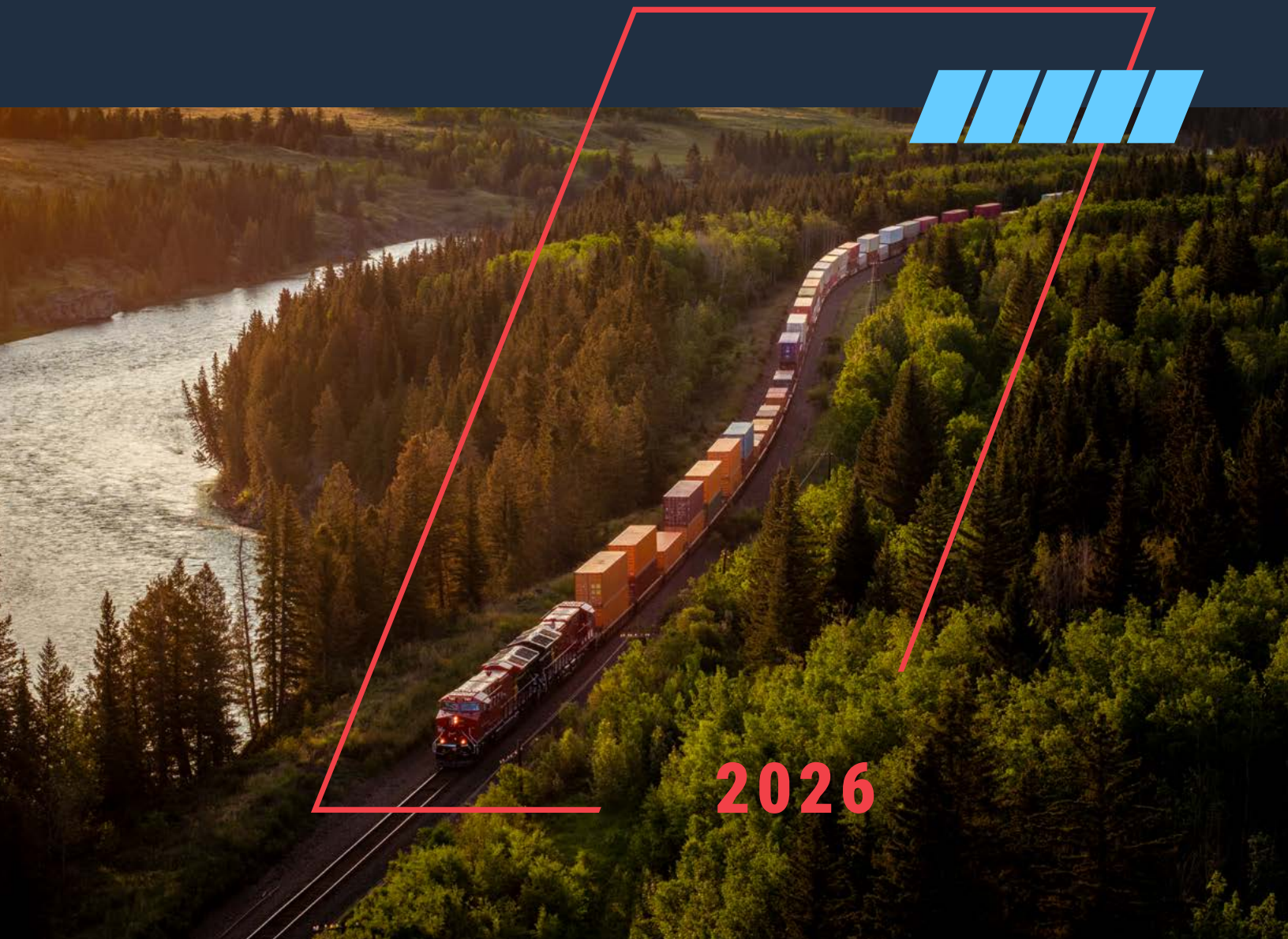


# Une décennie pour agir: Orientations politiques de la stratégie canadienne de diversification des exportations



2026

# Table des matières

<b>Introduction</b> .....	<b>3</b>
<b>L'objectif du gouvernement en matière de commerce</b> .....	<b>3</b>
<b>Le rôle essentiel des infrastructures de transport</b> .....	<b>4</b>
<b>Les chemins de fer canadiens favorisent la diversification du commerce</b> .....	<b>5</b>
<b>Doubler les exportations en une décennie – un examen approfondi des données</b> .....	<b>6</b>
Comprendre l'ambition .....	6
Comment les biens canadiens sont-ils acheminés vers l'exportation ? .....	7
Regard vers l'Est, l'Ouest et le Sud .....	9
Les principaux partenaires commerciaux du Canada .....	10
<b>Transformer l'ambition en action</b> .....	<b>12</b>
Investissements en infrastructure .....	12
Réforme réglementaire .....	13
Assurer la stabilité de la main-d'œuvre .....	13
Amortissement accéléré (immédiat) .....	13
Crédit d'impôt à l'investissement pour les chemins de fer d'intérêt local .....	14
<b>Conclusion</b> .....	<b>15</b>
<b>Références</b> .....	<b>16</b>

