

La voie à suivre

La Stratégie de transport
du Canada atlantique
2008-2018





La voie à suivre

La Stratégie de transport
du Canada atlantique
2008-2018



Ministère des Transports

La voie à suivre

**La Stratégie de transport du Canada atlantique
2008-2018**

Publié par :
Province du Nouveau-Brunswick
Case postale 6000
Fredericton, Nouveau-Brunswick

Imprimé au Nouveau-Brunswick

CNB 3781

Table des matières

Introduction	3
La vision	4
Tenir compte du présent	4
Considérer l'avenir	7
Infrastructure stratégique du Canada atlantique	8
Routes stratégiques	8
Lignes de chemin de fer stratégiques	9
Aéroports stratégiques	9
Ports maritimes et services de traversiers stratégiques	10
Défis du transport au Canada atlantique Le transport au Canada atlantique	12
Défis financiers	12
Défis concernant les politiques et la réglementation	13
Défis des services au Canada atlantique	18
Plan d'action	21
Appel à l'action	23
Annexe A : Critères définissant l'infrastructure stratégique	24
Annexe B : Cartes	28





Nous sommes très heureux de présenter la Stratégie de transport du Canada atlantique, 2008-2018, une stratégie décennale de transport pour la région de l'Atlantique.

La stratégie présente une vision d'un réseau de transport ultramoderne au Canada atlantique couvrant tous les modes de transport (routier, ferroviaire, aérien et maritime) qui appuie le développement social et économique dans la région et qui a des retombées pour l'ensemble du Canada.

Ce document est le complément d'une stratégie nationale de transport intitulée *Regarder vers l'avenir : Un plan pour investir dans le système de transport du Canada*, qui a été dévoilée par le Conseil de la fédération en décembre 2005.

Un système de transport sûr, efficace et viable demeure un élément clé de la prospérité et de la qualité de vie du Canada atlantique. En cette période de mondialisation, cette stratégie nous

ouvre une porte vers les autres parties du monde et offre de nouvelles perspectives d'avenir pour le développement et les échanges commerciaux au-delà de nos frontières.

En nous concentrant sur l'infrastructure du transport stratégique de la région, nous avons cerné les défis dans les domaines du financement, des politiques, de la réglementation et des services que nous devons relever pour soutenir l'utilisation actuelle de notre système afin de favoriser les perspectives de développement dans notre région.

La prise de mesures s'impose si nous voulons bien nous positionner pour saisir les nouvelles occasions et relever les défis qui se présentent. Cette stratégie servira de plan pour une future collaboration entre les ministres des Transports de l'Atlantique ainsi qu'avec d'autres partenaires clés, concernant les mesures à prendre pour réaliser notre vision d'un réseau ultramoderne de transport multimodal pour déplacer les personnes et les biens en provenance, à destination et à l'intérieur du Canada atlantique.

M^{me} Dianne C. Whelan

Ministre des Transports
et des Travaux de
Terre-Neuve-et-
Labrador -

M. Denis Landry

Ministre des Transports
du Nouveau-Brunswick

M. Murray K. Scott

Ministre des Transports
et du Renouveau
de l'infrastructure de la
Nouvelle-Écosse

M. Ron W. MacKinley

Ministre des Transports
et des Travaux publics
de l'Île-du-Prince-
Édouard



Introduction

La Stratégie de transport du Canada atlantique de 2008-2018

Une bonne infrastructure de transport permet d'assurer la circulation des personnes et des biens et la prestation de nombreux services de façon efficace tout en minimisant l'impact sur l'environnement. Une telle infrastructure relie les communautés, les provinces, les régions et les pays. Le transport permet aux entreprises de se développer et de prendre de l'expansion en leur assurant un accès continu aux ressources et aux marchés. Grâce au transport, les personnes peuvent accéder aux établissements de santé et d'enseignement ainsi qu'aux milieux de travail et de loisirs. Le transport est la clé du développement économique et social et d'une bonne qualité de vie.

Pourquoi une stratégie de transport du Canada atlantique est-elle nécessaire?

Après la Stratégie nationale du Conseil de la fédération intitulée *Regarder vers l'avenir : Un plan pour investir dans le système de transport du Canada*, les provinces du Canada atlantique, soit Terre-Neuve-et-Labrador, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick, ont collaboré à l'élaboration d'une stratégie de transport de 10 ans pour le Canada atlantique. Cette stratégie s'inspire du document national du fait qu'elle est axée sur l'infrastructure, les défis en matière de politiques, de réglementation et de services de la région. Même si chacune des provinces a des priorités et des besoins particuliers en ce qui a trait à l'infrastructure en matière de transport, la présente stratégie reconnaît que chaque province de l'Atlantique dépend grandement des réseaux de transport des autres provinces pour les activités sociales et économiques actuelles et futures.

La stratégie reconnaît les défis auxquels font face le gouvernement national et les gouvernements provinciaux pour ce qui est du financement des réseaux de transport. Elle reconnaît également qu'il faut relever ces défis pour que toutes les régions du Canada contribuent à une économie nationale forte qui demeure concurrentielle sur le plan international.

Les structures des échanges commerciaux dans le monde entier sont réalignées et ouvrent des perspectives de développement sans précédent pour le Canada atlantique. La région doit donc être prête à tirer profit de ces possibilités. La stratégie présente un argument incontestable en faveur d'un programme de financement élargi et accéléré qui couvre les besoins de réhabilitation et de développement en infrastructure routière, maritime, ferroviaire, aérienne stratégique dans la région. Elle exige une participation accrue de tous les ordres d'administration ainsi que de la part du secteur privé. Elle appelle aussi la prise de mesures en matière de politiques, de réglementation et de services afin que le Canada atlantique et l'ensemble du pays en tirent des avantages économiques. Le temps est un élément essentiel pour les mesures qui doivent être prises afin que la région ne cède pas les avantages commerciaux existants aux autres territoires qui sont également intéressés.

La vision

**Réseau de transport ultramoderne -
au Canada atlantique qui appuie -
le développement social et la -
croissance économique dans la -
région et qui a des retombées -
pour l'ensemble du Canada. -**

La vision

La vision, le moteur de cette stratégie est la réalisation d'une infrastructure de transport pouvant appuyer et développer une économie auto-suffisante du Canada atlantique, ce qui est un élément contributif majeur d'une solide économie nationale.

Afin de poursuivre cette vision et de comprendre pourquoi il est essentiel d'axer les efforts sur les besoins de transport actuels et futurs, il faut :

Tenir compte du présent

Routes

Le Canada atlantique compte plus de 1,3 million de véhicules de tourisme immatriculés et plus de 40 000 camions immatriculés ainsi que deux importantes lignes d'autobus interurbaines. Ces véhicules circulent sur 55 000 km de chemins et de routes entretenus par les gouvernements provinciaux, incluant près de 8 300 ponts. Il y a aussi 4 700 km de routes du Réseau routier national et des liens intermodaux. Ces routes sont reliées par des services de traversiers clés, des passages frontaliers et le Pont de la Confédération. Elles relient toutes les communautés de chacune des provinces au Réseau routier national et aussi à des destinations dans la région, au Canada et aux États-Unis. De plus, le transport urbain joue un rôle important pour les voyageurs dans les municipalités du Canada atlantique, ce mode de transport permettant de déplacer plus de 24 millions de passagers par année.

Transport ferroviaire

Au Canada atlantique, on trouve un chemin de fer de catégorie I, le Canadien National (CN). Ce chemin de fer offre un service ferroviaire pour conteneurs gerbés deux fois par jour entre le port de Halifax et l'établissement intermodal du CN à Moncton et est relié à Saint-Jean et à ses principaux terminaux à Montréal, Toronto et Chicago. Plusieurs chemins de fer de courtes lignes sont exploités sur 1 600 km de voie. Le transport des voyageurs par chemin de fer est actif également dans toute la région. VIA Rail

transporte plus de 200 000 passagers par année sur la voie ferrée de Halifax, en passant par Moncton, Miramichi et Campbellton, jusqu'à Montréal.

Passages frontaliers canado-américains

Les trois passages frontaliers commerciaux canado-américains les plus achalandés au Canada atlantique sont situés à Woodstock, St. Stephen et Edmundston. Près de 700 000 camions par année circulent entre le Canada et les États-Unis en franchissant 16 passages frontaliers entre le Maine et le Nouveau-Brunswick. En outre, près de 7 millions de véhicules de tourisme annuellement franchissent cette frontière.

Deux principaux passages frontaliers ferroviaires sont situés entre le Maine et le Nouveau-Brunswick, un à St. Croix et l'autre à Saint-Léonard. Ces voies ferroviaires sont reliées au réseau ferroviaire américain. Elles facilitent le commerce ferroviaire avec les États-Unis et assurent un lien ferroviaire direct entre Montréal, Québec et Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, en passant par le Nord du Maine.

Aéroports et services aériens

Les aéroports au Canada atlantique accueillent plus de 6 millions de passagers et 60 millions kg de marchandises par année, Halifax, St. John's et Moncton accueillant plus de 80 % des passagers et 98 % des marchandises. Fredericton, Saint-Jean, Charlottetown et Deer Lake accueillent chacun environ 200 000 passagers par année. De plus, cinq autres aéroports de l'Atlantique transportent un total de 300 000 passagers tous les ans. L'aéroport international de Gander assure le transport intérieur de plus de 70 000 passagers de l'intérieur de la région, plus de 200 000 passagers par année faisant une escale transocéanique à cet aéroport. En plus de l'aviation commerciale, les aéroports comptent beaucoup d'autres usagers, y compris les services d'urgence (Medivac, la protection forestière, les polices), l'aviation générale et de loisirs, les

corporations, les écoles de pilotage et les services du gouvernement.

Ports maritimes

Les ports du Canada atlantique sont un élément très important du réseau national de transport de marchandises, traitant ensemble environ 120 millions de tonnes de marchandises annuellement. Parmi les quatre ports maritimes les plus achalandés au Canada pour ce qui est du tonnage, trois se trouvent au Canada atlantique, soit : Come-by-Chance, à Terre-Neuve-et-Labrador, Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, et le détroit de Canso, en Nouvelle-Écosse. Tous ces ports sont essentiels pour l'industrie canadienne du gaz et du pétrole. Le port de Halifax, qui manutentionne plus de 50 000 EVP, est troisième parmi les ports nationaux à conteneurs les plus achalandés. Des terminaux à conteneurs sont également disponibles à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, et à St. John's, et à Corner Brook, à Terre-Neuve-et-Labrador.

