

L'honorable Steven MacKinnon  
Transports Canada  
Place de Ville, Tour C  
330, rue Sparks  
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

**Objet : Association canadienne de la construction - Mémoire sur le renforcement de l'économie canadienne par le commerce et le transport**

Soumis par courriel à : [TC.engagement.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.engagement.TC@tc.gc.ca)

Monsieur le Ministre,

Dans le contexte des différends commerciaux avec les États-Unis, le gouvernement fédéral a réitéré une priorité claire dans le cadre du budget 2025 et de l'exposé économique du printemps 2026 : le Canada doit diversifier ses relations commerciales pour ne plus dépendre d'un seul partenaire commercial. Réaliser cet objectif exigera des investissements soutenus dans les infrastructures du commerce et du transport afin de construire un Canada plus fort, plus durable et plus résilient. De la chaîne d'approvisionnement qui achemine les marchandises à travers le pays à l'infrastructure qui relie les producteurs canadiens aux marchés mondiaux, le fonctionnement efficace de ces systèmes est essentiel à la prospérité et à la compétitivité économique à long terme du Canada.

L'Association canadienne de la construction (ACC) est reconnaissante d'avoir l'occasion de participer à cette importante consultation sur le thème « Renforcer l'unité de l'économie canadienne par le commerce et les transports ». L'ACC est la voix nationale de l'industrie de la construction au Canada. Elle représente plus de 18 000 entreprises membres dans une structure intégrée de 57 associations de construction locales et provinciales. La construction est un moteur essentiel de l'économie canadienne, employant quelque 1,6 million de personnes, injectant environ 162 G\$ par an dans l'économie nationale et représentant 7,5 % du produit intérieur brut (PIB) du Canada.

Pendant des décennies, le Canada a pris du retard par rapport à ses homologues internationaux en ce qui concerne le développement et l'entretien de son infrastructure commerciale, ce qui a affaibli son image de partenaire commercial fiable ou de destination d'investissement attrayante. Pour renverser la vapeur, il faudra investir de manière prévisible et soutenue dans des infrastructures qui favorisent le commerce et les transports. Ces investissements permettront non seulement d'affirmer notre souveraineté et d'accroître notre résilience économique face aux chocs futurs, mais aussi de rétablir la réputation du Canada en tant que partenaire commercial fiable.

L'industrie de la construction se fera un plaisir de proposer des idées pratiques sur l'efficacité et la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement, ainsi que sur les domaines potentiels de collaboration entre le gouvernement et l'industrie afin d'obtenir des résultats économiques communs. Veuillez noter que cette consultation est structurée en fonction des sujets pertinents pour la construction décrits dans le document de discussion de Transports Canada.



## Investissements dans le budget 2025

L'industrie de la construction a salué avec enthousiasme les importants financements annoncés dans le budget 2025 pour accroître notre capacité d'exportation et construire des corridors commerciaux modernes, notamment par l'entremise du Fonds pour les corridors de diversification commerciale (FCDC) et du Fonds pour l'infrastructure arctique (FIA). Bien que l'investissement combiné de 7 G\$ pour la construction d'infrastructures de commerce et de transport soit un bon début, ce chiffre est loin d'être suffisant pour combler les lacunes de longue date du Canada en matière d'infrastructures.

Une étude réalisée en 2023 par le Canadian Centre for Economic Analysis a révélé que même un programme d'investissement de 21 G\$ ne permettrait pas au Canada d'être compétitif par rapport à ses pairs. Malgré l'importance des exportations dans l'économie canadienne, le rapport souligne que les investissements dans les infrastructures de transport ont été 3,6 fois plus volatils au cours de la dernière décennie, une tendance qui, si elle se répète, finit par saper l'impact de tout programme de financement. Dans ce contexte, les investissements doivent tenir compte des besoins d'entretien, des nouvelles constructions et de l'expansion des systèmes de commerce et de transport, ce qui exige des modèles de financement réguliers et prévisibles et à long terme pour que le Canada ne prenne pas davantage de retard.