Jonathan Thibault, Association des chemins de fer du Canada<sup>1</sup>  
Olivia Russo, Association des chemins de fer du Canada

## Introduction

La prospérité économique du Canada a toujours reposé sur sa capacité à commercer. Aujourd'hui, ce modèle est mis à l'épreuve. Les tensions dans la relation commerciale avec les États-Unis, le principal partenaire commercial du Canada, ont poussé le gouvernement fédéral à se fixer un objectif ambitieux : doubler les exportations vers les marchés situés à l'extérieur des États-Unis au cours de la prochaine décennie.

Le Canada est bien positionné pour répondre à une demande mondiale en forte expansion. Les producteurs canadiens fournissent des ressources essentielles aux économies modernes, ce qui confère au pays un rôle stratégique dans les chaînes d'approvisionnement mondiales. Toutefois, la géographie pose un défi fondamental. Les ressources canadiennes sont réparties sur l'un des plus vastes territoires au monde, souvent loin des portes d'entrée vers l'exportation. Pour atteindre les marchés internationaux, les marchandises canadiennes doivent parcourir des centaines, voire des milliers de kilomètres depuis les sites de production situés à l'intérieur du pays jusqu'aux ports des côtes du Pacifique, de l'Atlantique et de l'Arctique.

Pour cette raison, les infrastructures de transport constituent un pilier central de la compétitivité commerciale du Canada. Des chaînes d'approvisionnement multimodales permettent aux producteurs canadiens d'acheminer leurs marchandises vers les marchés mondiaux de manière efficace, fiable et à des coûts concurrentiels. Des chemins de fer de marchandises de calibre mondial jouent un rôle essentiel dans la croissance des exportations en reliant les exploitations agricoles, les mines et les installations manufacturières du pays aux portes d'entrée à l'exportation, tout en offrant des tarifs de fret moyens parmi les plus bas au monde.<sup>i</sup>

Atteindre l'objectif de diversification des exportations fixé par le gouvernement exigera des mesures décisives pour identifier les possibilités d'investissement dans les infrastructures, simplifier les processus réglementaires, assurer la stabilité de la main-d'œuvre et favoriser la mobilisation de capitaux privés. Avec seulement une décennie pour agir, les décisions prises aujourd'hui détermineront si le Canada parvient à transformer cette ambition en une croissance durable de ses exportations.

## L'objectif du gouvernement en matière de commerce

Le Canada est depuis longtemps reconnu comme un pays commerçant. Le commerce international représente les deux tiers du produit intérieur brut (PIB) du pays, ce qui souligne l'importance des marchés mondiaux pour la prospérité économique canadienne.<sup>ii</sup>

---

<sup>1</sup> Présenté à la 61<sup>e</sup> réunion annuelle du *Groupe de recherches sur les transports au Canada*, 2026

Aujourd’hui, le pays se trouve à un moment charnière de renouveau économique. Les tensions dans la relation commerciale avec les États-Unis ont amené les décideurs politiques à accorder une priorité accrue à la diversification des marchés d’exportation. À la suite de l’élection fédérale de 2025, il est devenu clair pour le gouvernement que le pays devait diversifier ses partenaires commerciaux afin de renforcer la résilience de l’économie nationale face aux chocs futurs.

Le premier ministre Mark Carney a fixé un objectif ambitieux visant à faire passer les exportations d’environ 300 milliards de dollars en 2024 à 600 milliards de dollars de biens et services expédiés à travers le monde.<sup>iii</sup> Doubler les exportations nécessite une coordination à l’échelle de l’ensemble de la chaîne d’approvisionnement : des sites de production aux chemins de fer, ports, installations de transbordement et autres opérateurs logistiques capables de traiter des centaines de millions de tonnes métriques supplémentaires de marchandises chaque année. La réussite de la stratégie de diversification du gouvernement reposera à la fois sur la réalisation d’accords commerciaux, sur des relations diplomatiques solides avec les partenaires internationaux, et sur la capacité des entreprises canadiennes à produire et à livrer des biens de manière concurrentielle sur les marchés mondiaux. Avec une décennie pour atteindre cet objectif, le gouvernement doit prendre des mesures décisives pour stimuler l’investissement dans les chaînes d’approvisionnement canadiennes et saisir les occasions offertes par la demande mondiale.

