi (RCI)

Les infrastructures commerciales produisent habituellement un rendement économique supérieur à la valeur de l'investissement direct initial dans un projet donné, et c'est là une de leurs principales caractéristiques. Toutefois, tous les projets d'infrastructures commerciales ne garantissent pas un rendement économique positif. Pour concrétiser cet avantage, il faut choisir les investissements avec prudence, puis les planifier et les réaliser avec précaution afin d'en multiplier les profits et d'en réduire les coûts.

Les investissements dans les infrastructures commerciales amènent des retombées à plus long terme en facilitant la circulation plus rapide des produits et services, de manière fiable et à moindre coût. Autrement dit, l'augmentation des investissements dans les infrastructures commerciales peut accroître la compétitivité de l'économie et sa capacité de production une fois ces infrastructures construites. Par exemple, un investissement portuaire peut accroître la compétitivité du port et, de ce fait, y susciter une demande plus vigoureuse et permettre d'y conserver une main-d'œuvre plus nombreuse, après l'embauche initiale des travailleurs de l'industrie de la construction et du secteur des services<sup>1</sup>.

On attribue diverses estimations au RCI des projets d'infrastructures commerciales. Ces estimations se situent entre un rendement plutôt modeste,



légèrement supérieur à la valeur de l'investissement lui-même, et un rendement équivalant de deux à trois fois la valeur de l'investissement initial. Par exemple, Standard & Poor's a analysé l'effet multiplicateur d'une augmentation des investissements publics des pays du G20 dans les infrastructures et déterminé qu'une hausse de 1 % du PIB réel produisait un rendement économique pouvant atteindre 2,5 fois l'investissement sur une période de trois ans<sup>2</sup>. De même, dans leur évaluation des effets des révisions aux subventions

d'infrastructures destinées aux routes, Leduc et Wilson constatent que, en moyenne, chaque dollar de subvention fédérale aux États-Unis se traduit par une hausse du PIB de l'État de deux dollars<sup>3</sup>. La valeur absolue de ces multiplicateurs économiques représentatifs est moins importante que la constatation régulière de rendements positifs d'investissements infrastructurels prudents et que le lien de causalité entre ces rendements et les avantages des multiplicateurs pour une économie.

Il y a certainement des avantages économiques à tirer de l'engagement du gouvernement à ajouter 60 milliards de dollars aux infrastructures sociales, environnementales et du transport en commun. Sélectionnés correctement, ces projets peuvent également améliorer les infrastructures de base du pays et présenter des avantages économiques immédiats. L'Australie, par exemple, a constaté que l'amélioration du transport en commun a entraîné un rendement qui se traduit par une croissance du PIB. Les employés se rendent au travail plus rapidement, et les biens circulent plus librement d'une ville à une autre, contribuant à l'efficacité globale des chaînes d'approvisionnement nationales<sup>4</sup>.

Il n'est pas nécessaire que le choix d'améliorer les infrastructures commerciales se fasse au détriment des autres nouvelles priorités infrastructurelles du gouvernement. C'est une question d'équilibre dans lequel les infrastructures commerciales peuvent apporter des avantages économiques considérables à plus long terme.

## 2. Renversement de la détérioration des infrastructures commerciales du Canada

Compte tenu de la croissance accrue des marchés mondiaux, la dépendance de l'économie axée sur les exportations du Canada à l'égard de l'état de ses infrastructures commerciales amène à poser une question évidente sur la façon dont elles se comparent à celles d'autres pays. Le classement du Canada, fondé sur la capacité de ses infrastructures commerciales à soutenir la distribution des produits exportés dans les marchés de destination, participe de façon importante à la compétitivité des fournisseurs canadiens. Nos clients ont plus de choix et comparent les exportateurs canadiens en fonction de la fiabilité perçue et des coûts totaux. S'il se trouve qu'un concurrent singapourien ou australien bénéficie de distances plus courtes et sans doute de coûts de transport plus faibles, cette longueur d'avance est une réalité de la vie qui échappe au contrôle des sociétés canadiennes. L'amélioration des infrastructures commerciales, cependant, est une façon d'augmenter leurs chances.

Un indicateur : l'indice de la compétitivité du Forum économique mondial laisse entendre que le Canada est en train de prendre du retard juste au mauvais moment.

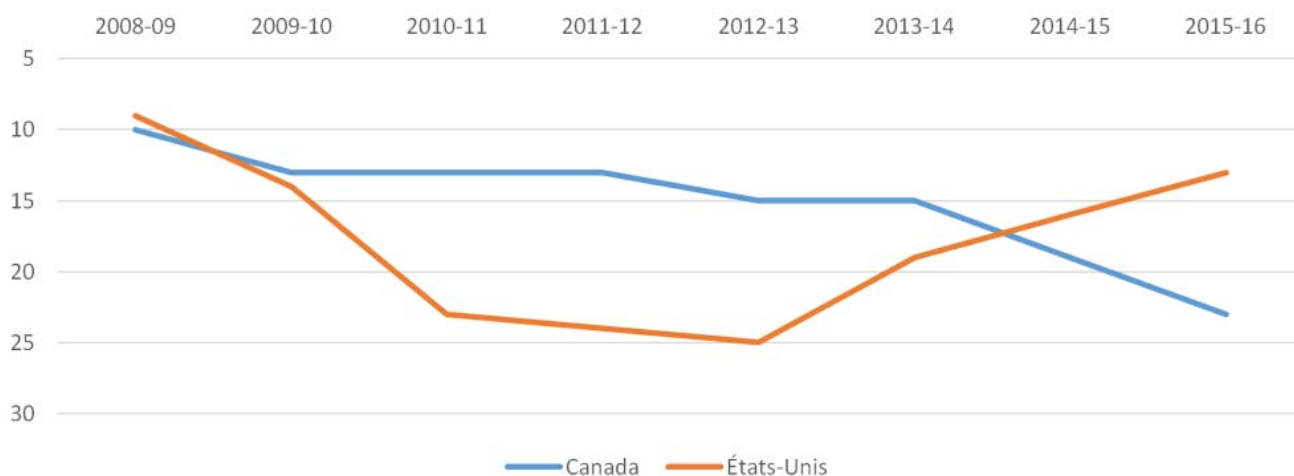
## Forum économique mondial – Qualité de l'ensemble des infrastructures

2008-2009	Rang	2015-2016
Suisse	1	Suisse
Singapour	2	Émirats arabes unis
Allemagne	3	RAS de Hong Kong
France	4	Singapour
Finlande	5	Pays-Bas
Autriche	6	Finlande
Danemark	7	Japon
RAS de Hong Kong	8	Autriche
États-Unis	9	Islande
<b>Canada</b>	10	France
Émirats arabes unis	11	Allemagne
Suède	12	Danemark
Islande	13	États-Unis
Luxembourg	14	Espagne
Belgique	15	Portugal
Japon	16	Malaisie
Pays-Bas	17	Luxembourg
République de Corée	18	Qatar
Malaisie	19	Suède
Barbade	20	République de Corée
Chypre	21	Taipei chinois
Taiwan, Chine	22	Belgique
Portugal	23	<b>Canada</b>
Royaume-Uni	24	Royaume-Uni

Avant 2010, le Canada se classait au 9<sup>e</sup> rang pour ce qui est de l'ensemble des infrastructures, mais, en 2012, bien que toujours devant les États-Unis, il était tombé au 15<sup>e</sup> rang mondial. Au classement de

2014, le Canada était encore descendu, au 19<sup>e</sup> rang, derrière les États-Unis. Selon l'indice actuel, celui de 2015-2016, le Canada occupe la 23<sup>e</sup> place<sup>5</sup>.

## Canada vs États-Unis Qualité de l'ensemble des infrastructures

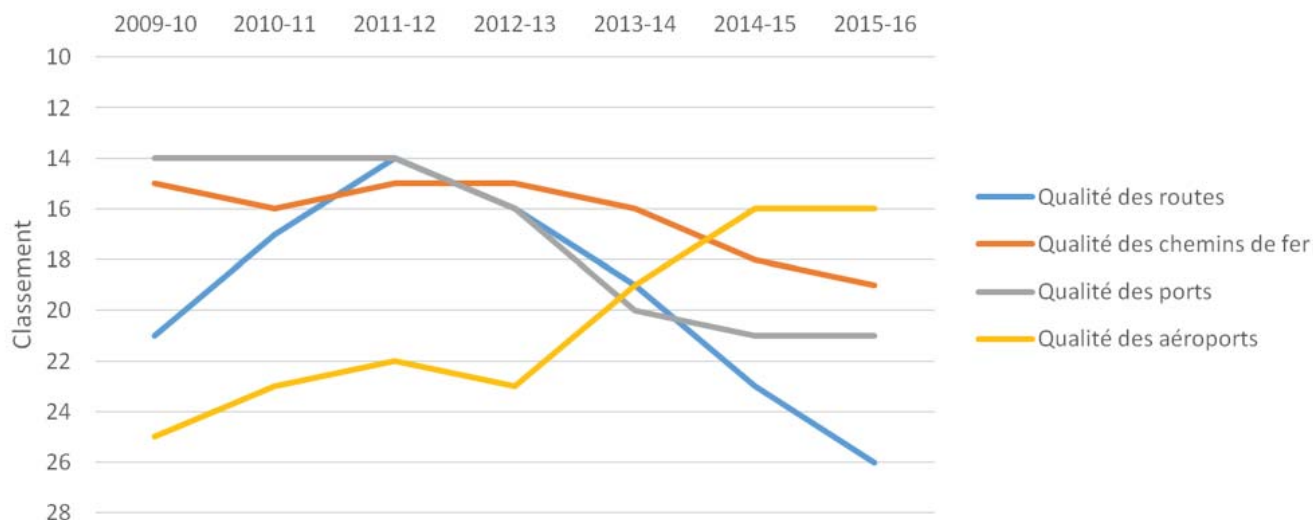


La trajectoire du rang du Canada donne des raisons de s'inquiéter, surtout en ce qui a trait aux installations qui soutiennent notre économie exportatrice, comme les routes, les chemins de fer et les ports, qui se sont tous détériorés depuis 2010.