## Plan d'infrastructure commerciale du Canada (PICC)

Depuis plusieurs années, l'ACC plaide en faveur de l'élaboration d'un plan d'infrastructure commerciale du Canada (PICC). Une campagne nationale qui s'est déroulée de 2023 à 2026 a souligné que les avancées significatives en matière d'infrastructures commerciales et de transport ne peuvent être réalisées sans un plan national d'infrastructures commerciales pour guider l'orientation stratégique.

Au cœur de cet enjeu, les plaidoyers en faveur d'un PICC font écho aux priorités du gouvernement, à savoir connecter notre économie et diversifier le commerce. La campagne reflète l'ambition politique et économique actuelle du Canada :

- (1) la mise en place d'un réseau efficace d'infrastructures commerciales pour les marchés nationaux et internationaux,
- (2) la mise en œuvre de mesures des émissions de gaz à effet de serre dans l'ensemble du système de transport commercial,
- (3) l'adoption de la diversification des échanges comme stratégie d'auto-préservation,
- (4) le rétablissement de la réputation mondiale du Canada en tant que marché digne d'investissements majeurs qui consolident le statut du Canada en tant que partenaire commercial fiable à long terme.

Cette campagne a été soutenue par tous les premiers ministres canadiens qui ont cosigné une lettre de soutien au premier ministre en 2023. Ce soutien unanime montre clairement que l'amélioration de notre infrastructure commerciale transcende les régions et affiliations politiques, soulignant qu'il s'agit d'une priorité nationale pour l'ensemble des provinces et des premiers ministres du Canada. Sans une planification cohérente et à long terme de l'infrastructure commerciale, les investissements décrits ci-dessus ne pourront pas produire de retombées socioéconomiques à long terme pour le Canada.

En outre, bien qu'il soit compréhensible que le gouvernement doive obtenir des résultats rapides qui stimulent l'activité de construction, cette décision risque de répéter une erreur commune : donner la priorité à des projets

prêts à démarrer plutôt qu'à des projets qui valent de démarrer. S'il priorise la rapidité, le gouvernement doit veiller à ne pas sacrifier la résilience et la fonctionnalité à long terme des infrastructures. Cela renforce le besoin d'un plan d'infrastructure commerciale institutionnalisé et à long terme pour guider la sélection, la coordination et la planification des projets.

### **Moderniser la politique des transports et les corridors commerciaux**

Dans le budget 2025 et le plan ministériel 2026-2027, Transports Canada s'est engagé à accorder un rabais de 50 % sur le fret ferroviaire pour les expéditions interprovinciales d'acier et de bois de construction, subventionnant ainsi la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et le Chemin de fer Canadien Pacifique Kansas City. De plus amples renseignements devaient être publiés au printemps 2026, mais peu de renseignements ont été communiqués sur la date de lancement potentielle, les conditions d'admissibilité ou le mécanisme de mise en œuvre. Étant donné que les expéditions d'acier et de bois sont une source importante de pression pour l'industrie en raison de leurs coûts élevés, une plus grande clarté sur l'opérationnalisation de cette politique permettra une gestion des coûts et une planification des projets plus efficaces pour le secteur.

En outre, bien que cette initiative se concentre sur le transport ferroviaire, le rail n'est pas le seul mode de transport utilisé pour acheminer les matériaux de construction qui ne peuvent pas être achetés sur le marché intérieur. Cela souligne l'opportunité d'étendre cette politique au transport maritime, en reconnaissant son rôle dans la livraison des matériaux de construction de base, et en tenant compte du fait que la volatilité géopolitique a rendu le transport transfrontalier plus coûteux et plus risqué.

En outre, la modernisation de la politique des transports et des couloirs commerciaux devrait également mettre l'accent sur la modernisation des marchés publics. Attirer les investissements pour débloquer le développement de nouvelles infrastructures doit inclure des cadres de passation de marchés qui soutiennent l'innovation et l'efficacité afin de favoriser la résilience à long terme et de maximiser les bénéfices de l'investissement actuel de 7 G\$ du gouvernement.