## Le rôle essentiel des infrastructures de transport

La géographie du Canada représente à la fois une opportunité et un défi pour les exportateurs. Le pays possède d’importantes réserves de ressources naturelles – notamment des céréales à haute teneur en protéines provenant des Prairies, une grande diversité de métaux et de minéraux, du gaz naturel, du pétrole brut, du bois d’œuvre et d’autres produits très recherchés sur les marchés internationaux.

Toutefois, ces ressources se trouvent souvent loin des portes d’entrée côtières à l’exportation. En tant que deuxième plus grand pays au monde en superficie, le Canada doit transporter ses marchandises sur de longues distances, depuis les sites de production situés à l’intérieur de son territoire vers le sud, en direction des États-Unis et du Mexique, ainsi que vers les ports des côtes du Pacifique, de l’Atlantique et de l’Arctique. Des réseaux de transport efficaces sont donc indispensables à la capacité du Canada de demeurer concurrentiel sur les marchés mondiaux. Sans des chaînes d’approvisionnement fiables et rentables, les exportateurs canadiens font face à des coûts plus élevés et à une compétitivité réduite par rapport à leurs concurrents internationaux.

Le gouvernement reconnaît l’importance stratégique des infrastructures de transport. En mars 2026, il a lancé le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux (FDCC), qui prévoit 5 milliards de dollars pour soutenir des projets d’infrastructures de transport partout au pays, ainsi qu’un Fonds d’infrastructures pour l’Arctique doté de 1 milliard de dollars destinés à appuyer des infrastructures à double usage (civil et militaire).<sup>iv</sup> Ensemble, ces programmes représentent un investissement de

6 milliards de dollars dans les infrastructures commerciales et de transport du Canada, un effort que le gouvernement estime susceptible d'accroître la productivité et de contribuer jusqu'à 21 milliards de dollars au PIB.<sup>v</sup> Bien que ces investissements constituent une avancée importante, le gouvernement doit tenir compte des recommandations de l'industrie visant à stimuler davantage l'investissement du secteur privé, afin d'assurer la solidité et la résilience à long terme des chaînes d'approvisionnement canadiennes.

## Les chemins de fer canadiens favorisent la diversification du commerce

Le réseau ferroviaire canadien joue un rôle déterminant en reliant les régions productrices de ressources du pays aux marchés mondiaux. Il comprend 43 000 kilomètres de voies ferrées de transport de marchandises, reliant les exploitations agricoles, les mines et les producteurs industriels à travers le pays aux ports des côtes de l'Est, de l'Ouest et de l'Arctique.

Exploités dans des conditions souvent difficiles (terrains accidentés, climats rigoureux), les chemins de fer canadiens sont essentiels aux chaînes d'approvisionnement d'exportation du pays. Chaque année, ils transportent environ 400 milliards de dollars de marchandises, dont une grande partie est destinée aux marchés internationaux. Les expéditeurs canadiens bénéficient des taux de service marchandises ferroviaire moyens les plus bas comparés aux autres grandes économies de marché, ce qui soutient la compétitivité des exportateurs.<sup>vi</sup>

Entre 2015 et 2024, l'industrie ferroviaire canadienne a réalisé des investissements majeurs totalisant 35,5 milliards de dollars dans le réseau ferroviaire.<sup>vii</sup> Pour la seule année 2024, les chemins de fer ont investi 4,5 milliards de dollars, dont plus de 2,4 milliards consacrés aux infrastructures de voies ferrées et de chaussées, renforçant ainsi le réseau qui permet d'acheminer les marchandises canadiennes à travers le pays.<sup>viii</sup> Ces investissements soutiennent un système de transport qui relie la base de ressources située à l'intérieur du territoire aux portes d'entrée côtières à l'exportation, ainsi qu'aux partenaires commerciaux du Canada vers le sud. D'importants volumes de marchandises transitent par les connexions rail-port. Collectivement, les chemins de fer d'intérêt local transportent environ 50 milliards de dollars de marchandises chaque année. Une grande partie de ces biens accède aux marchés internationaux grâce au système portuaire canadien.

En reliant la production intérieure aux portes d'entrée côtières à l'exportation, les chemins de fer canadiens permettent l'acheminement efficace de volumes importants de marchandises sur de longues distances. À mesure que le Canada cherche à accroître ses exportations vers des marchés au-delà des États-Unis, le réseau ferroviaire demeurera un levier essentiel de cette stratégie.