En ce qui concerne la qualité de ces routes, le Canada est passé de la 14<sup>e</sup> à la 26<sup>e</sup> position au cours des cinq dernières années. Les infrastructures ferroviaires et portuaires aussi ont perdu du terrain

pendant la période visée, et occupent actuellement les 18<sup>e</sup> et 21<sup>e</sup> places, respectivement. Des quatre catégories d'infrastructures qui figurent dans l'enquête mondiale, seules les infrastructures du transport aérien ont fait des progrès démontrables comparativement à leurs rivales pendant cette période. Même en tenant compte de cette amélioration, les infrastructures aériennes du Canada occupent actuellement le 16<sup>e</sup> rang mondial<sup>6</sup>.

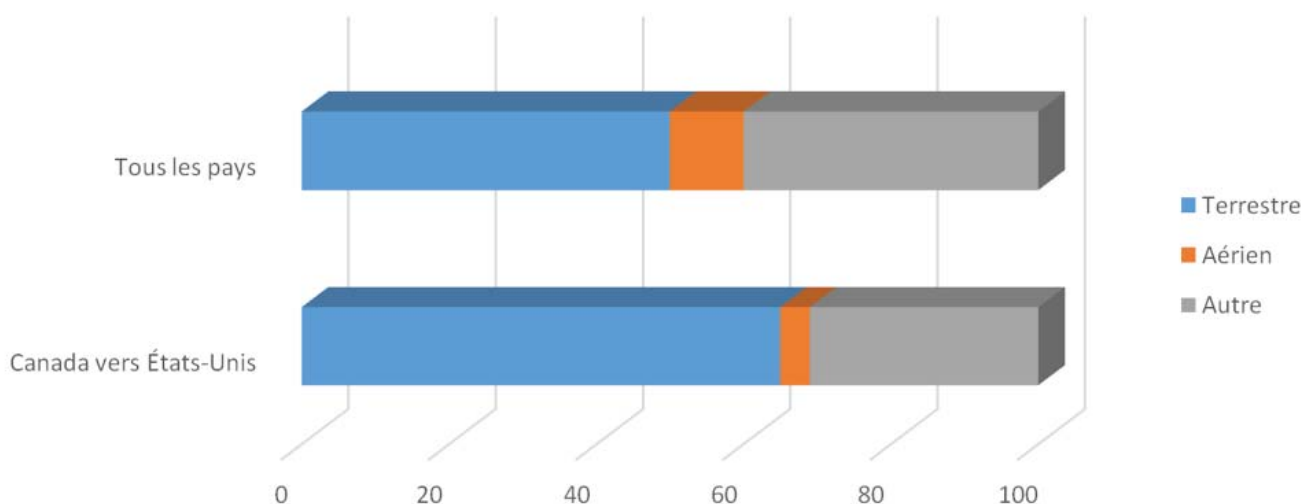
## Qualité des infrastructures du Canada Classement concurrentiel



Le classement des infrastructures routières et ferroviaires est peut-être le plus inquiétant, en raison de la proportion des exportations canadiennes qui dépendent de ces deux modes de transport dominants de nos chaînes d’approvisionnement pour se rendre à leur destination étrangère ou rallier des ports maritimes. Selon Transports Canada, plus de 50 % de l’ensemble des produits d’exportation

sont transportés jusqu’aux marchés par camion ou par train, tandis que 10 % de ces produits voyagent par avion. En ce qui concerne la circulation vers les États-Unis, notre plus important partenaire commercial, qui représente les deux tiers des échanges du Canada, la part du transport terrestre des produits d’exportations passe à 65 %, alors que 45 % voyagent par camion et 20 %, par train<sup>7</sup>.

## Modes de transport des exportations canadiennes



Ce défi que présentent les modes de transport mérite d'être souligné, particulièrement en ce qui a trait aux États-Unis, le principal concurrent d'une bonne partie des producteurs de marchandises en vrac de l'Ouest canadien. Par exemple, là où le Canada transporte 100 % de ses céréales par chemin de fer, plus de 50 % des céréales exportées depuis l'Idaho et l'État de Washington voyagent par barges. Cette capacité supplémentaire de transport par barges offre une solution de rechange importante au chemin de fer, en plus d'aider à contrôler la détermination des prix du transport ferroviaire. De plus, le transport par barges coûte moins cher. Que ce soit à cause des États-Unis ou d'un autre concurrent, comme l'Australie, où les ports sont beaucoup plus près des exploitations agricoles, la plupart des exportateurs canadiens abordent cette dimension du transport désavantagés par la distance.

Si ces tendances présentent un bon côté, c'est que le rang le plus élevé du Canada au classement international de la compétitivité des infrastructures correspond à une époque où le pays s'était doté de programmes et d'initiatives politiques en matière d'investissements infrastructurels qui étaient concentrés sur les infrastructures commerciales. Pendant la décennie qui a précédé son classement dans les dix premiers rangs, le gouvernement fédéral a exercé un leadership national en forgeant des partenariats avec les gouvernements provinciaux et les entreprises afin de coordonner une série d'investissements visant à moderniser les corridors économiques et les installations commerciales clés. L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP) et le Fonds pour les portes d'entrée et les passages

frontaliers (FPEPF), avec la modernisation majeure du réseau routier national (RRN), ont incité des investissements coordonnés dans les infrastructures commerciales clés visant à réduire les goulets d'étranglement et à augmenter le flux entrant et sortant des échanges. À la fin de cette première décennie du millénaire, le Canada s'est retrouvé avec une base d'infrastructures commerciales bien meilleure et plus solide. Le meilleur classement du Canada et cet effort concerté pour améliorer les infrastructures commerciales prioritaires sur le plan stratégique ne sont pas une coïncidence.

Parti d'une position plutôt enviable il y a moins d'une décennie, le Canada perd du terrain régulièrement. Il est difficile de voir comment renverser ces tendances sans effort stratégique ciblant les infrastructures de commerce et de transport du Canada.

### 3. Pressions du transport intérieur sur les infrastructures commerciales du Canada

La capacité du réseau de transport du Canada à accueillir les cargaisons pose toujours problème. L'évaluation de la demande est un instrument qui permet de planifier et de quantifier les investissements selon leur capacité à réduire la congestion et à accélérer la circulation dans le système. C'est ce qui a servi de fondement à la *2014 Transportation Network Needs Assessment*, menée par Colledge Transportation Consulting Inc., une des dernières études de la pression exercée par le transport intérieur sur les réseaux routier, ferroviaire, portuaire et aéroportuaire du pays.



Source : Transports Canada

\* Ne comprend pas la valeur des échanges avec l'Amérique latine et d'autres régions, qui s'établissent à 86 G\$ en 2014.

L'étude présente une valeur représentative pour mesurer l'ensemble des besoins de modernisation des corridors clés.

- Au début de la période de prévision en 2013-2014, les échanges commerciaux du Canada se chiffraient à environ 1 033 G\$ au total, et se composaient <sup>8</sup> :
- du transport ferroviaire de marchandises, estimé au total à 302,2 millions de tonnes, dont la partie attribuable au commerce international en sol canadien atteignait la somme de 126 milliards de dollars ;
- du transport de marchandises par camion, à 43 % international, soit 10,7 millions de tonnes aux postes frontaliers canado-américains, valant 371 milliards de dollars ;
- du transport aérien, les transporteurs canadiens et étrangers ayant chargé et déchargé environ 1,1 million de tonnes de marchandises, dont la

partie attribuable au commerce international atteint la somme de 116,4 milliards de dollars. Le trafic aérien de passagers, un élément important de la nouvelle économie de services du Canada, a continué de croître, le nombre de passagers-kilomètres payants (PKP) ayant augmenté de presque 6 % en 2014, et la capacité aussi, de presque 5,8 %. Il en résulte un facteur de charge record de presque 80 % à l'échelle mondiale ;

- du transport maritime aux trois points de passage, c'est-à-dire la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec, la Porte de l'Atlantique et le Corridor de l'Asie-Pacifique, évalué à 420 milliards de dollars au total <sup>9</sup> :
- la Porte de l'Atlantique a permis d'expédier des marchandises valant presque 30 milliards de dollars ;

- la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec ont permis d'enregistrer des expéditions de marchandises d'une valeur de 290 milliards, excluant les exportations par pipeline ;

le Corridor de l'Asie-Pacifique a permis d'enregistrer des expéditions de marchandises d'une valeur de 99 milliards.