L'industrie des navires de croisière est un nouveau générateur de tourisme pour le Canada. Halifax et Saint-Jean se classent deuxième et troisième parmi les ports de navires de croisière les plus occupés au Canada, après Vancouver. Plus de 400 000 passagers par année visitent maintenant le Canada atlantique arrivant à bord de près de 250 navires de croisière et contribuant plus de 50 millions de dollars à l'économie locale. L'industrie des navires de croisière à l'Île-du-Prince-Édouard a fait des gains constants au cours des dernières années. Plus de 28 000 passagers et 13 000 membres d'équipage arrivent dans cette province tous les ans. De plus les améliorations apportées récemment au quai de Charlottetown soutiendront cette croissance continue. La croissance de l'activité des navires de croisière à Terre-Neuve-et-Labrador est également importante. En 2006, cette province a accueilli 105 visites de navires de croisières, plus de 34 000 passagers et 17 000 membres d'équipage étant arrivés à plusieurs ports de la province. La croissance mondiale dans l'industrie des navires de croisière, ajoutée au développement des ports intérieurs et trajets de croisières dans les provinces, augmente la taille et la valeur du marché des croisières dans le Canada atlantique.

Services de traversiers

Les services de traversiers font partie intégrante de l'économie du Canada atlantique. Pour Terre-Neuve-et-Labrador, un service de traversiers garanti dans la constitution assure le lien social et économique crucial au reste du Canada. Les traversiers de Marine Atlantique entre Terre-Neuve-et-Labrador et la Nouvelle-Écosse transportent annuellement plus de 400 000 passagers, plus de 135 000 véhicules de tourisme et plus de 88 000 véhicules utilitaires qui transitent par Port aux Basques et Argentia. Les autres traversiers interprovinciaux entre Terre-Neuve-et-Labrador et Blanc Sablon (Québec) transportent plus de 70 000 passagers et 24 000 véhicules tous les ans. Le service de traversier international aux îles de St. Pierre et Miquelon transporte au delà de 25 000 passagers par année. À Terre-Neuve-et-Labrador, les traversiers intra transportent plus de 750 000 passagers annuellement.

Les traversiers entre Wood Islands l'Île-du-Prince-Édouard, et Caribou, en Nouvelle-Écosse, transportent plus de 165 000 véhicules et 400 000 passagers par année. Ce service de traversier contribue environ 27 millions de dollars chaque année à l'économie de l'île. Les services de Souris, à l'Île-du-Prince-Édouard, à Grindstone, aux Îles-de-la-Madeleine (Québec) transportent plus de 40 000 véhicules et 105 000 passagers par année.

Dans la Nouvelle-Écosse, les traversiers intra-provinciaux transportent plus d'un million de passagers chaque année. Pour le Nouveau-Brunswick, les traversiers intra-provinciaux transportent plus de 4 millions de passagers tous les ans.

Plus de 140 000 passagers voyagent annuellement par traversiers, entre Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, et Digby, en Nouvelle-Écosse, et 150 000 passagers sont transportés par les traversiers entre la Nouvelle-Écosse et le Maine. Toutefois, l'avenir du service de traversier entre Saint-Jean et Digby est incertain en raison des difficultés financières qu'a connues l'exploitant. Le gouvernement fédéral étudie d'autres solutions pour ce service.

Échanges commerciaux

Les exportations sont le moteur de l'économie de l'Atlantique. Le Canada atlantique exporte environ 22 milliards de dollars en biens et en services internationalement, et importe près de 18 milliards de dollars. En 2005, plus de 17 milliards de dollars, ou 80 % du total des exportations internationales de la région, sont destinés aux États-Unis, ce qui représente une augmentation de plus de 100 % au cours des 10 dernières années. Le commerce international et interprovincial total dans la région est l'équivalent de 130 % du PIB – soit plus que la moyenne nationale.

Tourisme

La beauté naturelle et les attractions renommées ont fait de notre région une destination touristique pour les voyageurs du monde entier. L'industrie touristique au Canada atlantique génère des recettes annuelles de plus de 3 milliards de dollars et fournit un emploi à plus de 100 000 personnes. On compte près d'un demi-million de visites annuellement à Terre-Neuve-et-Labrador, de 1 million à l'Île-du-Prince-Édouard, de 1,7 million au Nouveau-Brunswick et de 2,2 millions en Nouvelle-Écosse. Le tourisme est un générateur économique principal au Canada atlantique. Il faut un bon accès aux modes de transport vers et entre des lieux à l'intérieur de la région pour soutenir et développer l'industrie touristique de la région.

Énergie

Le secteur de l'énergie continue de se développer à un rythme phénoménal au Canada atlantique. Les enjeux relatifs au transport pour ce secteur particulier sont suivis et évalués et certains dossiers exigeront une attention spéciale au fur et à mesure de l'expansion de ce secteur. Les réserves de gaz et de pétrole de Terre-Neuve-et-Labrador, regroupées à l'énorme potentiel de l'hydro-électricité, font de Terre-Neuve-et-Labrador un centre d'énergie. Le Nouveau-Brunswick développe sa plaque tournante de l'énergie à Saint-Jean, différentes mesures étant adoptées à cet effet, dont la nouvelle installation de GNL, l'éventuelle nouvelle raffinerie de pétrole, la remise à neuf de Point Lepreau et les autres projets de développement éventuels. En Nouvelle-Écosse, les projets de développement énergétiques comprennent un terminal de GNL à

Bear Head et le pipeline de la Maritime and Northeast s'étendant dans les États de la Nouvelle-Angleterre. L'Île-Prince-Édouard réalise aussi des projets d'énergie, dont l'énergie éolienne.

Considérer l'avenir

Le XXI^e siècle offre des perspectives commerciales sans précédent. Grâce à sa situation stratégique sur la côte est du Canada, le Canada atlantique offre des ports en eau profonde à longueur d'année, une proximité des principales routes d'expédition mondiales et une infrastructure qui n'est pas utilisée à sa pleine capacité. La région présente un énorme potentiel comme Porte d'entrée du Canada atlantique qui peut attirer ces possibilités, ce qui a des retombées pour la région, le pays et le continent.

Le commerce prend de l'expansion dans trois réseaux commerciaux puissants et en évolution : l'ALÉNA dans un axe nord-sud, l'ALÉNA, le réseau de l'Union européenne et l'ALÉNA et la route Suez Express (Asie du Sud et Extrême-Orient via de Suez). À mesure que les volumes continueront d'augmenter sur ces routes, le Canada devra situer de façon stratégique sur son littoral est, une infrastructure de transport multimodal qui peut traiter ces expéditions. Il est essentiel de reconnaître l'importance d'une Porte d'entrée du Canada atlantique comme mécanisme facilement accessible pour diminuer les contraintes relatives à la capacité et à la congestion auxquelles font face bon nombre de ports d'entrée près du littoral est et du littoral ouest du Canada et des États-Unis.

Dans le budget fédéral de 2007, un plan d'infrastructure à long terme a été annoncé. Ce plan comprenait un nouveau Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers de 2,1 milliards de dollars. La Porte d'entrée de l'Atlantique est une des portes d'entrée désignées pour obtenir un soutien du gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral a aussi publié un Cadre de politique nationale sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques pour guider les investissements dans l'infrastructure stratégique des transports afin de soutenir les volumes et les valeurs des échanges commerciaux internationaux d'importance nationale. Le fonds national améliorera l'infrastructure à des endroits

clés et appuiera les éléments ne faisant pas partie de l'infrastructure qui influent sur l'efficacité des biens nationaux dans le domaine des transports.

Le gouvernement canadien et les gouvernements des quatre provinces de l'Atlantique ont signé un protocole d'entente sur le développement d'une Porte d'entrée de l'Atlantique le 14 octobre 2007. Les démarches prévues par ce protocole d'entente sont en cours pour choisir les composantes de la Porte d'entrée de l'Atlantique ainsi que les méthodes appropriées et le moment propice pour faire participer le secteur privé et les autres intervenants et pour promouvoir la Porte d'entrée de l'Atlantique sur les marchés intérieurs et internationaux. Les quatre provinces de l'Atlantique sont d'accord pour dire que la Porte d'entrée de l'Atlantique doit être développée de façon à ce qu'elles en bénéficient toutes.

Le 12 décembre 2007, le Conseil des premiers ministres de l'Atlantique a réitéré son engagement envers l'élaboration d'une stratégie de la Porte d'entrée de l'Atlantique. Il a aussi convenu qu'il faut dès le début faire du marketing de ce projet et y faire des investissements pour accroître l'efficacité du réseau de transport multimodal reliant les quatre provinces de l'Atlantique avec les marchés clés. En outre, les premiers ministres ont réclamé des progrès accélérés sur l'infrastructure clé et relativement aux améliorations aux politiques et à la réglementation dans le cadre du protocole d'entente, l'accès rapide au financement fédéral étant un élément essentiel.



Infrastructure stratégique du Canada atlantique

La première étape à suivre afin de désigner l'infrastructure de transport stratégique pour le Canada atlantique par mode de transport a commencé en 2005 par la Stratégie nationale de transport du Conseil de la fédération intitulée « *Regarder vers l'avenir : Un plan pour investir dans le système de transport du Canada* ». Cette stratégie a présenté les critères définissant un réseau stratégique national de transport. L'infrastructure stratégique du Canada atlantique est fondée sur les mêmes critères qui s'appliquent à l'échelle nationale, ce qui établit une liste de routes, de voies ferroviaires, d'aéroports, de ports maritimes et de traversiers stratégiques. Les critères se trouvent à l'Annexe A.

Même si les critères pour le réseau national stratégique sont complets, d'autres considérations régionales doivent être examinées du point de vue des transports au Canada atlantique. La route transcanadienne au Cap-Breton, la route 105, qui s'étend du côté nord des lacs Bras D'Or, est la route stratégique pour la circulation des biens et des personnes à destination et en provenance de l'extrémité est de la province. De plus, dans la définition d'aéroports stratégiques nationaux, la stratégie du Conseil de la fédération inclut d'autres plaques tournantes régionales d'importance comme un des critères pour l'inclusion comme aéroport stratégique. Les plaques tournantes régionales sont définies par chaque province du Canada atlantique en fonction des besoins individuels en matière de transport. Les détails sont fournis à l'Annexe A.