# Doubler les exportations en une décennie – un examen approfondi des données

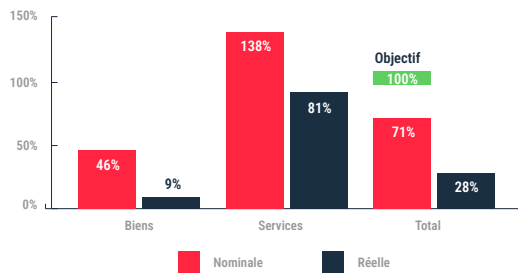
## COMPRENDRE L'AMBITION

Plusieurs facteurs importants déterminent la portée de l'ambition du gouvernement. Ceux-ci incluent la question de savoir si l'objectif porte sur :

- Les exportations de biens uniquement, ou de biens et services;
- La croissance nominale (permettant à l'inflation de contribuer à l'objectif) ou la croissance réelle;
- La croissance en valeur (\$) ou en volume (tonnes).

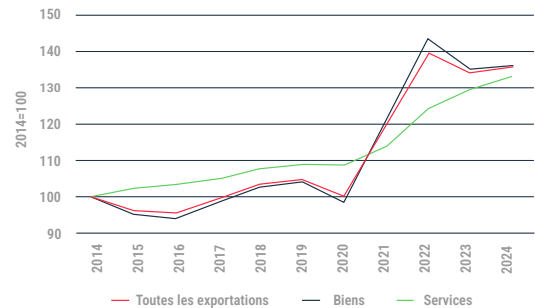
L'objectif du Canada consiste à doubler la valeur nominale des exportations de biens et services à destination des marchés autres que les États-Unis. Au cours de la dernière décennie (2014-2024), ces exportations ont augmenté de 71 % (Fig. 1). Une grande partie de cette croissance provient du secteur des services, dont les exportations vers les marchés hors États-Unis ont plus que doublé (+138 %), mais une part importante s'explique également par l'inflation. Entre 2020 et 2022, les prix des exportations canadiennes ont augmenté d'environ 40 % (Fig. 2). De 2014 à 2024, les exportations réelles (c.-à-d. ajustées pour éliminer l'effet de l'inflation) vers les marchés autres qu'aux États-Unis ont progressé de 28 %. Les exportations réelles de services ont augmenté de 81 %, tandis que les exportations réelles de biens n'ont progressé que de 9 %.

**Fig. 1 : Croissance des exportations canadiennes vers les marchés hors États-Unis, 2014-2024**



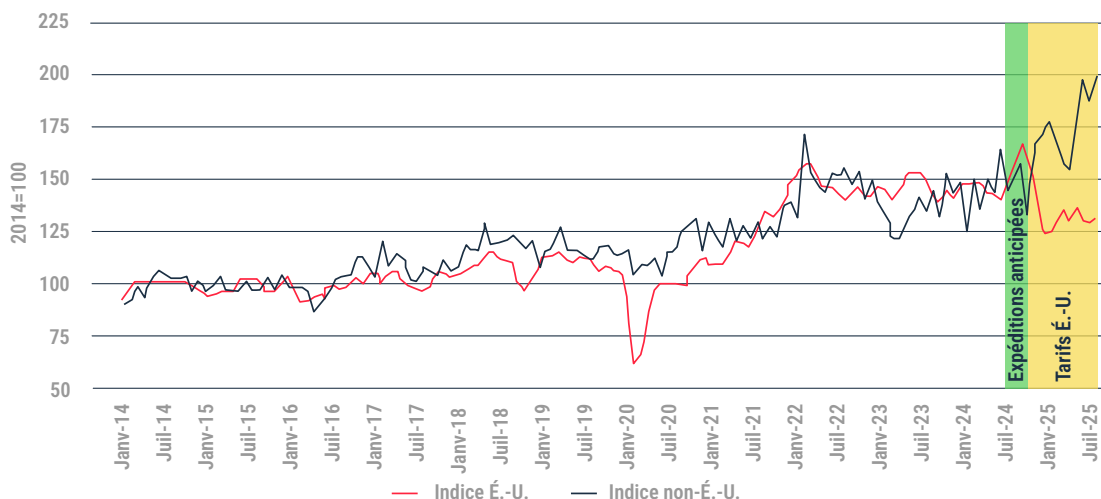
Source : Analyse de l'ACFC basée sur les données du tableau 36-10-0130-01 de Statistique Canada.

**Fig. 2 : Indices des prix des exportations du Canada, 2014-2024**



Source : Analyse de l'ACFC basée sur les données des tableaux 12-10-0011-01, 36-10-0007-01, et 36-10-0130-01 de Statistique Canada.