### i) Prévision de la demande intérieure

La 2014 *Transportation Network Needs Assessment* établit des prévisions du trafic de marchandises sur les routes et les chemins de fer, dans les ports et les aéroports pour une période de 10 ans dans 12 secteurs différents afin de prévoir les goulets d'étranglement qui risquent de ralentir les exportations canadiennes à la porte d'entrée du Pacifique, et le long des corridors commerciaux est-ouest et nord-sud.

Les auteurs de l'étude prévoient que l'ensemble de la demande intérieure de transport de marchandises augmentera rapidement jusqu'en 2024, s'appuyant

sur la demande mondiale de ressources canadiennes comme les produits alimentaires, l'énergie, les engrais, les produits miniers, les produits pétrochimiques et les produits forestiers. Le volume total de marchandises qui traversent le réseau Asie-Pacifique devrait augmenter de 116 % au cours de la prochaine décennie, passant de 91,6 à 197,6 millions de tonnes<sup>10</sup>.

Bien que le ralentissement économique des deux années suivant la publication de l'étude ait une incidence sur les projections de l'augmentation de la circulation de certaines marchandises, comme le charbon, la trajectoire ascendante prévue par les auteurs de l'étude pour le transport des marchandises ne change pas. Même si son rythme a diminué, on s'attend à ce que la croissance se poursuive pendant la période de prévision. Peut-être plus important encore, même en tenant compte du ralentissement de l'économie mondiale, il sera crucial d'entretenir des infrastructures rentables à l'ère du PTP.

## Évaluation de la capacité de la Porte du Pacifique, 2013-2024

Secteur	2013 Données réelles (Mt)	2024 (Mt)	Augmentation (tonnes)	Augmentation (%)
Charbon	48,6	82,0	33,4	69
Produits agricoles	21,2	29,6	8,4	40
Potasse	6,6	15,2	8,6	130
Produits forestiers	3,4	4,5	1,1	32
Métaux et minéraux	3,4	4,5	1,1	32
Soufre	2,8	3,2	0,4	14
Autres engrais	1,9	2,3	0,4	21
Produits pétrochimiques	0,6	3,0	2,4	400
Total partiel	<b>88,5</b>	<b>144,3</b>	<b>55,8</b>	<b>63</b>
Pétrole brut	3,1	25,7	22,6	729
GNL	-	27,6	27,6	-
Total	<b>91,6</b>	<b>197,6</b>	<b>106,0</b>	<b>116</b>

Source : 2014 *Transportation Network Needs Assessment*



## ii) Chemins de fer

En ce qui concerne la pression prévue sur les infrastructures ferroviaires, les auteurs de l'étude prévoient un taux de croissance constant de la demande intérieure dans la plupart des 12 secteurs, de 61,9 % au total, ou d'environ 6,2 % par année. On s'attend à ce que la pression la plus importante vienne de l'exportation des marchandises en

vrac, qui profitent du mode de transport le plus économique, celui du réseau ferroviaire. De même, les perspectives de croissance de l'expédition par conteneurs indiquent une croissance positive au cours de la décennie, tout en prévenant que la capacité risque encore une fois de subir de très fortes pressions, comme ce fut le cas en 2013, si la conjoncture favorise plusieurs secteurs<sup>11</sup>.

### Trafic ferroviaire estimatif à destination et en provenance des ports de Colombie-Britannique (circulation est-ouest)

	N <sup>bre</sup> de trains 2013	N <sup>bre</sup> de trains 2024	Augmentation N <sup>bre</sup> de trains/année
Vancouver	17 100	25 200	8 100
Prince Rupert	4 000	8 900	4 900
Total, Porte du Pacifique	21 100	34 100	13 000

Source : 2014 Transportation Network Needs Assessment

## iii) Routes

Les auteurs du rapport prévoient une hausse considérable du trafic routier, résultant des exportations de produits forestiers, de métaux et

minéraux ainsi que de cargaisons conteneurisées, entre autres. Une bonne partie des marchandises acheminées par camion devrait circuler sur les principales routes nord-sud de chacune des provinces qui sont reliées au marché américain<sup>12</sup>.

### Trafic routier estimatif à destination et en provenance des ports de Colombie-Britannique (circulation est-ouest)

Secteur	N <sup>bre</sup> de passages de camions 2013	N <sup>bre</sup> de passages de camions 2024	Variation	Variation en %
Produits forestiers	26 600	36 700	10 100	+37,9 %
Métaux et minéraux	31 500	58 900	27 400	+86,9 %
Conteneurs	1 456 100	2 066 500	610 400	+41,9 %
Total	<b>1 514 200</b>	<b>2 162 100</b>	<b>647 900</b>	<b>+42,8 %</b>
– Port Metro Vancouver	1 472 000	2 086 400	614 400	+41,7 %
– Prince Rupert-Stewart	42 200	75 700	33 500	+79,5 %

Source : 2014 Transportation Network Needs Assessment

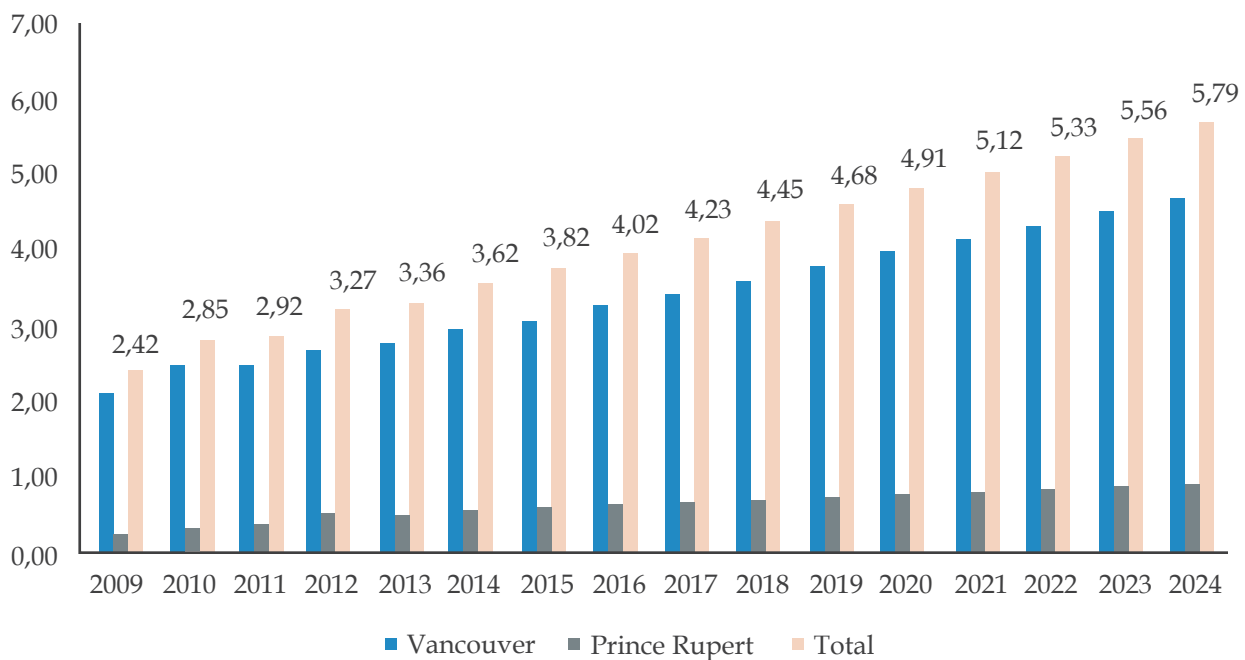
#### iv) Ports

On s'attend à ce que le trafic de conteneurs aux ports de Vancouver et de Prince Rupert augmente, passant de 3,36 à 5,79 millions d'équivalents vingt pieds (EVP), soit d'environ 5 % par année<sup>13</sup>. Il est important de noter qu'en suivant ces nombres, nous

ne parlons pas seulement de l'activité économique des provinces de l'Ouest, mais plutôt de l'ensemble du trafic canadien qui passe par le réseau Asie-Pacifique. La province de l'Ontario, par exemple, effectue plus d'échanges bilatéraux avec la Chine que les provinces de l'Ouest ensemble.