Routes stratégiques

Les routes stratégiques au Canada atlantique comprennent le Réseau routier national défini dans le document du Conseil de la fédération et la route 105, la route transcanadienne au Cap-Breton. Le Réseau routier national (RRN) comprend également les connexions qui le relie aux



installations intermodales et aux passages frontaliers qui répondent aux critères énoncés à l'Annexe A. Dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard et de l'île de Terre-Neuve, qui n'ont aucun accès ferroviaire direct, la dépendance vis-à-vis des routes est encore plus grande pour la circulation des marchandises et des passagers.

Les routes stratégiques du Canada atlantique par numéro de route sont indiquées ci-dessous et représentées sur une carte à l'Annexe B, carte 1 :

Terre-Neuve-et-Labrador

Routes du RRN

1, 2 (de la RTC au port de St. John's), 100, 340, 350, 430 (RTC à Deer Lake au terminal du traversier St. Barbe), 500 (Route Trans Labrador), 510

Connexions intermodales

- -Chemin Portugal Cove de la RTC à l'aéroport de St. John's
- -Route 450A de la RTC au port de Corner Brook
- -Route 340 de la RTC au terminal maritime de Lewisporte
- -Route 350 de la RTC au port de Botwood

Nouvelle-Écosse**Routes du RRN**

101, 102, 103, 104/Tronçon 4, 125/105 (de Sydney à North Sydney), 106, 111 (du chemin Victoria à 118), 118, 303

**Connexions intermodales**

- -Rues Joseph Howe/Kempt/Barrington/Lower Water/Hollis, de la route 102 au Port de Halifax
- -Dartmouth – routes 111 et 322, de la route 118 au Port de Halifax (Autoport)

Île-Prince-Édouard**Routes RRN**

1, 1A, 2, 3

Connexions intermodales

- -Chemin Brackley Point, de la route 1 à l'aéroport de Charlottetown

Nouveau-Brunswick**Routes du RRN**

1, 2, 7, 8, 11, 15, 16, 17, 95

Connexions intermodales

- -Rues municipales au Port de Saint-Jean, de la route 1 du côté Est au Port de Saint-Jean – côté Est.
- -Rues municipales au traversier de Digby et au port de Saint-Jean, de la route 1 du côté Ouest au traversier de Digby/Port de Saint-Jean – côté Ouest.
- -Route 111 de la route 1 à l'aéroport de Saint-Jean
- -Chemin Nevers et route 102, de la route 2 à l'aéroport de Fredericton.
- -Route 15, Boulevards Harrisville et Dieppe, route 132, de la route 2 à l'aéroport international du Grand Moncton.
- -Chemin Turgeon/route 134, de la route 11 au Port de Belledune.

Passages frontaliers

Woodstock, St. Stephen, Edmundston

Lignes de chemin de fer stratégiques

Les lignes de chemin de fer qui sont une partie intégrante d'un réseau multimodal, relient les ports maritimes directement aux marchés et aux routes par des installations intermodales et de transbordement, comme le terminal

d'importance à Moncton qui dessert les usagers de trois des provinces de l'Atlantique. Via Rail offre également un autre type de services de transport des passagers. Moncton se classe sixième parmi les gares qui génèrent le plus de revenus pour l'ensemble du réseau ferroviaire de Via Rail. À l'exception de Via Rail, une société d'état fédérale, les chemins de fer au Canada atlantique appartiennent au secteur privé qui en assure l'exploitation et l'entretien.

Les lignes de chemin de fer stratégiques au Canada atlantique sont indiquées ci-dessous et représentées sur une carte à l'Annexe B, carte 2 :

Nouvelle-Écosse

Canadien National; Windsor & Hantsport Railway; Cape Breton & Central Nova Scotia Railway, Via Rail

Nouveau-Brunswick

Canadien National, New Brunswick Southern Railway; Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe inc.; New Brunswick East Coast Railway; Montreal, Maine and Atlantic Railway, Via Rail

Terre-Neuve-et-Labrador

Québec North Shore and Labrador Railway

Aéroports stratégiques

Les aéroports sont le lien d'infrastructure pour les transporteurs aériens qui offrent des services de transport rapide des passagers et des marchandises sur de longues distances. Le Réseau national des aéroports (RNA) comprend les aéroports que le gouvernement fédéral a jugés essentiels pour le système de transport aérien au Canada et dont il a retenu la propriété, mais qu'il a loués à des administrations aéroportuaires canadiennes sans but lucratif (AAC) pour l'exploitation et l'entretien.

Contrairement à ce qu'il a fait pour les aéroports du Réseau national des aéroports, le gouvernement fédéral a transféré la propriété et l'exploitation des aéroports locaux et régionaux à des administrations aéroportuaires locales regroupant des intérêts privés et municipaux. Les aéroports qui offrent un service aérien régulier peuvent obtenir un certain soutien financier pour les immobilisations du gouvernement fédéral. Toutefois, la demande dépasse les fonds disponibles. Les aéroports locaux et régionaux ont tous besoin de fonds d'exploitation et d'immobilisations.

Les aéroports stratégiques au Canada atlantique sont indiqués ci-dessous et présentés à l'Annexe B, carte 3 :

Terre-Neuve-et-Labrador

St. John's, Gander, Deer Lake, Stephenville, St. Anthony, Wabush, Happy Valley-Goose Bay, Port Hope Simpson, Nain

Nouvelle-Écosse

Halifax, Sydney, Yarmouth

Île-du-Prince-Édouard

Charlottetown

Nouveau-Brunswick

Fredericton, Moncton, Saint-Jean, Bathurst-Charlo, Saint-Léonard

Ports maritimes et services de traversiers stratégiques

Les ports maritimes stratégiques appuient l'importation et l'exportation de marchandises et la circulation des passagers. Avec des connexions ferroviaires et routières appropriées, ils font partie intégrante du réseau de transport. Comme dans le cas des aéroports, le gouvernement fédéral est propriétaire des ports d'administrations portuaires canadiennes (APC) qui sont exploités par des organismes sans but lucratif. Ces autorités portuaires locales comprennent des intérêts privés et municipaux, qui sont chargés de l'exploitation et de l'entretien des ports. Les ports de fret régionaux sont possédés, exploités et entretenus par des intérêts privés. Pour une économie maritime comme celle du Canada atlantique, les ports maritimes sont un élément essentiel des services de traversiers interprovinciaux et internationaux, qui offrent encore un autre moyen de transport stratégique pour relier la région. Dans le cas de Terre-Neuve-et-Labrador, certains services de traversiers intra-provinciaux sont jugés stratégiques en raison de facteurs géographiques.

Les ports maritimes stratégiques au Canada atlantique sont indiqués ci-dessous et sont représentés sur une carte à l'Annexe B, carte 4 :



Terre-Neuve-et-Labrador

St. John's, Come By Chance, Whiffen Head,
Corner Brook, Lewisporte, Botwood, Holyrood,
Happy Valley-Goose-Bay

Nouvelle-Écosse

Halifax, Détroit de Canso, Sydney

Île-du-Prince-Édouard

Charlottetown

Nouveau-Brunswick

Saint-Jean, Belledune, Bayside, Dalhousie

Les traversiers stratégiques au Canada atlantique
sont indiqués ci-dessous et représentés à l'Annexe B,
carte 5 :

Terre-Neuve-et-Labrador et Nouvelle-Écosse

Port aux Basques/North Sydney

Argentia/North Sydney

Terre-Neuve-et-Labrador et Québec

St. Barbe/Blanc Sablon

**Terre-Neuve-et-Labrador et Saint-Pierre et
Miquelon**

Fortune/Saint-Pierre

Nouvelle-Écosse et Maine

Yarmouth/Bar Harbor

Yarmouth/Portland

Île-du-Prince-Édouard et Nouvelle-Écosse

Wood Islands/Caribou

Île-du-Prince-Édouard et Québec

Souris/Îles-de-la-Madeleine

Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Écosse

Saint-Jean/Digby

Défis du transport au Canada atlantique

Le transport au Canada atlantique

Les réseaux de transport au Canada atlantique font face à trois types de défis : financement durable et suffisant à long terme, politiques et réglementation mises à jour; et amélioration des services – qui appuient le développement économique et social au Canada atlantique et profitent à l'ensemble du pays.

Défis financiers

Le principal défi est le financement durable à long terme. Les gouvernements et les fournisseurs du secteur privé de l'infrastructure de transport font tous face aux mêmes défis : comment maintenir et entretenir l'infrastructure à long terme vu le besoin et les sources de financement disponibles.

Il faudrait des milliards de dollars pour améliorer l'infrastructure des transports au Canada atlantique. On estime qu'il faut 4,4 milliards de dollars (dollars de 2005) seulement pour réhabiliter le Réseau routier national au Canada atlantique. Cette somme comprend deux milliards de dollars pour le Nouveau-Brunswick, 1,2 milliard de dollars pour Terre-Neuve-et-Labrador, 1 milliard pour la Nouvelle-Écosse et 0,2 milliard pour l'Île-du-Prince-Édouard. Elle n'englobe pas les besoins d'investissements importants dans les routes qui ne font pas partie du Réseau routier national et qui représentent 90 % de l'ensemble du réseau national dans la région. Le fardeau financier que représentent la construction et l'entretien de l'ensemble du réseau revient essentiellement aux provinces puisque la propriété des routes est répartie entre les gouvernements provinciaux, les administrations municipales et le gouvernement fédéral à raison de 83 %, 16 % et 1 %.

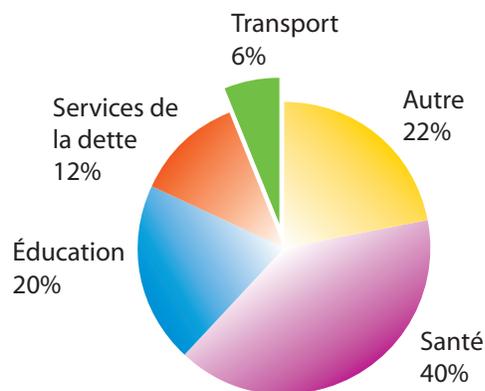
Au Canada atlantique, il y a des problèmes concernant la viabilité à long terme des petits aéroports stratégiques, des chemins de fer de courtes

lignes, de certains ports maritimes et des services de traversiers qui font aussi face à des défis en matière de financement

Les gouvernements provinciaux au Canada atlantique dépensent plus d'un milliard de dollars par année pour le transport, principalement pour les routes, afin de maintenir le réseau, ce qui est plus que les montants qu'ils perçoivent en taxes provinciales sur les carburants et en droits des permis.