Fig. 3 : Exportations de marchandises (valeur) vers les États-Unis et vers les marchés hors États-Unis



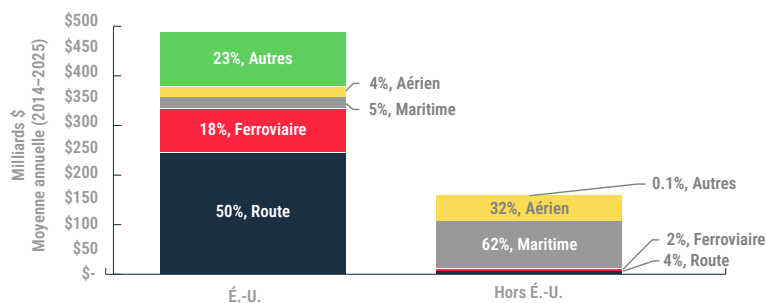
Source: Analyse de l'ACFC basée sur les données du tableau 12-10-0011-01 de Statistique Canada.

Les perturbations du commerce en 2025, provoquées par les tarifs américains, ont donné au Canada un élan dans la diversification de ses exportations. Par rapport à 2024, les exportations de marchandises (en valeur nominale) vers les États-Unis ont diminué de 6 % (-34 milliards de dollars), une baisse presque entièrement compensée par une hausse de 17 % (+32 milliards de dollars) des exportations vers les marchés autres qu'aux États-Unis (Fig. 3).<sup>ix</sup> Cette évolution renforce la confiance dans le fait que le monde s'intéresse aux produits canadiens et que la chaîne d'approvisionnement peut s'adapter aux variations de la demande mondiale et aux changements tarifaires.

## COMMENT LES BIENS CANADIENS SONT-ILS ACHÉMINÉS VERS L'EXPORTATION ?

Les données standard sur le commerce indiquent le mode par lequel *les marchandises quittent le Canada*. Malheureusement, elles ne nous renseignent pas vraiment sur la manière dont les produits se déplacent du site de production jusqu'à leur lieu d'exportation à l'intérieur du pays. Par conséquent, les exportations vers les marchés hors États-Unis sont presque entièrement attribuées aux modes aérien et maritime (Fig. 4). La part plus faible des exportations non destinées aux États-Unis transportées par rail et par route traverse la frontière américaine, puis poursuit leur route soit vers le Mexique, soit vers un port américain ou mexicain pour y être exportée.

Fig. 4 : Exportations de marchandises (valeur), par marché et par mode



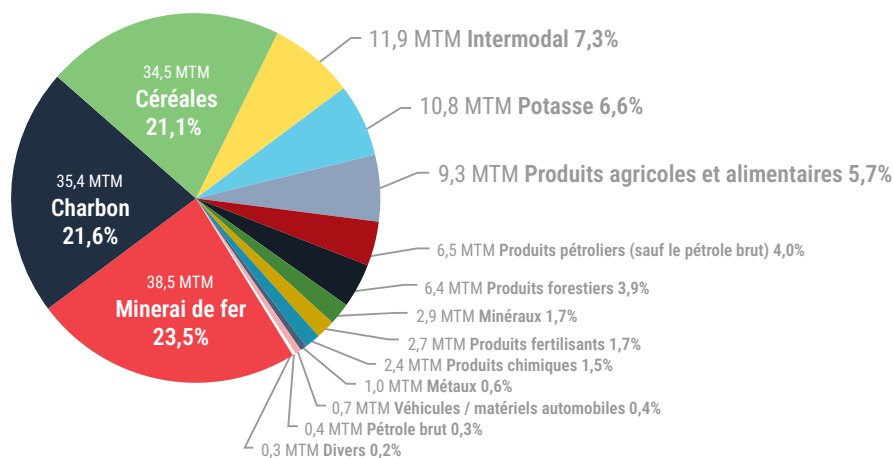
Source: Analyse de l'ACFC basée sur les données du tableau 12-10-0177-01 de Statistique Canada.

Les chemins de fer canadiens facilitent le commerce le long des corridors *nord-sud* et *est-ouest* du réseau. Les perspectives de croissance des échanges ferroviaires entre le Canada et le Mexique sont en hausse. En transportant les ressources canadiennes sur de longues distances à des taux de fret concurrentiels, les chemins de fer renforcent la compétitivité des exportations du pays. En considérant l'ensemble des mouvements ferroviaires, importations et exportations transfrontalières, flux rail-maritime, trafic intérieur et transbordements, environ la moitié de tout le trafic est constituée d'exportations rail-maritime à destination des marchés d'outre-mer.