### Projections du trafic de conteneurs en Colombie-Britannique

Secteur	Données réelles 2013	Éventail 2024	Scénario de croissance médiane 2024	Taux de croissance moyen (%/année, 2013-2024)
Conteneurs (millions d'EVP)	3,36	5,15 à 6,61	5,79	4,9



Source : 2014 Transportation Network Needs Assessment

D'autres projections du trafic portuaire canadien permettent de prévoir une forme de croissance similaire. Par exemple, depuis 2009, le trafic global au Port de Montréal est passé d'un peu moins de 25 à 32 millions de tonnes en 2015. Le volume des expéditions par conteneurs pendant cette période s'est porté de 11 à environ 13 millions de tonnes, atteignant approximativement 1,4 million d'EVP en 2015. Pour les années qui viennent, le Port prévoit un taux de croissance continu de 6,2 % pour atteindre 43 millions de tonnes d'ici 2020, de même qu'un taux de croissance annuel supérieur à 4 % du volume des expéditions par conteneurs<sup>14</sup>.

Les projections de croissance dégagées de ces données sur le trafic de marchandises laissent entendre que les infrastructures commerciales clés du Canada devront accueillir un volume et une circulation accrue des marchandises au cours de la prochaine décennie. En ce qui concerne les corridors commerciaux clés, les auteurs de l'étude déterminent que le débit combiné des utilisateurs habituels des réseaux routier et ferroviaire

continuera de créer des problèmes de congestion et d'étranglement. Ils concluent également que la concurrence d'autres pays et d'autres producteurs sur le plan des prix, de la qualité et de la fiabilité sera essentielle, et que l'élargissement de l'accès aux marchés, par le développement des réseaux et le financement des infrastructures de transport des marchandises, représentera la variable la plus déterminante pour la prospérité future<sup>15</sup>.

## Aéroports

Bien qu'en Amérique du Nord la majorité des biens voyage par camion et par chemin de fer, le transport aérien joue un rôle important dans la circulation internationale en sol canadien, représentant plus de 22,5 % de la valeur de toutes les importations et exportations non liées aux États-Unis. La valeur de ces cargaisons qui passent par les aéroports canadiens a augmenté considérablement ces dernières années, de 32 % de 2001 à 2011 et de 21,5 % de 2006 à 2011<sup>16</sup>.

**Figure 6 : Échanges internationaux et transfrontaliers par avion**

AÉROPORTS CANADIENS : CROISSANCE DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS (MILLIONS \$)							
AÉROPORT	VALEUR DU FRET AÉRIEN	CROISSANCE EN %		AÉROPORT	VALEUR DU FRET AÉRIEN	CROISSANCE EN %	
Exportations de 2001 à 2011	2001	2011	VARIATION EN %	Exportations de 2001 à 2011	2001	2011	VARIATION EN %
Aéroport international de Toronto	14 242 \$	30 414 \$	114 %	Aéroport international de Toronto	21 690 \$	35 949 \$	66 %
Montréal-Mirabel	8 640 \$	5 275 \$	-39 %	Montréal-Trudeau	10 601 \$	7 727 \$	-27 %
Montréal-Trudeau	5 314 \$	5 430 \$	2 %	Aéroport international de Hamilton	1 723 \$	3 934 \$	128 %
Aéroport international de Vancouver	1 708 \$	1 949 \$	14 %	Aéroport international de Vancouver	3 301 \$	3 732 \$	13 %
Aéroport international de Calgary	1 144 \$	1 227 \$	7 %	Aéroport international de Calgary	2 518 \$	2 735 \$	9 %
Aéroport international d'Ottawa	1 068 \$	339 \$	-68 %	Montréal-Mirabel	2 185 \$	2 698 \$	24 %
Aéroport international d'Edmonton	242 \$	157 \$	-35 %	Aéroport international d'Ottawa	2 704 \$	1 363 \$	-50 %
Aéroport international de Halifax	202 \$	315 \$	55 %	Aéroport international de Winnipeg	1 291 \$	1 035 \$	-20 %
Aéroport international de Winnipeg	113 \$	419 \$	270 %	Aéroport international d'Edmonton	765 \$	800 \$	5 %
Aéroport international de Hamilton	106 \$	162 \$	52 %	Aéroport international de Halifax	364 \$	230 \$	-37 %

Source : Statistique Canada

Les statistiques donnent une image de l'évolution du rôle des aéroports dans la croissance de l'économie de services du Canada. Bien que le fret aérien représente environ 1 % du commerce international du Canada selon le volume, selon la valeur, il constitue jusqu'à 25 % des exportations ailleurs qu'aux États-Unis. Ces biens de plus grande valeur comprennent les pierres et les métaux précieux, les appareils électroniques grand public, les articles de luxe et les produits pharmaceutiques, de même que les biens périssables, comme les produits céréaliers cuisinés, les semences et les huiles naturelles<sup>17</sup>.

Les États-Unis constituent encore le principal marché du transport aérien du Canada, autant pour la valeur des importations que des exportations, représentant de 30 à 40 % du total des activités de transport transfrontalières du Canada<sup>18</sup>. Cependant, la Chine prend une importance croissante dans la détermination de la demande de fret aérien en raison de l'importation et de l'exportation de produits manufacturés et de composantes. De même, un certain nombre de marchés émergents d'Europe et d'Asie permettent d'atténuer l'incidence sur le Canada du marché américain du fret aérien.

En plus de représenter la plus grande source de revenus pour la plupart des aéroports canadiens, le transport des passagers est également un élément clé du fret aérien pour au moins trois raisons <sup>19</sup>:

- On expédie souvent les cargaisons dans le ventre des avions de passagers, et le volume plus élevé de passagers peut accroître la capacité et l'efficacité du transport commercial.
- Les aéroports qui accueillent beaucoup de passagers comptent souvent un plus grand nombre de vols directs vers les grands marchés du monde, raccourcissant de ce fait le délai de livraison des marchandises en raison des gains d'efficacité découlant du partage des infrastructures et des réseaux aériens.
- Les aéroports qui accueillent beaucoup de passagers se situent souvent dans une région métropolitaine densément peuplée où un important secteur de la distribution dépend de l'aéroport pour le transport des biens.

Au cours des 20 prochaines années, le trafic de passagers devrait augmenter de 4,9 % par année, et le trafic de fret aérien, de 4,7 %<sup>20</sup>. On s'attend à ce qu'une bonne partie de cette croissance de la demande de services aéroportuaires influant sur le fret aérien soit liée à la croissance de l'économie de services du Canada. Ce sont le commerce électronique et la croissance soutenue du transport mondial des biens de grande valeur qui entraîneront la croissance du marché canadien du fret aérien. Dans ce contexte, les aéroports jouent un rôle important non seulement en contribuant à relever les défis de la distance qui sépare le Canada des marchés étrangers, mais aussi en permettant la circulation des services professionnels et l'exportation de marchandises d'utilité temporaire. On peut s'attendre à ce que ce nouveau segment de produits canadiens de grande valeur destinés à l'exportation fasse naître le besoin d'immeubles industriels spécialisés, comme les centres de traitement des commandes, les centres de distribution en vrac et les installations de tri intégrées.

Bien que les aéroports canadiens doivent s'assurer que nos services sont satisfaisants pour profiter de ces nouvelles occasions, à la différence des autres infrastructures de transport importantes, ils n'ont pas de problème de capacité. Le travail des autorités aéroportuaires locales ces dernières années a créé une situation où il n'est pas urgent d'établir une capacité supplémentaire. Toutefois, les améliorations réglementaires et la diminution des coûts imposés au secteur par le gouvernement pourraient attirer davantage de transporteurs aériens sur le marché canadien et permettre à un plus grand nombre de gens de voyager en avion.

#### 4. Pressions de la classe moyenne mondiale sur les infrastructures commerciales canadiennes

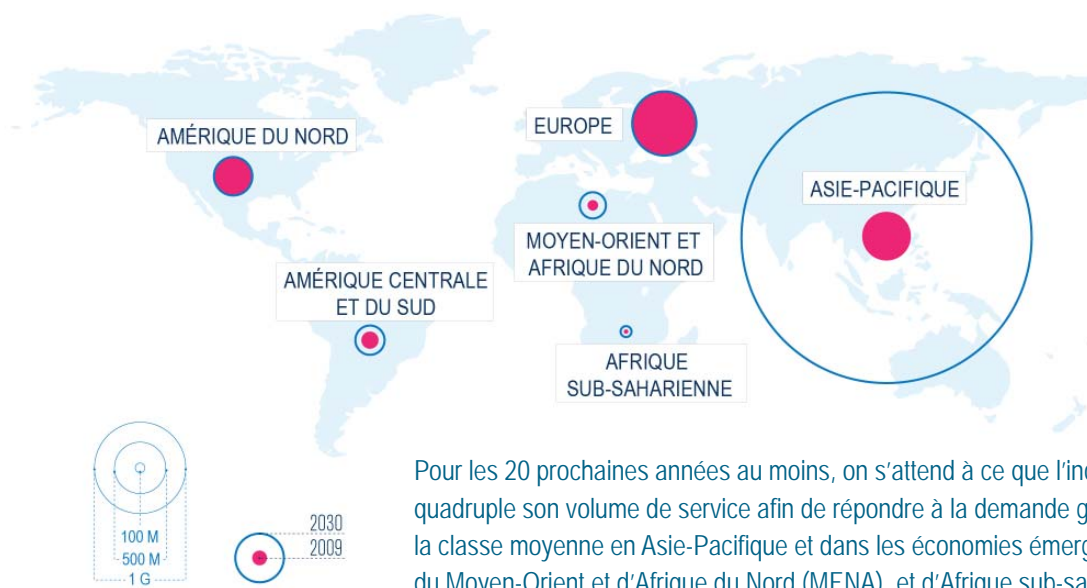
Aussi importante que la croissance prévue du trafic intérieur de marchandises puisse-t-elle être, la capacité du réseau d'infrastructures commerciales du Canada à soutenir sa lutte pour sa part des nouveaux débouchés du marché international offerts par la classe moyenne mondiale émergente est primordiale. On considère que les produits d'exportation canadiens feront l'objet de la forte demande de ce nouveau groupe de consommateurs, si notre réseau d'infrastructures commerciales peut les leur livrer en temps opportun<sup>21</sup>.