Il est essentiel que le gouvernement fédéral continue d'être un partenaire financier car le déficit financier relatif à l'infrastructure des transports indiqué dans la Stratégie de 2005 du Conseil de la fédération est toujours un problème.

Figure 1 : Dépenses moyennes approximatives par programmes des gouvernements du Canada atlantique



Vu que les investissements dans l'éducation et la santé continuent de représenter la majeure partie des dépenses publiques (figure 1), les gouvernements de la région doivent trouver des moyens de s'assurer que le transport est financé adéquatement maintenant et à l'avenir.

Dans son budget de 2007, le gouvernement fédéral a annoncé la création d'un Plan d'infrastructure de 7 ans d'une valeur de 33 milliards de dollars, le secteur des transports ayant été désigné spécifiquement comme un élément important de ce plan. Cette annonce est un jalon important parce qu'elle représente non seulement un niveau sans précédent de soutien fédéral, mais elle englobe aussi le principe fondamental d'un financement prévisible assuré à long terme. Ces décisions ont été prises en réponse à la position exprimée par le Conseil de la fédération et des démarches soutenues entreprises par tous les ministères provinciaux et territoriaux des transports auprès de Transports Canada.

Le Plan fédéral d'infrastructure est une étape majeure qui aidera les provinces de l'Atlantique à engager un effort renouvelé pour relever les défis de l'infrastructure des transports, vu que cette infrastructure est l'épine dorsale de l'économie. Il existe encore un écart significatif entre les fonds disponibles et les besoins d'investissement, mais la base établie par le Plan d'infrastructure sera le tremplin essentiel pour progresser collectivement vers une solution pour combler le déficit en matière d'infrastructure. Les retards par rapport à l'établissement des critères du nouveau programme fédéral, au choix des projets et à l'octroi des fonds fédéraux suscitent des inquiétudes. Le gouvernement fédéral doit rationaliser et accélérer ces procédés pour que les fonds puissent être utilisés dans des délais acceptables.

La Porte d'entrée de l'Atlantique et le soutien financier fédéral accordé dans le cadre de ce programme seront une des principales composantes qui rétréciront cet écart davantage entre les fonds fédéraux disponibles et les besoins en matière d'infrastructure. En décembre 2007, les premiers ministres de l'Atlantique ont demandé au gouvernement fédéral d'accélérer les investissements au moyen de la Porte d'entrée de l'Atlantique pour les projets d'infrastructure prioritaires.



Défis concernant les politiques et la réglementation

Les politiques et la réglementation servent à guider l'utilisation et la gestion de l'infrastructure et assurent la sécurité et la sûreté du public voyageur. La présence de politiques et de réglementation adéquates appuiera une utilisation sûre, sécuritaire, efficace et efficiente tout en favorisant les échanges commerciaux et le développement. Les secteurs désignés pour le maintien ou l'amélioration des projets existants sont présentés ci-dessous.

Politique routière

Harmonisation de la réglementation concernant les masses et les dimensions des véhicules, et simplification de la réglementation dans l'Est du Canada et dans les États de la Nouvelle-Angleterre

Le Comité sur les masses et dimensions des véhicules de l'Atlantique a réussi à mettre en œuvre des règles uniformes sur les masses et les dimensions des véhicules dans toutes les provinces de l'Atlantique au début de 2002. Ce comité met au point des conditions uniformes relatives aux permis spéciaux pour le transport de charges surdimensionnées et indivisibles au Canada atlantique. La mise en œuvre du concept d'un permis « régional » sera poursuivie afin qu'ultimement un permis spécial reconnu dans une province soit reconnu et accepté dans les trois autres provinces. Le comité travaillera sur les conditions de permis uniformes pour les configurations de véhicules non-conformes et sur les conditions de permis de charges de poids excédentaires. Un système uniforme concernant les véhicules d'accompagnement pour les charges de

dimensions et de poids excédentaires est en cours d'élaboration pour la région atlantique. Ce système comprendra des exigences uniformes pour les compétences des conducteurs et le marquage des véhicules.

Il y a des questions de politique importantes à l'extérieur du Canada atlantique, y compris la route 185 au Québec, qui est la liaison externe de la route transcanadienne pour l'ensemble de la région atlantique. L'achèvement de l'élargissement à quatre voies de la route 185 dans un délai raisonnable est essentiel pour maintenir et soutenir les structures commerciales qui se développent. Également, au printemps, des restrictions de poids sont appliquées sur la route transcanadienne au Québec. Cette situation a un effet néfaste direct sur l'économie du Canada atlantique. Le Québec est la seule province qui applique cette restriction à la route transcanadienne.

Il faut également que les poids des véhicules permis soient accrus sur les routes des États-Unis, en particulier au Maine. Certaines routes Interstate permettent 100 000 livres (45 360 kg), tandis que l'Interstate 95 reliée au Nouveau-Brunswick ne permet toujours que 80 000 livres (36 290 kg). L'Interstate 95 est la seule route Interstate qui est reliée au Canada atlantique. Par conséquent, les limitations de poids imposent des restrictions considérables sur la connexion principale de transport de marchandises de la région avec son principal partenaire commercial, soit les États-Unis. Cette situation a des effets néfastes directs sur l'économie du Canada atlantique et ne favorise pas le développement du corridor commercial de l'ALÉNA.

Utilisation accrue des systèmes de transport intelligents (STI) et de la technologie de transport

L'utilisation des systèmes de transport intelligents, comme le Système de stations météo route, permet de mieux gérer les opérations d'entretien des routes, d'accroître la sécurité routière et de fournir de l'information aux voyageurs. Les opérations de pesée améliorées, comprenant la présence d'un plus grand nombre de systèmes de pesage autoroutier dynamiques, peuvent accélérer le débit pour les charges de poids légales en permettant de contourner les pesées. Ces systèmes ont grandement

réduit les coûts des transporteurs. La sécurité est améliorée par un processus de vérification aléatoire. Puisque tous les véhicules ne se présentent pas, le personnel d'application des lois a plus de temps pour faire les inspections. Cette technologie bénéficie à tous les usagers.

Politique ferroviaire



Cadre législatif et politique assurant l'équilibre entre les intérêts des usagers, des transporteurs ferroviaires, y compris ceux qui accèdent au réseau national par de courtes lignes, et les transporteurs nationaux

De nombreux expéditeurs dans l'ensemble du Canada atlantique dépendent du transport par rail pour acheminer leurs produits vers les marchés. Les longues distances qui les séparent des marchés, le volume important des produits expédiés et la faible valeur de ces produits font du transport par rail le mode de choix.

Deux des quatre provinces de l'Atlantique seulement ont accès à un transporteur de Catégorie I et cet accès est limité à un transporteur, soit le Canadien National. Les modifications proposées aux dispositions de la Loi canadienne des transports devraient donner un meilleur recours à l'Office des transports du Canada lorsque la concurrence est faible ou absente et que les expéditeurs ont des problèmes avec les transporteurs concernant les tarifs et le service. Les politiques fédérales doivent faire davantage pour assurer un équilibre entre les intérêts des usagers du transport ferroviaire et ceux des transporteurs ferroviaires nationaux.

Puisque les chemins de fer de courtes lignes dépendent souvent des chemins de fer de Catégorie I pour transporter les marchandises à destination et en provenance de leurs lignes, les

transporteurs ferroviaires de courtes lignes doivent avoir un recours efficace lorsqu'ils font face à des problèmes de tarifs et de services qui limitent de façon injuste la circulation des marchandises. Les gouvernements doivent être prêts à appuyer tous les chemins de fer qui veulent avoir accès à une circulation améliorée des marchandises. Par exemple, des ententes de coproduction entre CN et les courtes lignes de l'Atlantique pourraient être une solution pour améliorer l'accès à Halifax et à Saint-Jean.

Politique frontalière canado-américaine

Initiatives pour améliorer l'efficacité frontalière sans compromettre la sécurité

Vu la dépendance du Canada atlantique vis-à-vis des exportations vers les États-Unis et les réseaux accrus d'échanges commerciaux de l'ALÉNA, de l'ALÉNA - Union européenne et de la route Suez Express, la circulation rapide et sécuritaire des personnes, des biens et des services entre les frontières du Canada et des États-Unis est une partie intégrante de l'économie du Canada atlantique. Il faut des mesures pour améliorer l'efficacité de ces échanges commerciaux sans compromettre la sécurité.

Il existe actuellement des problèmes concernant la politique d'inspection à la frontière qui limite la libre circulation des marchandises ferroviaires du Canada atlantique en passant par le Maine vers des destinations au Québec. Ces problèmes comprennent le manifeste de marchandises complet et global pour les wagons plombés exigé par le

gouvernement américain, même si la destination finale de la cargaison est le Canada. Les formalités administratives exigées pour le transit nuisent à un service ferroviaire intermodal très efficace. Le gouvernement fédéral doit continuer de prendre des mesures pour régler cette question bientôt afin de prévenir d'autres effets néfastes sur les échanges commerciaux.

Les travaux de construction d'un nouveau passage frontalier entre St. Stephen et Calais sont en cours. Les ententes prévoient que ces travaux seront achevés d'ici la fin de 2008. Les travaux routiers et le nouveau pont seront terminés pour cet échéancier. L'Agence des services frontaliers du Canada a confirmé que son installation sera entièrement fonctionnelle d'ici la fin de 2008. On craint que l'installation des douanes des États-Unis ne soit pas achevée pour la date convenue.

Politique aérienne

Libéralisation de la politique aérienne transfrontalière et internationale

De nombreux pays, y compris les États-Unis, recherchent très activement des ententes de type « ciels ouverts ». La libéralisation de la politique aérienne internationale favorisera un contexte de transport aérien compétitif et innovateur qui sera avantageux pour tous les usagers et les communautés où ces services sont situés. La nouvelle politique aérienne internationale du gouvernement fédéral « Ciel Bleu » sera un facteur clé dans la croissance à l'avenir. On fait des démarches pour obtenir de nouveaux services aériens aux aéroports du Canada atlantique et ces démarches doivent être appuyées par un soutien stratégique fédéral.

Une libéralisation accrue des ententes bilatérales de transport aérien du Canada s'impose. Les négociations doivent être fondées sur l'évaluation globale des bénéfices « valeur pour valeur », plutôt que sur la notion étroite des bénéfices obtenus par les



transporteurs. Elles doivent également prendre en compte les perspectives et besoins régionaux du pays. Il faut aussi rechercher les possibilités d'élargir les ententes bilatérales sur le transport aérien par rapport au fret aérien.