### **Approvisionnement « Achetez canadien »**

Le gouvernement a indiqué dans son document de discussion qu'il entendait « rendre les chaînes d'approvisionnement plus rapides, plus fiables et plus prévisibles. » Le 16 décembre 2025, la politique Achetez canadien visant à orienter les achats du gouvernement fédéral pour les industries stratégiques a été officiellement lancée. La Politique de priorisation des fournisseurs canadiens et la Politique de priorisation des matériaux canadiens dans les marchés publics fédéraux sont particulièrement intéressantes pour la construction.

Bien que l'ACC apprécie les efforts visant à donner la priorité aux fournisseurs et au contenu canadiens dans les marchés publics, la réalité est que la capacité d'achat local du Canada est intrinsèquement limitée par sa capacité matérielle. Par exemple, les éléments de construction essentiels comme les poutres à larges ailes, le verre flotté et les carreaux de céramique n'ont pas d'alternatives canadiennes. Alors même que les chaînes d'approvisionnement sont mises à rude épreuve, toute exigence supplémentaire en matière de passation de marchés pourrait accroître les coûts, la complexité et les risques des projets sans offrir de flexibilité financière aux entreprises pour atténuer la pression. En fin de compte, cela crée une incertitude globale pour les calendriers des projets.

En outre, alors que la série initiale de mesures « Achetez canadien » ne s'appliquait qu'aux marchés publics fédéraux, des signaux récents ont indiqué que ce mandat s'étendait aux marchés publics provinciaux. Étant donné



Canadian Construction  
Association  
Association canadienne  
de la construction

que la passation des marchés peut prendre des mois, voire des années, entre l'idée du projet et la construction, la prolongation des politiques protectionnistes qui prennent effet immédiatement crée une bureaucratie auto-imposée en raison des lourdes exigences en matière de documentation et de suivi. Cela risque réellement de retarder le calendrier des projets, ce que le Canada ne peut pas se permettre à l'heure actuelle, puisque l'objectif est de catalyser le commerce et l'infrastructure de transport pour relier le pays au niveau national et international.

### **Réduire les formalités administratives et simplifier la réglementation**

L'ACC soutient la proposition d'un système « dites-le une seule fois » pour le partage d'information entre les ministères fédéraux, car cela permettra de réduire le dédoublement d'effort, de faire gagner du temps au secteur et de réduire les coûts. Le secteur a plaidé en faveur d'un meilleur partage d'information entre les ministères afin de faciliter le traitement des documents et de réduire le fardeau de la conformité réglementaire pour les entrepreneurs.

En général, l'ACC voit d'un bon œil les efforts visant à accélérer les projets en simplifiant les processus et les exigences; toutefois, l'orientation stratégique à long terme de ces changements réglementaires mérite d'être prise en considération. Le renforcement des infrastructures de commerce et de transport est une entreprise de grande envergure. Si l'efficacité des projets ne peut être atteinte que par des procédures accélérées et des exemptions, cela suggère des défis plus larges dans l'environnement réglementaire du Canada, des défis qui justifieraient une réforme structurelle. Bien que la dynamique de construction soit particulièrement prononcée en ce moment, le secteur affirme que la facilité de faire des affaires dans la construction devrait être la norme, plutôt que l'exception, afin d'éviter les cycles interminables d'expansion et de récession qui ont historiquement affecté l'industrie de la construction.

### **Conclusion**

Au nom de l'ACC et de ses membres, nous apprécions l'opportunité de participer à cette consultation et de partager nos avis sur l'avancement d'une économie canadienne unie par le commerce et le transport. L'industrie est prête à mettre en place des portes d'entrée et des corridors pour soutenir le commerce intérieur du Canada et diversifier notre capacité commerciale et rétablir notre réputation mondiale, le tout en vue d'assurer une croissance économique et une prospérité soutenues et basées sur le commerce pour les générations à venir.

Nous nous ferions un plaisir de vous rencontrer, vous et votre équipe, à un moment qui nous conviendra mutuellement, afin de discuter du contenu de la présente soumission.

D'ici là, je vous prie d'agréer, monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Rodrigue Gilbert  
Président, Association canadienne de la construction