Ces marchés émergents, à croissance économique plus rapide, représentent un grand potentiel pour des produits que le Canada fabrique depuis des années. Cette demande vient essentiellement de la croissance de la classe moyenne en Asie qui, à la fin de 2015, a dépassé la classe moyenne des États-Unis pour devenir la plus grande du monde. Cette nouvelle classe moyenne mondiale dispose à la fois d'un revenu suffisant pour accroître la consommation et du pouvoir de choisir ce qu'elle

achète et la provenance. On s'attend à ce que le nombre de ces consommateurs passe de 1,8 milliard aujourd'hui à 5 milliards d'ici 2030, dévoilant une croissance de la demande à long terme sans précédent et une évolution des habitudes de consommation<sup>22</sup>. Pour replacer ces nombres dans leur contexte, c'est l'arrivée de 700 millions de nouveaux consommateurs dans la classe moyenne mondiale au cours des dix dernières années qui a entraîné la hausse récente de la demande. Dans un avenir rapproché, cette croissance sera de l'ordre de 3 milliards de personnes, ou quatre fois la croissance de la dernière décennie. D'ici 2030, la population mondiale devrait grandir de 2 milliards de personnes, mais la classe moyenne augmentera de 3 milliards de personnes<sup>23</sup>.

Pour donner un exemple de l'incidence prévue de cette croissance jusqu'en 2030, on s'attend à ce que l'industrie aérienne triple ou quadruple son volume de service afin de répondre à la demande générée par ce segment du marché de consommation en Asie-Pacifique, en Amérique latine, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord (MENA), et dans les pays d'Afrique sub-saharienne.

#### Carte 7: Classe moyenne mondiale en 2009, et prévision pour 2030



Pour les 20 prochaines années au moins, on s'attend à ce que l'industrie aérienne triple ou quadruple son volume de service afin de répondre à la demande générée par l'expansion de la classe moyenne en Asie-Pacifique et dans les économies émergentes d'Amérique latine, du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord (MENA), et d'Afrique sub-saharienne.

Source : OCDE, Standard Chartered Global Research. <https://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/profitability-and-the-air-transport-value%20chain.pdf>:

Pour que les exportateurs canadiens puissent satisfaire aux demandes de cette classe moyenne mondiale en expansion, il faudra continuellement améliorer la capacité, la vitesse et la résilience de notre réseau d'infrastructures commerciales.

## 5. Préparation judicieuse au risque de ralentissement de la demande mondiale

L'an dernier, les prévisions du Fonds monétaire international à propos de la croissance économique mondiale à court terme étaient pessimistes. Elles ont amené certains à insinuer que ces changements récents sont peut-être structurels, laissant voir un prolongement du ralentissement de l'économie mondiale qui pourrait avoir des incidences particulièrement complexes pour les pays riches en ressources comme le Canada. Bien que les budgets des pays exportateurs de produits de base soient susceptibles de subir des pressions pendant cette correction, les économistes comme Dambisa

Moyo indiquent que c'est précisément le temps pour les pays d'investir dans l'amélioration des infrastructures commerciales afin de se préparer pour l'avenir<sup>24</sup>.

Bien que son rythme diminue, la croissance de la demande demeure. La demande de pétrole en Chine, par exemple, reste à peu près inchangée. M<sup>me</sup> Moyo soutient que l'émission de titres de créance à un moment où les coûts d'emprunt sont bas est une initiative que prennent les pays intelligents et qui, réalisée « judicieusement », peut stimuler l'économie d'un pays à court terme et, par l'investissement dans les domaines appropriés comme les infrastructures, contribuer à réaliser des améliorations durables dans une nouvelle ère de croissance économique plus lente. Pour elle, c'est une stratégie toute désignée pour les pays qui veulent investir à l'intérieur de leurs frontières afin d'améliorer leur situation économique et budgétaire<sup>25</sup>.

L'industrie canadienne de la potasse donne un bon exemple d'industrie qui a formulé une



stratégie de la sorte pour investir dans son réseau d'infrastructures maintenant afin de se préparer à être compétitive à plus long terme. En présence de prix plus bas à l'échelle mondiale et d'une concurrence internationale accrue, c'est un exemple de réponse canadienne à la pression pour améliorer la logistique intérieure afin de profiter des marchés de la nouvelle classe moyenne. L'industrie montre également l'incidence, sur l'économie exportatrice du Canada, du moment choisi pour investir dans les infrastructures.

La potasse est un important élément nutritif du sol servant à cultiver les produits agricoles qui nourrissent les consommateurs du monde entier, dont la classe moyenne. Bénéficiant d'un revenu plus élevé, les consommateurs ajoutent des aliments à leur régime, surtout de la viande, ce qui exige que l'on sème, que l'on épande de l'engrais et que l'on nourrisse des animaux en plus grande quantité, ce qui fait croître la demande de potasse. En raison d'un certain nombre de facteurs toutefois, l'industrie canadienne de la potasse a de la difficulté à profiter de cette occasion.

Le prix de la potasse a chuté de façon spectaculaire, passant du sommet à 1 000 \$ la tonne en 2008, qui avait fait de la Potash Corporation of Saskatchewan la société mieux cotée de la Bourse de Toronto, au niveau plus modeste de 475 \$ en 2011. La descente du prix en dessous de 285 \$ dernièrement laisse voir le ralentissement économique qui a obligé les sociétés à rationaliser leur production. De plus, l'industrie de la potasse au Canada affronte directement au moins huit concurrents dans le monde, en Russie par exemple, où ils profitent déjà d'un avantage sur le plan des coûts, notamment en ce qui concerne les taux de change et les taux de redevance<sup>26</sup>.

Les infrastructures d'exportation de l'industrie font également face à des pressions pour assurer

le transport fiable de son produit. Canpotex, qui s'occupe de la commercialisation outremer des trois principaux producteurs de potasse de la Saskatchewan, est le premier expéditeur de marchandises en vrac du pays. Il envoie entre 10 et 11 millions de tonnes de potasse par année aux ports, surtout par chemin de fer, afin d'exporter son produit partout dans le monde. Cette activité représente 100 000 wagons par année au Canada<sup>27</sup>. Conformément aux prévisions sur le transport de potasse canadienne, Canpotex prévoit un taux de croissance annuelle de 3 % pour l'ensemble de ses marchés outremer. D'après la Potash Corporation of Saskatchewan, cette prévision se traduira par une hausse de la demande, qui passera de 50 millions de tonnes en 2015 à environ 70 millions en 2020<sup>28</sup>.

Afin de se préparer à cette demande prévue et à son important volume de transport ici et de distribution à l'étranger, Canpotex envisage actuellement de bâtir un terminal d'exportation de 775 millions de dollars à Prince Rupert, en Colombie-Britannique, afin de garantir l'absence de goulets d'étranglement sur le chemin des 36 pays qu'elle dessert. Autrement dit, malgré le cours assez bas et les préoccupations soulevées par le rythme de la croissance de l'économie mondiale, Canpotex songe maintenant à investir des sommes considérables dans les infrastructures commerciales pour faire face aux concurrents agressifs<sup>29</sup>. Comme Jochen Tilk, président et chef de la direction de la Potash Corporation of Saskatchewan, le fait remarquer : « Si vous ne décidez pas de prendre de l'expansion maintenant, alors vous ne faites rien. Quand la demande entre en jeu, vous vous retrouvez devant un retard de dix ans. <sup>30</sup> » M. Tilk fait une remarque cruciale que le gouvernement fédéral et d'autres principaux intervenants du secteur infrastructurel doivent prendre en compte : il faut beaucoup de temps pour faire monter la capacité des chaînes d'approvisionnement.

# SECTION 3 : ORIENTATION STRATÉGIQUE DE LA PROCHAINE GÉNÉRATION D'INVESTISSEMENTS DANS LES INFRASTRUCTURES COMMERCIALES AU CANADA

## Leçons tirées des précédents programmes nationaux d'infrastructures

L'établissement de l'orientation stratégique appropriée est un point de départ important pour améliorer la compétitivité des infrastructures commerciales du pays. Pour y arriver, le gouvernement peut s'inspirer des programmes fédéraux de la dernière génération, qui reconnaissent dans les chaînes d'approvisionnement mondiales un élément prédominant du modèle d'affaires qui gouverne le fonctionnement des échanges mondiaux.