Le gouvernement fédéral doit aussi à long terme explorer le développement d'un marché de l'aviation ouvert en Amérique du Nord et, ultérieurement, une démarche multilatérale « ciels ouverts ». Il importe également que le Canada arrive à une entente de ciels ouverts avec l'Union européenne.

Viabilité des petits aéroports

La viabilité des petits aéroports du Canada est une question d'importance dans toutes les provinces, y compris les quatre provinces de l'Atlantique. Les petits aéroports qui font partie intégrante du réseau national de transport aérien doivent pouvoir accéder à un financement stable et à long terme pour des dépenses d'immobilisations. Il faudra pour assurer un tel accès la participation des trois ordres d'administration et du secteur privé.

En septembre 2004, le Conseil des ministres chargés de la sécurité routière et du transport a reconnu que la viabilité des petits aéroports est une responsabilité partagée. Chaque province et chaque territoire ainsi que le gouvernement fédéral ont participé à une étude nationale dont le rapport a été dévoilé en septembre 2006. L'admissibilité des petits aéroports à certains programmes fédéraux de soutien financier figurait parmi les recommandations de ce rapport.

Recettes et charges aériennes fédérales

Pour préserver un système d'aviation concurrentiel et solide au Canada, il faut revoir la politique sur le transport aérien et le contexte réglementaire, afin de réduire les écarts entre l'argent retiré du système et les sommes qui y sont réinvestis.

En mai 2005, le gouvernement fédéral a annoncé une nouvelle politique sur le loyer des aéroports qui a révisé la formule de calcul du loyer reçu du Réseau national des aéroports. La nouvelle formule accordera aux aéroports du Réseau national des aéroports des réductions à long terme. Toutefois, le loyer des aéroports est encore une question

importante pour les intervenants à l'échelle nationale et il faut entamer d'autres négociations pour résoudre les points en suspens.

La réglementation sur le transport aérien qui impose des coûts aux aéroports et aux transporteurs aériens et, par conséquent, à d'autres usagers, crée également des problèmes pour de nombreux aéroports et transporteurs. Même si plusieurs règlements sont jugés nécessaires et souhaitables, ce n'est pas toujours le cas. Il incombe au gouvernement fédéral d'adopter une approche prudente et réfléchie en matière de réglementation, tout en tenant compte des avantages d'une indemnisation financière pour les nouvelles exigences de la réglementation.

Malgré certaines réductions, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien continue d'imposer un coût additionnel à ce mode de transport. La sécurité des aéroports est une question nationale et les coûts connexes devraient être financés à partir des recettes générales et non uniquement par les passagers du transport aérien.

Politique du niveau de service et du recouvrement des coûts de l'Agence des services frontaliers du Canada

Jusqu'à tout récemment, un seul aéroport du Réseau national des aéroports au Canada atlantique (Gander International) avait accès à des services douaniers vingt quatre heures sur vingt quatre, sept jours sur sept. L'aéroport international Stanfield de Halifax a obtenu ces services en avril 2007. Les services de l'Agence des services frontaliers du Canada doivent être grandement améliorés à d'autres aéroports du Canada atlantique afin que ceux-ci puissent attirer et maintenir des services aériens internationaux. Pour répondre à la demande de services douaniers en dehors des heures normales d'un aéroport, l'ASFC applique une politique de recouvrement des coûts entiers. Ce système n'est pas équitable dans l'ensemble du pays.

Plusieurs aéroports au Canada atlantique sont défavorisés par ce régime de recouvrement des coûts. Le service de l'ASFC étant limité ou absent, les petits aéroports ont de la difficulté à attirer et à maintenir un service aérien international et transfrontalier. Ces droits de recouvrement des

coûts, qui varient de 300 \$ à 4 500 \$ par vol, peuvent être une raison suffisante pour pousser les lignes aériennes à favoriser les aéroports qui bénéficient d'un service de l'ASFC vingt quatre heures sur vingt quatre, sept jours sur sept, à l'extérieur du Canada atlantique.

L'absence de services aériens transfrontaliers et internationaux efficaces peut nuire à la croissance économique au Canada atlantique. Le gouvernement fédéral doit étudier les services de base dispensés par l'ASFC aux aéroports du Canada atlantique afin d'offrir les services de l'ASFC sur une base équitable.

La politique du niveau de service et de recouvrement des coûts de l'ASFC est également un problème pour d'autres modes de transport, incluant certains ports de mer de la région, y compris les petits ports qui accueillent des navires de croisière.

Politique maritime

Limites d'emprunt pour les ports d'administrations portuaires canadiennes et outils de financement innovateurs

Les ports sont un élément important du réseau de transport du Canada car ils sont des liens essentiels au marché mondial. À mesure que les nouvelles structures commerciales déjà abordées dans le présent document se développeront, le rôle de ces ports devrait s'élargir. Les politiques fédérales doivent être modifiées pour que les ports canadiens demeurent viables et puissent profiter des perspectives accrues comme le transport maritime à courte distance.

Les ports d'administrations portuaires canadiennes sont actuellement limités par les conditions de leurs lettres patentes par rapport au montant qu'ils peuvent emprunter pour des projets d'immobilisations. Même s'ils peuvent demander une augmentation de leurs limites d'emprunt en faisant la demande au ministre fédéral des Transports, la procédure peut être longue et pénible.

Les modifications en attente à la *Loi maritime du Canada*, essayent de résoudre cette question. Selon les modifications proposées, une approche à plusieurs niveaux sera mise en œuvre pour permettre aux grands ports d'administrations



portuaires canadiennes de bénéficier d'un régime d'emprunt commercial alors que les petits ports d'administration portuaires canadiennes seront assujettis à un code qui régit l'emprunt plutôt qu'à une limite d'emprunt fixe et à des exigences comptables améliorées. Toutefois, les provinces de l'Atlantique pensent que l'abolition des limites d'emprunt pour les administrations portuaires canadiennes et leur remplacement par un niveau d'emprunt acceptable sur le marché permettront aux ports de mieux profiter des perspectives de croissance et de développement.

Participation fédérale aux investissements portuaires d'importance nationale

Les gouvernements américains à tous les niveaux estiment que leurs ports sont des éléments cruciaux du réseau de transport. Les ports américains ont accès à divers mécanismes de financement, y compris la capacité d'émettre des obligations à recettes libres d'impôt. Pour que les ports canadiens puissent profiter des possibilités d'affaires à l'avenir, le gouvernement fédéral doit créer un contexte de politiques et de réglementation qui permettra aux ports d'administrations portuaires canadiennes d'accéder à des outils de financement souples et novateurs.

En vertu de la *Loi maritime du Canada*, les ports d'administrations portuaires canadiennes n'ont accès ni au financement, ni aux garanties de prêt du gouvernement fédéral. Les modifications prévues à cette loi permettraient à ces ports de demander une contribution financière relative à l'infrastructure, à la durabilité environnementale et à la mise en œuvre des mesures de sécurité.

Il s'agit de premières étapes importantes pour donner aux ports l'accès au financement

d'immobilisations dont ils ont besoin. Ils seront ainsi en mesure de financer les infrastructures qui leur permettront de bien répondre aux besoins de la clientèle et de profiter de la croissance dans différents secteurs du trafic portuaire.

Transport maritime à courte distance

Compte tenu des réseaux commerciaux émergents discutés dans la vision, le transport maritime à courte distance devrait exercer un rôle accru dans le transport des biens le long du littoral est de l'Amérique du Nord. À mesure que de plus gros porte-conteneurs seront mis en service, un modèle du réseau en étoile pourrait se développer pour le trafic des conteneurs. Les plus gros navires feront escale à un nombre très limité de ports, les petits navires dispersant leur cargaison entre les ports locaux et régionaux. Ces ports pourraient devoir acquérir des capacités de manutention des conteneurs ou améliorer celles qu'elles possèdent déjà. Les gouvernements fédéraux canadien et américain doivent apporter de tels changements aux politiques et à la réglementation afin que ce mode



de transport se développe à son plein potentiel.

Traversiers internationaux et interprovinciaux

Les traversiers internationaux et interprovinciaux sont un bon exemple du transport maritime à courte distance. Plusieurs services du genre au Canada atlantique offrent une autre route de transport plus courte et valable pour les personnes et les marchandises. Les traversiers sont également un agent catalyseur important pour le développement touristique.

Au cours des dernières années, le gouvernement fédéral a pris des mesures pour réduire le soutien financier aux services de traversiers, ce qui aurait pu avoir de graves conséquences pour la région. Les principaux intervenants se sont regroupés pour faire valoir leur point de vue afin d'empêcher les réductions prévues. Les provinces de l'Atlantique continueront d'être vigilantes et de s'assurer que le gouvernement fédéral comprend pleinement la contribution importante de ces services à l'économie régionale et nationale, et qu'il fournit un soutien financier à long terme qui tient compte de leur importance.

Défis des services au Canada atlantique

Les plus grands défis du côté des services concernent la disponibilité d'un réseau de transport multimodal continu qui offre un choix de services adaptés aux besoins des usagers. Un tel réseau facilitera les choix environnementalement responsables, sécuritaires, sûrs et efficaces de la part des usagers. L'absence de choix de services adéquats entre les modes de transport mènera à des choix de transport inférieurs à des solutions optimales. Pour appuyer les objectifs sociaux et économiques, et la compétitivité internationale, les secteurs privé et public devront répondre aux besoins des usagers et être proactifs pour régler les questions touchant les services.

Amélioration des services aériens aux marchés internationaux, américains et canadiens

L'accès régional aux plus gros marchés canadiens, américains et internationaux est crucial pour l'économie du Canada atlantique. Cette amélioration passe aussi par le maintien et l'expansion des services aériens passagers directs vers Toronto, Montréal, Ottawa et d'autres centres clés.

Puisque les États-Unis sont le plus grand partenaire commercial du Canada, la disponibilité d'un service aérien direct adéquat entre les deux pays est essentielle. Également, un service élargi entre le Canada atlantique et d'autres marchés internationaux en croissance en Asie et en Europe est nécessaire pour que le Canada atlantique puisse exploiter pleinement les nouvelles perspectives commerciales.

Par exemple, la province de Terre-Neuve-et-Labrador veut rétablir sa liaison avec le Royaume-Uni.