Pour mieux comprendre le rôle que joue le rail dans le soutien des exportations vers les marchés hors États-Unis, nous nous tournons vers les données de Transport Canada sur les exportations rail-maritime (Fig. 5). Ces données mesurent le volume, en tonnage, et non en valeur monétaire, des marchandises acheminées par rail jusqu'aux ports pour exportation. Cette distinction est importante, car les rapports valeur-poids varient considérablement selon les produits. Cela est particulièrement évident pour les marchandises intermodales et automobiles, qui représentent une grande part de la valeur des exportations, mais une part relativement faible de leur volume.

En 2024, les administrations portuaires canadiennes (APC) ont manutentionné un total de 361 millions de tonnes métriques de marchandises (trafic entrant et sortant). La même année, les chemins de fer ont acheminé environ 170 millions de tonnes métriques (MTM) de marchandises vers les ports pour exportation, et ont reçu environ 27 MTM d'importations en provenance des APC.<sup>x</sup> Les principales exportations rail-maritime du Canada (en volume) comprennent le minerai de fer, les céréales et le charbon, suivis de volumes importants d'intermodal, de potasse, de produits agroalimentaires (non-céréales), de produits pétroliers et de produits forestiers.

Fig. 5 : Exportations rail-maritimes (volume), par marchandise, moyenne 2015–2024



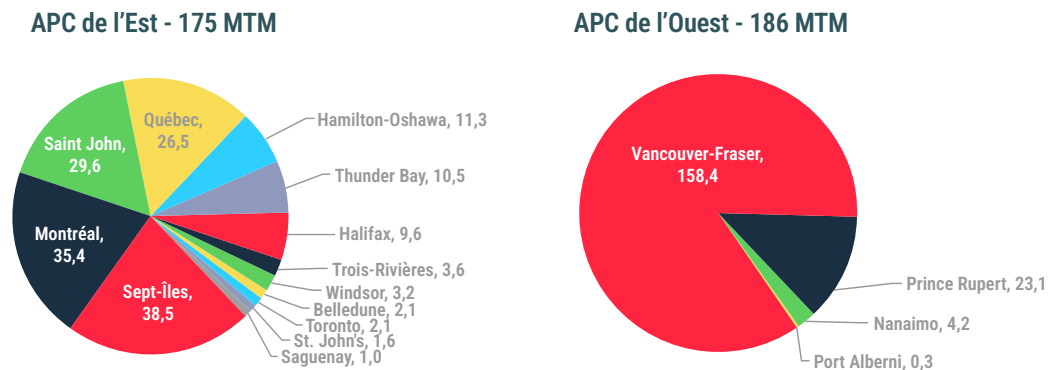
Source : Analyse de l'ACFC basée sur les données des Tableaux de l'addendum au rapport annuel 2024 de Transports Canada et du tableau 23-10-0216-01 de Statistiques Canada.

## REGARD VERS L'EST, L'OUEST ET LE SUD

Les exportations rail-maritime du Canada vers les marchés hors États-Unis peuvent, dans l'ensemble, être réparties entre l'Est et l'Ouest. En 2024, les APC de l'Ouest ont manutentionné 186 millions de tonnes métriques (MTM), tandis que les APC de l'Est en ont traité 175 MTM (Fig. 6). Le port de Vancouver-Fraser est de loin le plus achalandé du pays, ayant manutentionné 158,4 MTM des 361 MTM totales en 2024. Dans l'Est, les volumes sont plus répartis : les quatre ports suivants, Sept-Îles, Montréal, Saint John et Québec, ont chacun manutentionné plus de 25 MTM en 2024.

Au cours de la dernière décennie, les deux tiers de la croissance des volumes des APC se sont concentrés à Vancouver-Fraser (+20,2 MTM) et Sept-Îles (+15,8 MTM).<sup>xi</sup> Les chemins de fer canadiens sont étroitement intégrés aux APC : Vancouver-Fraser est desservi par CN, CPKC, Southern Railway of British Columbia et BNSF, tandis que Sept-Îles est desservi par QNS&L et SFP Pointe-Noire. D'autres ports canadiens ayant enregistré une croissance supérieure à 10 % et à plus de 1 MTM comprennent : Québec, Prince Rupert, Montréal, Saint John, Halifax, Hamilton-Oshawa et Thunder Bay.