Les programmes de l'IPCAP, du FPEPF et du RRN avaient un dénominateur commun, à savoir la priorité pour le gouvernement fédéral d'investir dans les corridors commerciaux importants, dans le but de relier les centres de production du pays les uns aux autres et aux principaux marchés d'exportations du Canada. Ce principe d'organisation, salué par les analystes de politiques, les exploitants de l'industrie et les partenaires commerciaux, est aussi pertinent aujourd'hui qu'il l'était au moment de son adoption.

Un bref survol de l'IPCAP, du FPEPF et du RRN est riche en renseignements pour comprendre pourquoi le Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* et d'autres observateurs recommandent de faire des chaînes d'approvisionnement le point de mire des priorités d'investissement des gouvernements fédéral et provinciaux, et des entreprises.

Le RRN a reçu l'aval des gouvernements fédéral et provinciaux pour la première fois en 1988. Les critères d'inclusion ont permis de repérer les routes qui favorisaient les échanges et les voyages interprovinciaux et internationaux en reliant les grands centres de population et de commerce les uns aux autres, les principaux points d'entrée du Canada et des États-Unis entre eux, ainsi que les liaisons et les installations intermodales comme les gares maritimes<sup>31</sup>.

En 2004 et en 2005, les gouvernements fédéral et provinciaux ont convenu de la première remise en état générale du RRN depuis sa conception. Les critères d'amélioration du RRN se concentraient surtout, encore une fois, sur le commerce et l'économie, et les parties ont approuvé un prolongement du réseau de 56 % en s'appuyant sur les critères suivants<sup>32</sup>:

- Pour ajouter des itinéraires de camion clés, ceux-ci devaient relier les gares de marchandises, y compris les terminaux portuaires, ferroviaires et aéroportuaires, aux grandes routes, en fonction de leur importance pour les échanges et le commerce.
- Pour ajouter des routes secondaires, celles-ci devaient relier les centres de population et de commerce régionaux aux installations intermodales et aux postes frontaliers importants.
- Pour devenir admissibles, les régions nordiques et éloignées en croissance devaient accueillir de nouveaux projets de développement du secteur canadien des ressources.



En appuyant ses décisions d'allouer le financement de base du RRN de 3 milliards de dollars en fonction de l'importance économique du tracé des routes et de leur incidence sur la facilitation des échanges, le gouvernement fédéral a permis d'obtenir des provinces, par effet de levier, des dépenses de près de 25 milliards dans des priorités nationales, entraînant d'importants avantages pour le commerce et l'économie<sup>33</sup>.

Alors que le gouvernement mettait en place l'important financement du RRN, Jean Lapierre, ministre des Transports, et David Emerson, ministre du Commerce, présentaient deux autres programmes d'infrastructures commerciales fondamentaux, l'IPCAP et le FPEPF. En mettant en place ce cadre stratégique au début des années 2000, le gouvernement fédéral reconnaissait que les sociétés internationales, ayant augmenté leur productivité considérablement dans d'autres volets du cycle de production, se concentraient de plus en plus sur la façon de concevoir un réseau de transport intermodal intégré, sûr et efficace. Les responsables des politiques ont commencé à soupçonner que les activités commerciales du Canada en elles-mêmes n'étaient pas assez importantes pour altérer la structure ou l'orientation de ces flux internationaux et, au lieu de cela, le gouvernement a cherché à coordonner les investissements en transport en tenant compte de la façon de relier le mieux possible le Canada à cette structure commerciale internationale en développement. Ce principe d'organisation simple, mais crucial – faire des infrastructures de la chaîne d'approvisionnement une priorité précise – en offrant un financement de départ dans le cadre de ces programmes, a permis d'établir une orientation stratégique pour l'investissement dans les projets.

Après avoir consulté les principaux intervenants, le gouvernement a officialisé l'IPCAP et le FPEPF en 2006 et 2007, respectivement, à l'aide de fonds ciblant les projets d'infrastructures commerciales d'importance nationale, utilisant des critères fondés sur le mérite et le partage des coûts et recourant aux partenariats pour engager les entreprises privées, d'autres ordres de gouvernement et des organismes sans but lucratif. Le gouvernement fédéral a joué le rôle principal dans la définition des intérêts économiques nationaux en fixant des critères qui cherchaient à faire croître le rendement économique, en établissant un consensus avec les intervenants des provinces et de l'industrie, et en participant directement à la négociation des projets multipartites. Ce modèle de collaboration a laissé voir l'interconnectivité inhérente aux projets de chaîne d'approvisionnement et créé un important rôle de rassembleur qui permet au gouvernement d'aider à dépasser les modes de transport distincts et les intérêts individuels.

Ces projets ne sont plus évalués uniquement comme des propositions indépendantes, et c'est là un des résultats de ces programmes. Le gouvernement fédéral a plutôt adopté une approche réseau où l'on fait un effort réfléchi pour étudier les uns par rapport aux autres tous les projets situés dans un même corridor et, dans la mesure du possible, pour les aligner. Ce faisant, il devenait possible de coordonner deux ou trois projets du même corridor pour, en effet, améliorer la fluidité globale d'une route commerciale donnée. Cela a comporté l'avantage supplémentaire de tirer parti de la valeur relative et de la priorité de chaque projet.

De même, différents intervenants, disons une compagnie de chemin de fer, une administration routière provinciale et une municipalité, ont

pu concilier leurs intérêts respectifs afin de s'associer ou de se coordonner dans des projets auxquels, autrement, on n'aurait pu donner suite si ces intervenants avaient tenté d'aller de l'avant isolément. Un nouvel embranchement de voie ferrée ou une nouvelle installation de transbordement, par exemple, complétée par un meilleur accès routier pour gérer l'augmentation de la circulation routière et de l'offre de services municipaux en prévision de la croissance urbaine industrielle, a pu renforcer et améliorer le caractère réaliste de l'analyse de rentabilisation d'un ou de tous les investisseurs sans quoi ils n'auraient pu aller de l'avant. Cela a eu pour effet net d'encourager fortement la collaboration.

Comme on pouvait s'y attendre, l'effet de levier financier des fonds fédéraux obtenu des intervenants a permis de multiplier les effets sur les investissements et l'économie. Le financement de base du gouvernement fédéral était rarement destiné à couvrir tous les aspects d'un projet précis, mais il a souvent été déterminant pour attirer une participation financière de l'extérieur et, ensemble, ces deux sources de fonds ont rendu les analyses de rentabilisation réalistes. Le financement fédéral des projets ne se limitait pas arbitrairement à un pourcentage fixe, mais comportait une souplesse qui permettait de financer les projets à aussi peu que 10 % ou, dans certains cas, à autant que 90 %. Ce levier initial a eu pour effet net, dans le cas du programme Asie-Pacifique par exemple, d'obtenir un financement de projets total de 3,5 milliards de dollars à partir de 1,4 milliard en fonds fédéraux. Ces investissements ont eu un effet d'entraînement sur des investissements privés de 14 milliards<sup>34</sup>.

Le rôle de la recherche est un autre élément clé de ces programmes fédéraux qui laissaient voir l'interconnectivité du modèle de chaîne d'approvisionnement. Le gouvernement fédéral a admis qu'il était souvent nécessaire de soumettre les hypothèses à une évaluation plus détaillée,

au regard de données exclusives importantes obtenues de participants de l'industrie à propos de la production, des besoins en transport et de la demande sur le marché. En rassemblant les informations du gouvernement et des entreprises, les fonctionnaires ont été en mesure de déceler avec plus de précision les problèmes dans le réseau. Ce travail a également présenté des occasions de faire participer des intervenants à la mise au point de solutions et du contenu de projets.

Ensemble, le RRN, l'IPCAP et le FPEPF ciblaient tous des critères infrastructurels qu'ils considéraient comme un important catalyseur pour concentrer sur les priorités nationales les investissements collectifs du Canada.

Alors qu'il lance son plan d'infrastructures de dix ans, le gouvernement doit assumer un nouveau leadership national pour coordonner les investissements dans les corridors commerciaux. Cet appel à une nouvelle concentration des efforts sur les corridors est la principale recommandation du rapport du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*, déposé au Parlement le 26 février 2016.

## Officialisation du rôle du secteur privé

En plus des leçons tirées des précédents programmes fédéraux d'infrastructures commerciales, il est important de reconnaître qu'aujourd'hui la participation du secteur privé à l'établissement des plans et des priorités en matière d'infrastructures commerciales est devenue une pratique courante chez nos principaux concurrents commerciaux. À plus ou moins long terme, le gouvernement aura au moins trois occasions de mettre le secteur privé à contribution pour le développement des infrastructures commerciales du Canada.