Maintien d'un niveau adéquat pour les services de transport garantis par la constitution

Le rôle du gouvernement fédéral doit être maintenu et élargi en ce qui a trait à la prestation de services de traversiers garantis par la constitution entre Terre-Neuve-et-Labrador et le Canada continental. Le gouvernement fédéral, par ses décisions budgétaires, a un impact direct sur le financement et les niveaux de service, qui à leur tour, influent sur l'accès en provenance et à destination de Terre-Neuve-et-Labrador. Ce lien essentiel au continent garanti par la constitution est d'autant plus important vu l'absence d'autres moyens de transport multimodal. Les tarifs pour le service de Marine Atlantic Inc. entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador doivent être maintenus à des niveaux raisonnables. Il faut aussi une stratégie dynamique de remplacement des navires.

Maintien des services de traversier interprovinciaux

Les services de traversiers entre Wood Islands et Caribou, et Saint-Jean et Digby ont été désignés comme des services de traversier stratégiques dans la stratégie nationale de transport du Conseil

de la fédération. Les services de traversiers entre Wood Islands et Caribou sont un lien important vers l'Est de l'Île-du-Prince-Édouard et le Nord-est de la Nouvelle-Écosse pour des raisons touristiques et économiques. Ce serait l'unique lien avec la terre ferme si le Pont de la Confédération était hors service pour une période prolongée. Le trajet entre Saint-Jean et Digby offre un autre service intermodal important pour les passagers et les usagers commerciaux et est une forte attraction touristique. Il faut un niveau de financement fédéral prévisible à long terme pour ces services de traversiers interprovinciaux stratégiques.

Le service de traversiers interprovincial entre St. Barbe, à Terre-Neuve-et-Labrador, et Blanc Sablon, au Québec, est un lien essentiel pour les résidents de la côte nord du Québec et la côte sud du Labrador. Les résidents utilisent ce service pour accéder à des biens et des services et pour amener des touristes dans leur région.

À Terre-Neuve-et-labrador, 19 navires offrent un service de traversiers à plusieurs communautés isolées et assurent un lien de transport nécessaire entre l'Île et le Labrador en raison de la grande étendue géographique de la province.



Maintien des petits aéroports stratégiques au Canada atlantique

La viabilité des petits aéroports stratégiques est toujours une préoccupation pour le Canada atlantique. Tous les ordres d'administration doivent être prêts à aborder, en collaboration avec le secteur privé, les questions touchant les politiques et la réglementation qui ont des effets sur les petits aéroports au Canada atlantique. Les petits aéroports exercent des rôles importants par rapport aux services de Medivac, à la protection des forêts, à l'aviation générale et au tourisme.

Maintien des services aériens réguliers dans les petites régions du Canada atlantique

Au cours des dix dernières années, les services aériens passagers réguliers ont connu une baisse considérable dans certaines régions du Canada atlantique. Il existe des possibilités d'offrir des services de transport des passagers, et les transporteurs aériens seront encouragés à reconnaître ces possibilités commerciales et à mettre de nouveaux services en place.

Le coût du service aérien entre les plus petites régions et les communautés plus grandes où se trouvent les plus essentiels services médicaux, éducationnels et institutionnelles sont aussi une préoccupation considérable.

Maintien du service VIA Rail

VIA Rail continue d'attirer un nombre important de passagers dans les régions du Canada atlantique qu'elle dessert. Il importe que le service de VIA Rail continue d'être un mode alternatif de transport des passagers. Le service actuel de Montréal – Campbellton – Moncton – Halifax (the Ocean) devrait devenir un service quotidien. Il faudrait envisager d'autres améliorations comme un nouveau service quotidien de Montréal, en passant par Edmundston et Grand-Sault, jusqu'à Moncton, pendant la haute saison touristique.

Services réguliers d'autobus interurbains dans la région

Les services réguliers d'autobus interurbains offrent un service de transport public abordable et valable vers de nombreuses communautés de la région de l'Atlantique et vers d'autres destinations. Ce moyen de transport alternatif continuera de jouer un rôle important dans le cadre d'un réseau de transport multimodal global dans l'ensemble de la région.

Transport urbain

Des services de transport urbain sont fournis dans l'ensemble du Canada atlantique et sont améliorés grâce au financement fédéral. L'affectation de niveaux de financement appropriés à ce moyen de transport alternatif des passagers devrait encourager son utilisation dans les provinces de l'Atlantique afin de prévenir les problèmes de pollution et d'embouteillage que l'on connaît actuellement dans les grands centres urbains.

Plan d'action

Le transport est un moteur clé du développement social et économique. Cette stratégie de transport du Canada atlantique est un plan qui guidera la collaboration entre le secteur privé et le secteur public relativement au financement essentiel des transports, et par rapport aux besoins en matière de politiques, de réglementation et de services. Ainsi, l'économie du Canada atlantique pourra s'appuyer sur ses forces et ses perspectives, de façon à en faire profiter l'ensemble du Canada.

Toutes les provinces et tous les territoires ont adopté des positions communes sur diverses questions nationales en matière de transport. Les provinces de l'Atlantique ont participé activement à la réalisation d'un consensus et à l'établissement des positions qui sont intégrées au présent document.

Le besoin le plus pressant

Les routes stratégiques de la région et le financement de la réhabilitation de ces routes afin de les ramener aux niveaux de service de leur conception, voilà ce qui constitue le besoin le plus pressant présentement. Dans tout le Canada, les besoins de réhabilitation routière dépassent les fonds disponibles. L'Île-du-Prince-Édouard et l'île de Terre-Neuve, qui n'ont aucun accès direct aux services ferroviaires, dépendent encore plus des routes pour la circulation des passagers et des marchandises..



- -Voici d'autres priorités nationales d'une importance particulière pour le Canada atlantique :
- -Financement soutenue et suffisant à long terme pour combler les besoins de longue durée pour l'infrastructure de tous les modes de transport;
- -Libéralisation de la Politique aérienne;
- -Réduction ou abolition des loyers des aéroports;
- -Viabilité des petits aéroports stratégiques grâce à des partenariats;
- -Amélioration du niveau de service de l'Agence des services frontaliers du Canada aux ports et aéroports et de l'application de sa politique de recouvrement des coûts;
- -Souplesse financière accrue pour les administrations portuaires canadiennes;
- -Obtention d'une reconnaissance complète du rôle unique des services de traversiers interprovinciaux et internationaux au Canada atlantique, y compris les services garantis par la constitution, et obtention d'un engagement financier fédéral à long terme correspondant à ce rôle;
- -Efficacité améliorée aux frontières entre le Canada et les États-Unis;
- -Amélioration de la circulation des marchandises sur le réseau ferroviaire, à l'échelle régionale, nationale et internationale.

Autres problèmes dont la solution exige la participation du gouvernement du Canada :

- -Augmentation du poids permis sur l'Interstate au Maine de 80 000 livres à 100 000 livres à partir de la frontière du Nouveau-Brunswick jusqu'à Augusta, au Maine;
- -Achèvement dans un délai rapide de la nouvelle installation à la frontière américaine à Calais, au Maine;
- -Collaboration avec le gouvernement du Québec pour faire abolir les restrictions de poids sur le Réseau routier national et en particulier sur la route transcanadienne;

- -Collaboration avec le gouvernement du Québec, dans le cadre de la Porte d'entrée du continent, pour accélérer l'achèvement de l'élargissement à quatre voies de la route 185 entre la frontière du Nouveau-Brunswick et Rivière-du-Loup.
- -Maintien et expansion du service de Via Rail.

Les provinces de l'Atlantique coordonnent également des efforts pour la prise de mesures relatives au transport dans la région. Les priorités en matière de coopération régionale sont les suivantes :

- -Porte d'entrée de l'Atlantique englobant une approche équilibrée qui profite à chaque province;
- -Stratégie harmonisée du camionnage de l'Atlantique;
- -Évaluation de la possibilité de développer le transport maritime à courte distance;
- -Évaluation des perspectives pour les chemins de fer de courtes lignes;
- -Utilisation accrue des systèmes de transport intelligents;



Appel à l'action

Pour que le Canada atlantique réussisse à développer un système de transport multimodal qui soutiendra la croissance économique nationale et régionale, il faudra créer de nouveaux partenariats entre les provinces de l'Atlantique, le gouvernement fédéral, les municipalités et le secteur privé.

Gouvernements provinciaux

Les gouvernements provinciaux de la région investissent collectivement plus d'un milliard de dollars par année dans les transports, principalement dans les routes, afin de maintenir le réseau. Cette somme dépasse celle qu'ils perçoivent en taxes provinciales sur les carburants et en droits de licence. Ce financement devrait être augmenté pour que les objectifs stratégiques définis dans le présent document soient atteints dans un délai raisonnable. De nouvelles approches de collaboration pour le financement et la prestation des services avec les autres ordres de gouvernement et le secteur privé doivent être définies. Également, les mesures en matière de politiques ou de réglementation doivent être complémentaires à la réalisation de ces objectifs.

Gouvernement fédéral

Même si les programmes fédéraux de financement offerts présentement sont les bienvenus, il faut un autre financement soutenu pour combler les lacunes dans le domaine des infrastructures. Il importe

que les demandes dans le cadre des programmes de financement existants soient approuvées plus rapidement. Le gouvernement fédéral doit s'assurer que ses politiques et ses lois reflètent et appuient les besoins des régions. Il doit aussi intervenir auprès d'autres intervenants, à l'extérieur des provinces de l'Atlantique, pour assurer un appui aux priorités afin d'accroître les perspectives économiques du Canada atlantique, et en fait de tout le Canada.

Administrations municipales

Les municipalités sont responsables de divers aspects du transport sur leur territoire et ont un rôle de premier plan à jouer dans la circulation locale des marchandises et des passagers. Elles doivent continuer d'être des partenaires actifs avec les gouvernements provinciaux pour la planification et le financement de l'infrastructure stratégique des transports.

Secteur privé

L'industrie du transport doit continuer d'être innovatrice dans la prestation de services de marchandises et de passagers au Canada atlantique en visant une approche multimodale et plus efficace. De plus, les intérêts privés dans le domaine du transport doivent participer davantage avec les gouvernements à la recherche d'autres formes de financement de l'infrastructure et suggérer les mesures à prendre en ce qui a trait aux politiques et à la réglementation.