Fig. 6 : Volumes de fret des APC en 2024

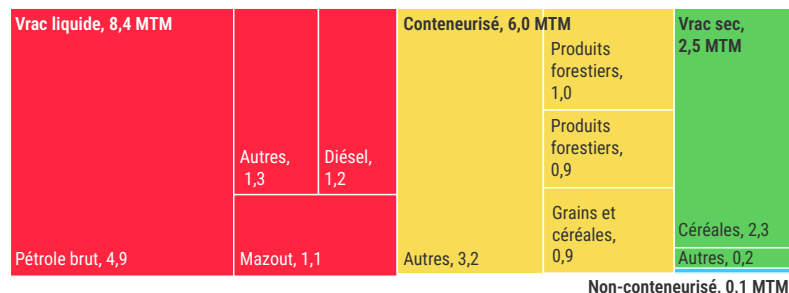


Source : Analyse de l'ACFC basée sur les données des Tableaux de l'addendum au rapport annuel 2024 de Transports Canada.

### APC de l'Est – vrac liquide, minerai de fer, conteneurs et potasse

Au port de Montréal, les cargaisons sortantes sont diversifiées (Fig. 7), avec des volumes élevés de produits en vrac liquide, de marchandises conteneurisées et de céréales. Le port de Québec manutentionne des produits agroalimentaires, de l'énergie, des métaux et minéraux, ainsi que des matériaux de construction. Saint John traite d'importants volumes de vrac liquide, ainsi que des conteneurs et de la potasse. Sept-Îles est presque entièrement axé sur l'exportation de minerai de fer, avec de plus petits volumes d'autres métaux, notamment l'aluminium.

Fig. 7 : Marchandises sortantes – Montréal, 2024

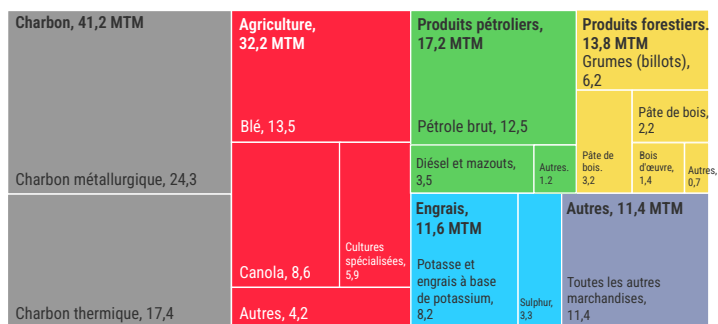


Source: Analyse de l'ACFC basée sur les données du Port de Montréal, statistiques détaillées, historiques et sommaires.

## APC de l'Ouest – charbon, céréales, produits pétroliers, produits forestiers et engrais

Les cargaisons sortantes de Vancouver-Fraser sont diversifiées (Fig. 8), comprenant du charbon, des céréales, des produits pétroliers, des produits forestiers et des engrais (y compris la potasse), parmi d'autres marchandises. Plus au nord, des volumes importants de charbon, céréales, produits pétroliers, produits forestiers et de conteneurs intermodaux transitent par Prince Rupert.<sup>xii</sup>

Fig. 8: Marchandises sortantes – Vancouver-Fraser 2024



Source: Analyse de l'ACFC basée sur les données du Port de Vancouver, aperçu statistique 2024, 10 mars 2025.

### Vers le sud, jusqu'au Mexique (À noter : les données présentées dans cette section sur le Mexique sont exprimées en valeur monétaire, et non en tonnes.)

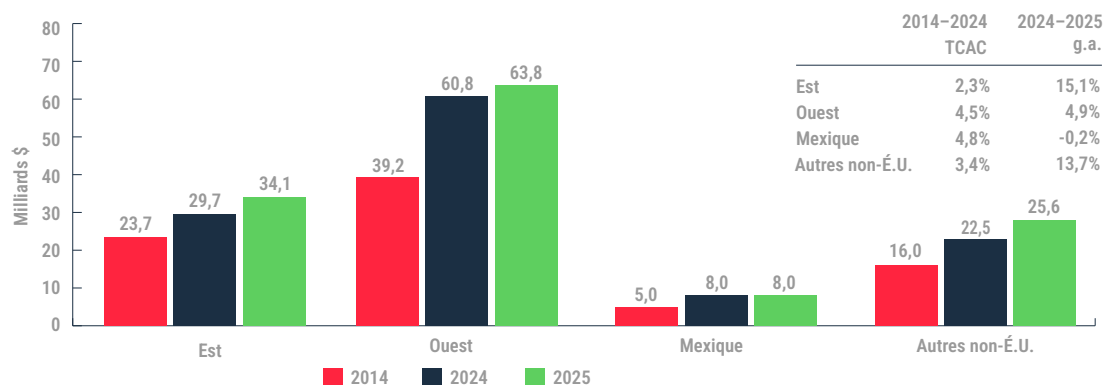
Les chemins de fer canadiens facilitent le commerce avec le Mexique tant par les exportations rail-maritime que par les mouvements directs par voie terrestre. Au cours de la dernière décennie, les exportations maritimes vers le Mexique ont atteint en moyenne 1,5 milliard de dollars par année, tandis que les exportations ferroviaires directes par voie terrestre ont légèrement dépassé 2,1 milliards de dollars par année.<sup>xiii</sup> Les principales marchandises exportées directement par rail vers le Mexique comprennent l'acier, l'aluminium, les produits automobiles et les produits alimentaires.<sup>xiv</sup>

