

PLANIFIER L'INFRASTRUCTURE POUR RÉALISER LE POTENTIEL DU CANADA : LE CONCEPT DE CORRIDOR

Andrei Sulzenko et G. Kent Fellows^{*}

RÉSUMÉ

En 2016, le Canada doit répondre aux défis uniques de la modernité. Dans le même temps, notre prospérité dépend en grande partie de nos réalisations au 19^e et au 20^e siècles. Le Canada a été bâti par des visionnaires qui ont dû surmonter d'immenses difficultés géographiques et topographiques pour créer un grand pays à vocation commerciale, maillé par des infrastructures de transport qui ont fait sa prospérité économique, comme le chemin de fer transcontinental, les autoroutes et la voie maritime du Saint-Laurent. Mais à l'approche du 150^e anniversaire de la Confédération, le Canada doit aujourd'hui répondre à de sérieux défis à sa croissance et à sa prospérité de nation commerçante; ces défis sont autant politiques et économiques que géographiques : améliorer l'accès de nos produits aux marchés internationaux sur tous les continents, améliorer le commerce interprovincial et surtout faire en sorte que le nord profite de la prospérité du sud du pays.

Existe-t-il un moyen de réaliser l'unité économique du Canada Est, Ouest, Nord et Sud, d'apporter une diversification du commerce désormais indispensable, et d'encourager les investissements privés dans les projets d'infrastructure nationaux? L'École de politiques publiques et CIRANO ont mené des recherches initiales sur le sujet, et nous en concluons que les bases sont suffisamment solides pour engager la discussion sur l'emprise d'un corridor nordique.

Qu'est-ce que l'emprise d'un corridor nordique?

Le concept de corridor nordique fait référence à l'établissement d'une nouvelle emprise de transport multimodale (routes, chemins de fer, oléoducs, télécommunications, réseau de distribution d'électricité) vers le Nord et le Nord proche du Canada. Le corridor nordique ouvrirait la voie à des projets de nature économique financés par des fonds privés afin, par exemple, de permettre le transport d'un éventail complet de ressources vers des installations portuaires sur les trois côtes, tout en améliorant le développement économique et les conditions de vie dans les régions éloignées. Cette infrastructure élargirait l'accès à de nouveaux marchés pour les produits canadiens, favoriserait la diversification commerciale, améliorerait les possibilités de développement régional et de commerce interrégional au Canada, soutiendrait les objectifs de développement socio-économique dans les régions autochtones et du Nord ainsi que les objectifs de souveraineté du Canada dans l'Arctique, atténuerait les risques environnementaux en utilisant des systèmes de suivi et de surveillance à l'intérieur d'une empreinte écologique

^{*}

Les auteurs tiennent à remercier Pouya Ebrahimi (HÉC Montréal), Melissa Houghton (Université de Waterloo) et Sophie Lorefice (L'École de politiques publiques, Université de Calgary) pour leurs contributions aux recherches préliminaires menées dans le cadre de ce document, ainsi que Philip Bazel (L'École de politiques publiques, Université de Calgary) pour l'aide qu'il nous a apportée dans la compilation des cartes qui y figurent. Nous aimerions également remercier les membres de CIRANO et les directeurs de l'École de politiques publiques pour les commentaires judicieux et les observations utiles qu'ils nous ont fournis durant la rédaction et la révision du document. Nous sommes les seuls responsables des erreurs qui pourraient subsister.

confinée, et réduirait l'intensité des émissions liées au transport dans le Nord et le Nord proche du Canada.

Selon le concept initial, le corridor nordique s'étendrait sur environ 7 000 km. Le corridor nordique suivrait principalement la forêt boréale dans la partie Nord des provinces de l'Ouest, avec un embranchement en direction de la vallée du Mackenzie, puis un axe sud-est à partir de la région de Churchill vers le Nord de l'Ontario et la région du « Cercle de feu »; il traverserait ensuite le Nord du Québec jusqu'au Labrador, avec des ports de plus grande capacité sur l'Atlantique. Le corridor nordique regrouperait les routes, les chemins de fer, les pipelines et les réseaux de distribution d'énergie et serait relié au réseau de transport (concentré dans le Sud du pays) existant.

Le corridor nordique est une réponse pratique et ciblée aux besoins des gouvernements en matière d'infrastructure. Son rôle sera de créer les conditions permettant d'appliquer des investissements privés, adéquatement réglementés, sans processus réglementaires ponctuels intransigeants pour une nouvelle emprise pour chaque projet. L'établissement d'une nouvelle emprise multimodale facilite une approche intégrée à longue échéance de l'approbation, la construction et l'exploitation de l'infrastructure. Un autre avantage du concept de corridor nordique est que les approches globales qui, du fait même de leur ampleur, tiennent compte d'intérêts multiples et divers, sont (paradoxalement) plus réalisables qu'une série d'étapes successives.

L'objectif de ce document de travail est d'examiner les possibilités du corridor nordique et de décrire les enjeux qui devraient être étudiés en détail afin de déterminer la viabilité du projet. Un processus de trois ans piloté par des universitaires et examiné par les pairs est proposé pour fournir l'information et l'analyse nécessaires à la réalisation de cet objectif.