Premièrement, le secteur privé possède un savoir-faire qui guide déjà le programme d'innovation en construction des installations commerciales. Le leadership mondial du Canada en matière de conception et de mise en application de partenariats public-privé (P3) en est un exemple. Bien que le modèle de P3 ne convienne pas à tous les projets d'immobilisations, le recours aux pratiques exemplaires a démontré qu'il est possible d'accélérer l'innovation, d'améliorer l'opportunité des projets et de mieux atténuer les risques. Mis à part le choix de modèle de gestion pour la réalisation des projets, ce sont d'importants avantages concurrentiels pour la construction et le développement des infrastructures commerciales du Canada. L'évaluation de telles mesures aux étapes de la construction des projets d'infrastructures commerciales laisse supposer des économies pouvant atteindre le tiers des coûts<sup>35</sup>.

Deuxièmement, étant donné que le gouvernement a par le passé assumé plus que sa part de la responsabilité des infrastructures commerciales, le secteur privé est en train de devenir le propriétaire et l'exploitant prédominant de ces infrastructures au Canada. L'agrandissement récent du port de

Vancouver, qui a coûté 400 millions de dollars, en est un exemple ; 73 % des dépenses engagées dans ce projet portuaire et municipal étaient générées par le secteur privé<sup>35</sup>.

Troisièmement, l'industrie est aux premières lignes des enjeux et des possibilités en matière de chaîne d'approvisionnement opérationnelle. Elle possède des renseignements cruciaux sous forme de modèles sophistiqués, de données d'analyse et de données quantitatives portant sur le processus décisionnel. Effectivement, on peut soutenir qu'au cours des dernières années, alors que le gouvernement perdait des analystes, le secteur privé du Canada a continué d'améliorer et d'augmenter ses connaissances sur les chaînes d'approvisionnement.

Le fait est que le secteur privé est devenu l'acteur le plus dynamique de l'investissement infrastructurel. L'époque où les intervenants dépendaient exclusivement des gouvernements fédéral et provinciaux est révolue. Le défi, dans ce nouvel environnement du commerce mondial, est bilatéral – il exige un modèle capable d'intégrer les meilleurs éléments des secteurs public et privé.

## SECTION 4 : RECOMMANDATIONS

Pour l'économie axée sur les exportations du Canada, les infrastructures propices au commerce constituent la catégorie la plus fortement liée à notre compétitivité mondiale et à notre bien-être économique à long terme.

Devant les nouveaux défis du Canada en matière de compétitivité commerciale, le gouvernement a l'occasion unique d'influer sur l'avenir économique du pays en faisant des infrastructures commerciales une priorité de son plan d'infrastructures nationales. Si un plan, qui déterminera l'orientation des investissements infrastructurels pour la prochaine décennie, fait des infrastructures commerciales une priorité, il enverra un signal important à nos clients mondiaux, à nos entreprises et à nos travailleurs. Le Canada affirmera par ce message qu'il est résolu à accroître notre compétitivité commerciale afin de créer plus d'emplois pour nos citoyens et plus de richesse pour notre pays.

Plus particulièrement, le gouvernement fédéral doit :

### 1. **Inscrire les infrastructures commerciales au même rang des priorités que les autres dans le plan fédéral d'infrastructures de 120 milliards de dollars**

Afin d'améliorer la compétitivité mondiale de l'économie canadienne, le gouvernement doit accorder aux investissements dans les infrastructures propices au commerce la même priorité qu'aux autres, proportionnelle au financement alloué aux catégories des nouvelles infrastructures sociales, du transport en commun et vertes. Le gouvernement peut y arriver de plusieurs façons, dont l'ajout de critères commerciaux pour être admissible à certains des fonds d'infrastructures existants et la réallocation du financement de l'enveloppe globale de 120 milliards de dollars.

En plus d'assurer un meilleur équilibre du plan d'infrastructures nationales, l'inscription des infrastructures commerciales au même rang des priorités que les infrastructures sociales, du transport en commun et vertes offrira de nouvelles possibilités de synergie en jumelant les investissements et les efforts de planification des quatre catégories prioritaires. Par exemple, la coordination des investissements dans les infrastructures du transport en commun et dans la modernisation du transport des marchandises en région urbaine peut multiplier les retombées et réduire les coûts. Un engagement de cette importance dans les infrastructures commerciales enverrait un message positif aux éventuels partenaires du secteur privé de même qu'aux clients étrangers du Canada.

### 2. **Prendre les décisions concernant les infrastructures commerciales à l'aide de critères fondés sur le mérite**

La plupart des voies de financement du fonds Chantiers Canada s'appuient sur des formules fondées sur le nombre d'habitants qui offrent aux provinces et aux municipalités une « juste part » du financement. Bien que cette formule convienne à certaines catégories d'infrastructures, les investissements dans les infrastructures commerciales doivent continuer de cibler les projets les plus susceptibles de procurer des avantages économiques à long terme.

Le gouvernement fédéral doit assurer la sélection des nouveaux projets d'infrastructures commerciales en fonction d'objectifs nationaux, selon des critères fondés sur le mérite. Une démarche fondée sur le mérite fait en sorte que les investissements cruciaux ne sont pas prisonniers d'intérêts locaux ou régionaux, ou encore minés par un soutien financier inadéquat.

Comme ce fut le cas de l'IPCAP, un programme fondé sur le mérite permettra d'obtenir par effet de levier de plus gros investissements du secteur privé et d'autres ordres de gouvernement, là où on en a le plus besoin.

### **3. Renouveler l'engagement fédéral à l'égard des corridors commerciaux du Canada**

L'établissement de critères reconnaissant les portes, les corridors et les postes frontaliers comme points de départ pour investir dans les infrastructures de commerce et de transport prioritaires du pays est un des nombreux volets réussis des précédents programmes d'infrastructures commerciales. Dans le cadre de son nouveau plan d'infrastructures, le gouvernement fédéral doit renouveler son engagement à l'égard des stratégies relatives aux corridors commerciaux, comme il l'avait fait avec l'IPCAP, le FPEPF et le RRN pour accroître l'efficacité des chaînes d'approvisionnement nationales du Canada.

Un programme renouvelé concentré sur les corridors commerciaux qui reconnaît que nous devons améliorer la qualité, la vitesse et la rentabilité des réseaux commerciaux du Canada peut marquer le début d'une nouvelle ère de compétitivité.

### **4. S'associer avec les entreprises pour mettre sur pied un comité des infrastructures commerciales national**

Les précédents programmes d'infrastructures commerciales du Canada regroupaient différents ordres de gouvernement et des entreprises pour collaborer à des projets de corridor qui étaient, par définition, intermodaux et multipartites. La meilleure connaissance des problèmes de réseau à régler, la combinaison des savoir-faire

en matière de réglementation et d'exploitation, la sensibilisation et la réponse plus rapides aux problèmes des collectivités, et les ressources financières obtenues par effet de levier figuraient parmi les avantages.

S'appuyant sur cette expérience, le gouvernement fédéral doit mettre sur pied un comité national des infrastructures commerciales formé d'experts du secteur public et de l'industrie, et en faire un mécanisme institutionnel afin d'orienter les priorités nationales à long terme en matière d'infrastructures commerciales. Il serait compatible avec les modèles nationaux qui ont été utilisés avec succès en Australie, au Royaume-Uni et en Norvège.

On peut également former un comité aussi réputé de façon à ce qu'il donne des conseils sur l'efficacité des chaînes d'approvisionnement, sur les politiques publiques liées et sur les enjeux réglementaires, et à ce qu'il soutienne une plateforme pour intégrer les données et la connaissance des secteurs public et privé. Afin de montrer que le secteur privé joue un rôle d'investisseur dominant dans les infrastructures commerciales, il faut que les entreprises s'attablent avec le gouvernement pour donner au comité une structure et un mandat.

### **5. Considérer le projet de banque fédérale de l'infrastructure pour accroître l'investissement dans les infrastructures commerciales**

Le gouvernement met sur pied la banque de l'infrastructure qu'il a promise, et c'est là l'occasion d'utiliser ce nouvel outil pour offrir plus que le financement à faible coût destiné aux projets municipaux d'infrastructures. Le gouvernement doit consulter les investisseurs afin de déterminer si la banque doit servir à

générer davantage d'investissements publics-privés dans les infrastructures propices au commerce.

Une banque de l'infrastructure pourrait créer une plus grande valeur en favorisant le financement privé dans les régions mal desservies souffrant de lacunes dans les infrastructures commerciales du Canada, comme l'insuffisance d'infrastructures de transport dans le Nord, les obstacles à l'accès aux ressources et leur transport jusqu'aux marchés. La banque pourrait également faire partie d'une banque nord-américaine de l'infrastructure devant soutenir les investissements éclairés dans les chaînes d'approvisionnement et les infrastructures transfrontalières intégrées.

L'examen, pour déterminer si le mandat d'une nouvelle banque de l'infrastructure doit s'élargir aux infrastructures commerciales et si l'institution doit servir de lieu de réunion pour discuter de projets et d'investissement de capitaux, mérite d'être approfondi dans le cadre d'une solution durable aux besoins du Canada en matière d'infrastructures.