Annexe A : Critères définissant l'infrastructure stratégique

Critères d'une route nationale stratégique

Pour qu'une route soit incluse dans le Réseau routier national, elle doit répondre aux critères fixés par le Conseil des ministres à Calgary, en septembre 2005. Ces critères ont été appuyés par les premiers ministres provinciaux et territoriaux dans le document de la Stratégie nationale de transport du Conseil de la fédération en décembre 2005. Les critères pour ces routes et ces liens sont les suivants :



Routes existantes qui sont reliées :

- -aux villes capitales;
- -aux principaux centres de population provinciaux définis par région métropolitaine de recensement (RMR) et agglomération de recensement (AR), représentant une population d'au moins 50 000 habitants, ayant un centre urbain représentant au moins 50 % de ce total, ou une région urbaine représentant au moins 5 % de la population de la province ou du territoire;
- -à une activité économique, en fonction de la population rajustée par le revenu moyen élevé et la RMR ou de l'AR, connaissant une incidence élevée de main-d'œuvre travaillant dans le domaine du tourisme;
- -aux principaux passages frontaliers terrestres, avec une valeur de 2 milliards de dollars en commerce étranger (importations et exportations) et tourisme, circulant sur les routes;

Routes existantes qui sont classées comme des routes principales ou de grande communication (par fonction) par la province ou le territoire et

- -offrent un lien (route la plus courte) entre une agglomération de recensement et la région métropolitaine de recensement la plus près; ou
- -desservent 5 % de la population d'une province ou d'un territoire;
- -accueillent au moins 200 camions par jour (Débit journalier moyen d'une année (DJMA));
- -connaissent une augmentation de pointe saisonnière de la circulation d'au moins 25 %.

Routes existantes ou prévues (ayant subi avec succès l'évaluation de l'impact environnemental) qui :

- -sont des routes de grande communication (par fonction);
- -offrent un service toute l'année;
- -sont le seul lien principal pour la région;

- -sont le seul lien principal à une province ou à un territoire adjacent et répondent à au moins un des critères suivants :
- -Offrent un accès à 20 % de la région de la province ou du territoire;
- -assurent un accès à 10 % de la population de la province ou du territoire;
- -appuient une activité économique de 150 millions de dollars par année pour la région (exportations); ou
- -appuient 5 % du PIB provincial ou territorial.

Le Réseau routier national (RRN) comprend également des connexions le reliant à des installations intermodales et à des passages frontaliers qui répondent aux critères suivants :

Aéroports

- -Lien routier existant (la route la plus courte) à un aéroport du Réseau national des aéroports; ou
- -Lien routier existant (route la plus courte) à un aéroport qui ne fait pas partie du RNA ou transitent au moins 200 000 passagers ou 50 000 tonnes de fret par année.

Ports maritimes

- -Lien routier existant (la route la plus courte) à un port d'une administration portuaire canadienne;
- -Lien routier existant (la route la plus courte) vers d'autres ports qui accueillent au moins 100 camions par jour (dans chaque direction) ou 50 000 VET de marchandises par année; ou
- -Liens routiers existants (les routes les plus courtes) aux terminaux de traversiers aux deux extrémités d'un service de traversiers interprovincial qui assure un lien entre deux routes du Réseau routier national.

Transport ferroviaire

- -Lien routier existant (la route la plus courte) à un terminal existant de marchandises ferroviaire de Catégorie 1 qui accueille au moins 100 camions par jour (dans chaque direction); ou
- -50 000 VET de marchandises par année.

Passages frontaliers

- -Des passages où transitent au moins 500 millions de dollars en échanges commerciaux et tourisme par année et qui sont ouverts vingt quatre heures sur vingt quatre; ou
- -Des passages où transitent au moins 1,5 million de véhicules par année.

Critères des chemins de fer stratégiques

Les critères pour l'inclusion dans le Réseau ferroviaire stratégique national définis par le Conseil de la fédération sont les suivants :

- -Ligne interrégionale majeure (chemins de fer de catégorie 1);
- -Ligne secondaire donnant accès aux territoires, aux États-Unis ou porte d'entrée internationale alternative;
- -Terminaux de chemins de fer de marchandises de Catégorie 1 accueillant au moins 100 camions par jour (dans chaque direction);
- -Terminaux de chemins de fer de marchandises de Catégorie 1 manutentionnant au moins 50 000 EVP de fret par année ou leur équivalent en poids;
- -Chemins de fer non de Catégorie 1 (chemins de fer de courtes lignes) et terminaux de marchandises qui sont reliés à des chemins de fer de Catégorie 1 et qui transportent au moins 25 000 wagons par année ou leur équivalent en poids;
- -Chemins de fer de transport des passagers interurbain et terminaux qui desservent au moins 50 000 personnes par année; ou
- -Dont l'activité touristique représente une valeur de 50 millions de dollars par année.

Critères des aéroports stratégiques



Les critères pour l'inclusion dans le Réseau de transport aérien stratégique national définis par le Conseil de la fédération sont les suivants :

- -Aéroports existants du RNA;
- -Aéroports qui ne font pas partie du RNA et qui sont situés dans des capitales provinciales ou territoriales;
- -Aéroports ne faisant pas partie du RNA qui accueillent au moins 200 000 passagers par année;
- -Aéroports ne faisant pas partie du RNA ou transitent au moins 50 000 tonnes de marchandises par année;
- -Deuxième aéroport en importance de chaque province ou territoire;
- -Aéroports d'urgence désignés pour le survol polaire ou le survol en haute altitude ou comme escale alternative;
- -Autres plaques tournantes régionales d'importance.

Critères des ports maritimes stratégiques

Les critères pour l'inclusion dans le Réseau de transport maritime stratégique national définis par le Conseil de la fédération sont les suivants :

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

Critères des traversiers stratégiques

Les critères d'inclusion dans le Réseau de transport maritime stratégique national définis par le Conseil de la fédération sont les suivants :

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

Aéroports plaques tournantes régionales

Dans le cadre de la définition des aéroports stratégiques nationaux, la Stratégie nationale de transport du Conseil de la fédération a inclus **d'autres importantes plaques tournantes régionales** comme un des critères pour l'inclusion comme aéroport stratégique. Les plaques tournantes régionales sont définies par chaque province au Canada atlantique selon les besoins de transport de chaque province.

Pour la Nouvelle-Écosse, cela comprend Yarmouth. L'aéroport international de Yarmouth a offert un service de passagers régulier de 1946 à 2003. En décembre 2005, trois municipalités de la région ont conclu, avec la Commission de l'aéroport de Yarmouth, une entente selon laquelle ils prendront en charge l'exploitation de l'aéroport et garantiront un financement de base pour dix ans.

Au Nouveau-Brunswick, ces aéroports comprennent Bathurst, Charlo et Saint-Léonard. Bathurst offre actuellement un service de passagers régulier avec Air Canada Jazz et est un lieu central pour le Nord-Est du Nouveau-Brunswick. Saint-Léonard a eu un service de transport des passagers jusqu'en 2003, et est stratégique en raison de sa situation géographique et la population qu'elle dessert dans le Nord-Ouest du Nouveau-Brunswick.

La désignation d'aéroports comme plaques tournantes régionales à Terre-Neuve-et-Labrador est dictée par des facteurs géographiques. Même si le volume est faible, les aéroports sont un lien essentiel pour relier l'ensemble du grand territoire géographique de la province. Ces aéroports sont Stephenville, St. Anthony, Wabush, Happy Valley-Goose Bay, Port Hope Simpson et Nain.

Annexe B : Cartes

Carte 1 : Routes stratégiques

**ATLANTIC CANADA TRANSPORTATION STRATEGY
STRATÉGIE DE TRANSPORT DU CANADA ATLANTIQUE**

STRATEGIC HIGHWAYS / ROUTES STRATÉGIQUES

- Atlantic NHS / RRN atlantique
- - - Under Construction / En voie de construction
- Nova Scotia TCH 105 / RT 105 de la Nouvelle-Écosse
- Québec NHS / RRN du Québec
- Major U.S. Routes / Routes principales des É.-U.
- Ⓜ Primary Border Crossing / Passage frontalier primaire
- Urban Centre / Centre urbain