**Pour plus de renseignement, communiquer avec :**

Ryan Greer | Directeur, Politiques du transport et de l'infrastructure | 613.238.4000 (250) | [rgreer@chamber.ca](mailto:rgreer@chamber.ca)

# SOURCES ET RÉFÉRENCES

- 1,2 Bovino, Beth Ann, (2015). *Economic Research: Global Infrastructure Investment: Timing is Everything (And Now Is The Time)* [Online]. Available: [www.standardandpoors.com/ratingsdirect](http://www.standardandpoors.com/ratingsdirect) [2016, May].
- Brodhead, John and Jesse Darling and Sean Mullin, 2014. *Canada 2020: Crisis and Opportunity & Time for a National Infrastructure Plan for Canada*.
- Canada. Transport Canada. *Audit of the Asia Pacific Gateway and Corridor Initiative*. October, 2013.
- Canada. Transport Canada. *Canada Transportation Act Review – Report* [Online]. Available: [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca).
- Canada. Transport Canada, (2014). *Evaluation of Gateways and Border Crossing Fund (GBCF)*. Evaluation and Advisory Services.
- 3 Leduc, Sylvain and Wilson, Daniel *Highway Grants: Roads to Prosperity?* Federal Reserve San Francisco Branch Economic Letter November 26, 2012.
- Liberal Party of Canada, (2015). *A New Plan for a Strong Middle Class*.
- Magnier, Mark (2015). *Benefits of Infrastructure Spending Not So Clear-Cut, Economists Say* [Online]. The Wall Street Journal. Available: [www.wsj.com/articles/benefits-of-infrastructure-spending-not-so-clear-cut-economists-say-1422819575](http://www.wsj.com/articles/benefits-of-infrastructure-spending-not-so-clear-cut-economists-say-1422819575)
- Marlow, Iain. *China passes Canada to become the largest U.S. trading partner*. Globe & Mail, November 5, 2015.
- 4 Australia. Infrastructure Australia, (2015). *Speech: Parliamentary Friends for better cities, infrastructure for our cities: the challenges ahead by Philip Davies CEO, Infrastructure Australia*.
- 5,6 2015 – 16 World Economic Forum: *Quality of Overall Infrastructure, 2016*
- Bird, Michael (2014). *A look at major pipeline project proposals in Canada* [Online]. The Globe and Mail. Available: <http://theglobeandmail.com/news/politics/a-look-at-major-pipeline-project-proposals-in-canada/article21899131>
- 7 Canada. Transport Canada (2015). *Transportation in Canada 2015* [Online]. Available: [www.tc.gc.ca/media/documents/policy/2015\\_TC\\_Annual\\_Report\\_Overview-EN-Accessible.pdf](http://www.tc.gc.ca/media/documents/policy/2015_TC_Annual_Report_Overview-EN-Accessible.pdf)
- 8,9 Canada. Transport Canada. *Transportation in Canada 2014: Overview Report*.
- Canada. Transport Canada, (2005). *Transport Minister Introduces the Pacific Gateway Act* [Online]. Available: <http://tc.gc.ca/mediaroom/releases/nat/2005/05-h196e.htm>.
- Canada West Foundation, (2013). *At the Intersection: The Case for Sustained and Strategic Public Infrastructure Investment*.
- Canadian Centre for Policy Alternatives, (2013). *Canada's Infrastructure Gap: Where it Came From and Why It Will Cost So Much to Close*.
- Canadian Chamber of Commerce, (2013). *The Foundations of a Competitive Canada: The Need for Strategic Infrastructure Investment*.
- Cayo, Don (2015). *Don Cayo: Canada and Australia: allies, competitors, or a bit of both?* [Online]. Vancouver Sun.
- Cohen, Isabelle and Thomas Frieling and Eric Robinson, (Year). *The Economic Impact and Financing of Infrastructure Spending*.
- 10-13,15 Colledge Transportation Consulting Inc., (2014). *Transportation Network Needs Assessment : Consolidated Traffic Projections and Network Needs Assessment*.
- Dachis, Benjamin (2013). *Cars, Congestion and Costs: A New Approach to Evaluating Government Infrastructure Investment*. C.D. Howe Institute, Commentary, No. 385.
- Di Matteo, Livio, (2016). *Hasty infrastructure spending in Canada may waste tax dollars* [Online]. Available: <http://netnewsledger.com/2016/01/22/64628> [January 2016].
- Dodge O.C., David A and Richard Dion, John Weekes and Michael Hogan, (2015). *Bennett Jones Fall 2015 Economic Outlook*.
- Federation of Canadian Municipalities, (2012). *Canadian Infrastructure Report*.
- 14 Montreal Port Authority, (2015). *Port Montreal : Connecting World Trade*. Brochure.
- 16 Statistics Canada (see Figure 6/ International Trans Border Trade by Air
- Stephens, Hugh (2015). *Canada and Australia in Asia: Two Nations, two approaches* [Online]. Available: [www.opencanada.org/features/canada-and-australia-in-asia-two-nations-two-approaches](http://www.opencanada.org/features/canada-and-australia-in-asia-two-nations-two-approaches)
- 17,20 Boeing, (2015). *Current Market Outlook 2015 – 2034* [Online]. Available: [www.boeing.com/resources/boeingdotcom/commercial/about-our-market/assets/downloads/Boeing\\_Current\\_Market\\_Outlook\\_2015.pdf](http://www.boeing.com/resources/boeingdotcom/commercial/about-our-market/assets/downloads/Boeing_Current_Market_Outlook_2015.pdf)
- 18, 19 GWL Realty Advisors, (2014). *Air Cargo Supply Chains And The Changing Dynamics Of Airports: Providing New Perspectives For Industrial Demand In Canada* [Online]. Available: [www.gwltrealityadvisors.com/Portals/0/Research%20Reports/Airports%20Report%20March%2012%202014%20FINAL.pdf](http://www.gwltrealityadvisors.com/Portals/0/Research%20Reports/Airports%20Report%20March%2012%202014%20FINAL.pdf)
- Hemmadi, Murad (2015). *5 New Global Realities You Need to Understand: There's a world of opportunity out there, if you just know how to take it* [Online]. Profit Guide. Available: [www.profitguide.com/manage-grow/international-trade/5-new-global-realities-you-need-to-understand-798190](http://www.profitguide.com/manage-grow/international-trade/5-new-global-realities-you-need-to-understand-798190)
- 21-23 Law, John and Carlo Dade, (2014). *Building on advantage: Improving Canada's trade infrastructure*. Canada West Foundation. Research Report. November 2014.

24,25 Munk debates, 2015. The Next Debate with Dambisa Moyo: "The Future of China and Global Growth. Air date: August 28, 2015 [Online]. Available: <http://munkdebates.com/interviews/dambisa-moyo>

Press, Jordan (2015). *Liberals Face Data Deficit in Infrastructure Plan: Docs* [Online]. The Canadian Press. Available: <http://www.theglobeandmail.com/news/politics/liberals-lack-data-to-determine-targets-of-infrastructure-funds-documents/article27651281/>

PricewaterhouseCoopers LLP, (2014). *Capital project and infrastructure spending: Outlook to 2025*.

Smallen, Dave. 2014 *North American Freight Numbers*. U.S. Department of Transportation, Office of Public Affairs. BTS 13-15, March, 2015.

26-30 Johnstone, Bruce (2015). *Potash's Prospects Look Good : Potash Corp, Canpotex optimistic about future despite commodity's drop in price* [Online]. Leader Post. Available: <http://www.canada.com/business/mining/potashcorp+canpotex+optimistic+despite+potash+price+drop/11569647/story.html>

Kelcey, Brian F. (2015). *Fix the infrastructure funding model before you pour money into it* [Online]. National Post. Available: <http://news.nationalpost.com/full-comment/brian-f-kelcey-fix-the-infrastructurefunding-model-before-you-pour-money-into-it>.

31-33 Canada. Transport Canada. *National Highway System : Highway and Border Policy* [Online]. Available: [www.tc.gc.ca/eng/policy/acg-acgd-menu-highways-2149.htm](http://www.tc.gc.ca/eng/policy/acg-acgd-menu-highways-2149.htm)

34 Canada. Transport Canada, (2016). *Speaking notes for the Honourable Marc Garneau Minister of Transport to the Economic Club of Canada* [Online]. Available: <http://news.gc.ca/web/article-en.do?nid=1057809>

35 McKinsey & Co. *Infrastructure Productivity: how to save \$1 trillion a year , January 2013*[Online] <http://McKinsey.com/industries/infrastructure/hour-insights/infrastructure-productivity>

McMillan, Charles (2011). *Policy Options: Innovations in Canada's trade gateways and corridors* [Online]. Available: <http://policyoptions.irpp.org/magazines/innovation-nation/innovation-in-canadas-trade-gateways-and-corridors/>

Mowat Centre, (2014). *Rebuilding Canada: A New Framework for Renewing Canada's Infrastructure*.





LA CHAMBRE  
DE COMMERCE  
DU CANADA

THE CANADIAN  
CHAMBER  
OF COMMERCE

Chamber.ca |  CanadianChamberofCommerce |  @CdnChamberofCom