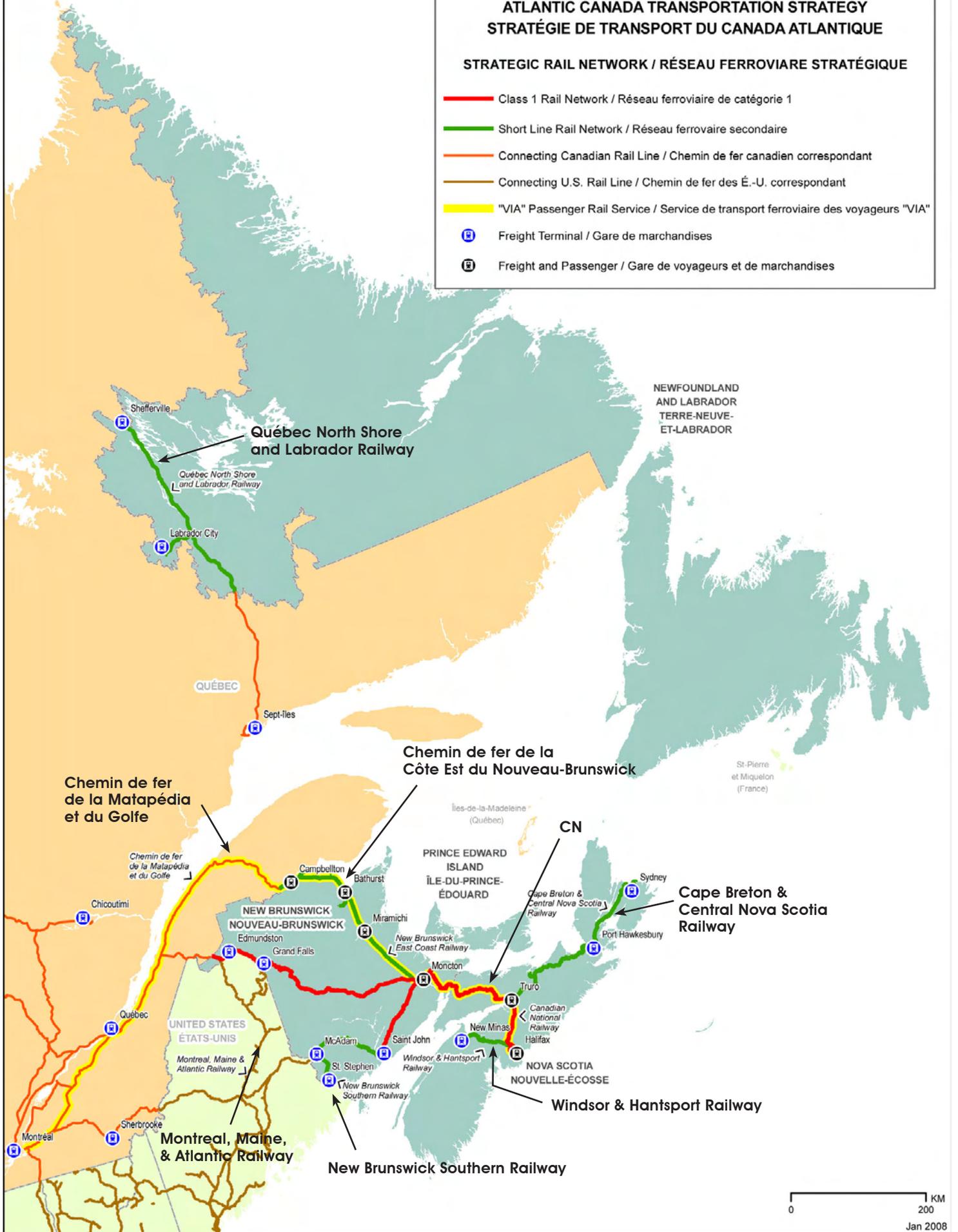


Carte 2 : Réseau ferroviaire stratégique

**ATLANTIC CANADA TRANSPORTATION STRATEGY
STRATÉGIE DE TRANSPORT DU CANADA ATLANTIQUE**

STRATEGIC RAIL NETWORK / RÉSEAU FERROVIAIRE STRATÉGIQUE

- Class 1 Rail Network / Réseau ferroviaire de catégorie 1
- Short Line Rail Network / Réseau ferroviaire secondaire
- Connecting Canadian Rail Line / Chemin de fer canadien correspondant
- Connecting U.S. Rail Line / Chemin de fer des É.-U. correspondant
- "VIA" Passenger Rail Service / Service de transport ferroviaire des voyageurs "VIA"
- F Freight Terminal / Gare de marchandises
- F Freight and Passenger / Gare de voyageurs et de marchandises

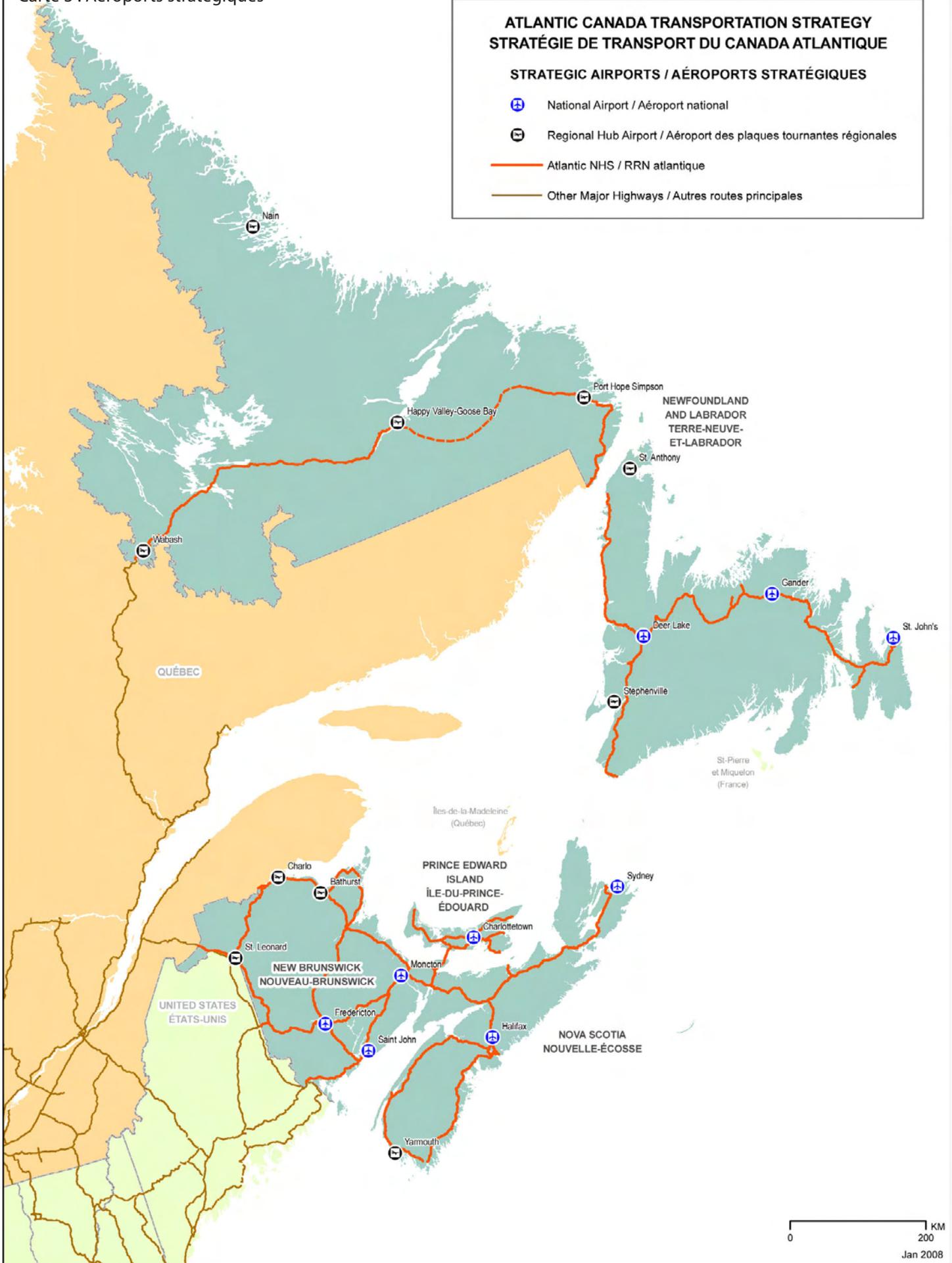


Carte 3 : Aéroports stratégiques

**ATLANTIC CANADA TRANSPORTATION STRATEGY
STRATÉGIE DE TRANSPORT DU CANADA ATLANTIQUE**

STRATEGIC AIRPORTS / AÉROPORTS STRATÉGIQUES

-  National Airport / Aéroport national
-  Regional Hub Airport / Aéroport des plaques tournantes régionales
-  Atlantic NHS / RRN atlantique
-  Other Major Highways / Autres routes principales

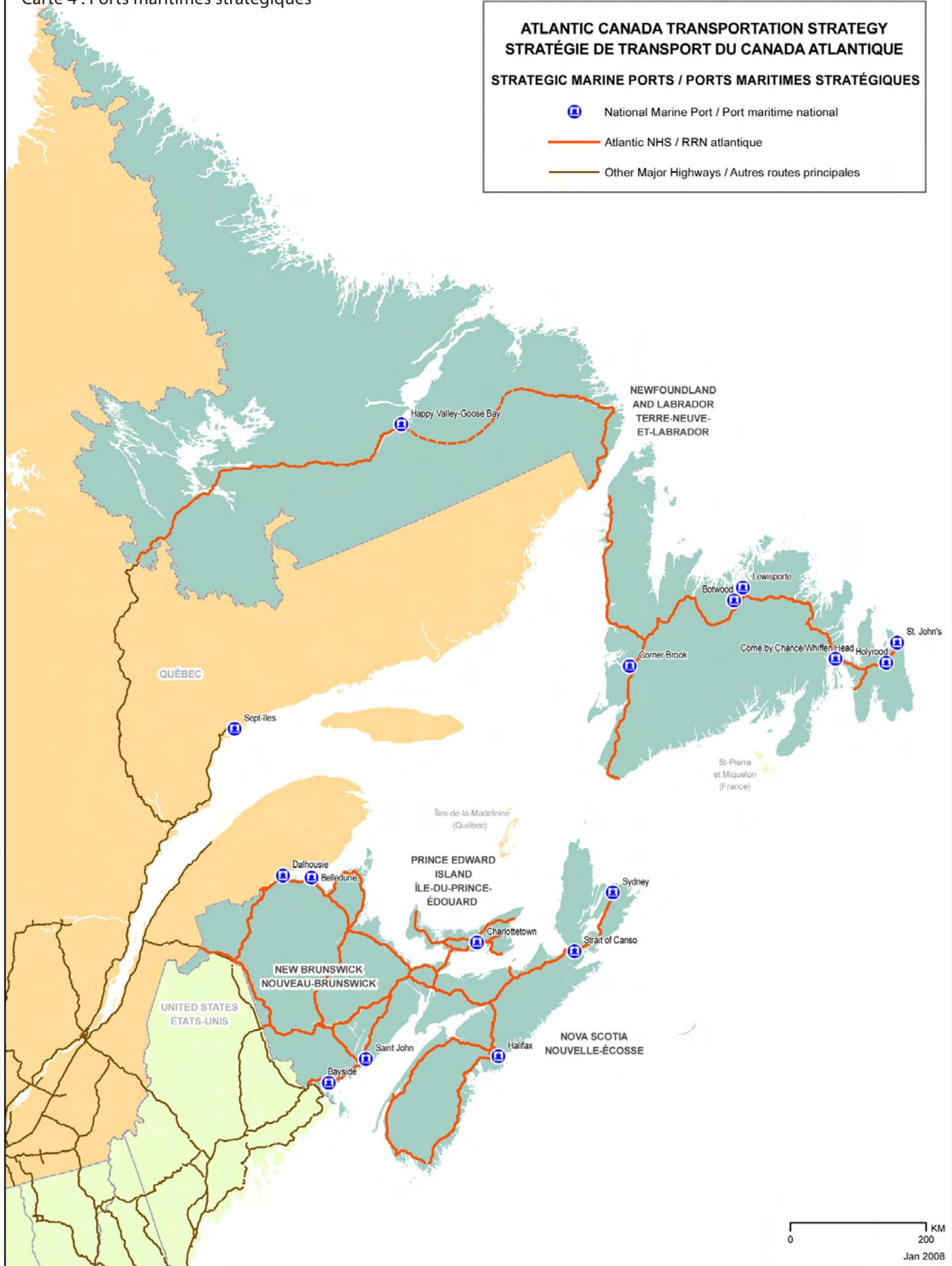


Carte 4 : Ports maritimes stratégiques

**ATLANTIC CANADA TRANSPORTATION STRATEGY
STRATÉGIE DE TRANSPORT DU CANADA ATLANTIQUE**

STRATEGIC MARINE PORTS / PORTS MARITIMES STRATÉGIQUES

-  National Marine Port / Port maritime national
-  Atlantic NHS / RRN atlantique
-  Other Major Highways / Autres routes principales



Carte 5 : Services de traversiers stratégiques