## LES PRINCIPAUX PARTENAIRES COMMERCIAUX DU CANADA

Après avoir examiné les marchandises transportées par les chemins de fer, manutentionnées par les ports et réparties entre l'Est et l'Ouest, nous nous penchons maintenant sur les principaux partenaires commerciaux du Canada, ceux qui seront essentiels pour permettre au pays de doubler ses exportations hors États-Unis.

L'analyse ci-dessous répartit les 26 principaux partenaires commerciaux du Canada hors États-Unis entre l'Est et l'Ouest, selon la côte canadienne la plus probable d'exportation (Fig. 9). Elle examine le taux de croissance annuel composé (TCAC) pour la période 2014-2024 afin d'observer les tendances à long terme, ainsi que la variation entre 2024 et 2025 pour comprendre vers quels marchés les exportateurs canadiens ont pu se réorienter à la suite des tarifs américains punitifs. Les données portent sur la valeur commerciale, et non sur le volume. Dans l'analyse ci-après, les exportations par voie aérienne ne sont pas incluses.<sup>xv</sup>

**Fig. 9 : Exportations canadiennes de marchandises vers des partenaires commerciaux autres que les É.-U., par corridor (excluant le transport aérien)**



Source: Analyse de l'ACFC basée sur les données du tableau 12-10-0177-01 de Statistique Canada.

### Partenaires de l'Est

De 2014 à 2024, les exportations canadiennes, par voie non aérienne, vers les principaux partenaires de l'Est ont augmenté à un rythme annuel de 2,3 %. La croissance la plus forte, en termes absolus, a été enregistrée avec les Pays-Bas et l'Allemagne.

En 2025, lorsque les États-Unis ont imposé des tarifs élevés sur plusieurs produits canadiens, les entreprises canadiennes ont réussi à se réorienter vers leurs principaux partenaires commerciaux de l'Est. Les exportations par voie non aérienne vers cette région ont augmenté de 15,1 % par rapport à l'ensemble de l'année précédente, la plus forte hausse parmi toutes les régions. De 2024 à 2025, soutenues par l'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne, les exportations canadiennes par voie non aérienne ont affiché une croissance à deux chiffres vers l'Espagne (40%), l'Italie (36%), les Pays-Bas (33%), l'Allemagne (29%), la Belgique (11%), et la France (11%). Les exportations par voie non aérienne vers le Brésil ont également bondi de 38 %. Fait encourageant, la croissance des exportations vers l'Europe a été diversifiée et forte dans l'ensemble. En glissement annuel, les exportations vers l'Union européenne (y compris par voie aérienne) ont augmenté pour 23 des 25 principaux produits de catégorie SH-2.<sup>xvi</sup>

### Partenaires de l'Ouest

De 2014 à 2024, les exportations canadiennes par voie non aérienne vers les principaux partenaires de l'Ouest ont augmenté de 4,5 % par année. La croissance la plus forte, en termes absolus, a été enregistrée avec la Chine, suivie du Japon, de la Corée du Sud et de l'Inde.

En 2025, le Canada a exporté (par voie non aérienne) près de 4 milliards de dollars de plus vers la Chine qu'en 2024 (+14 %). Les fortes hausses des exportations de produits pétroliers, de cuivre, de minerai de fer, de blé et de soya ont plus que compensé les baisses observées dans les produits soumis à des tarifs, comme le canola et le homard. Le Canada a également enregistré une croissance marquée des exportations par voie non aérienne vers Hong Kong (95%), Singapour (63%), et l'Indonésie (29%), suivie d'une hausse plus modeste vers l'Australie (+11 %). Les exportations par voie non aérienne vers d'autres partenaires clés de l'Ouest ont diminué, notamment une baisse de 35 % vers l'Inde, principalement attribuable à une réduction importante des exportations de pois et de lentilles.

## Le Mexique

Le Mexique est un partenaire commercial important pour le Canada, les exportations par voie non aérienne ayant augmenté à un rythme annuel de 4,8 % entre 2014 et 2024. Les marchandises canadiennes y sont acheminées soit par la côte Est, la côte Ouest, soit par voie terrestre transfrontalière. En 2025, les tarifs américains ont entraîné des répercussions sur les secteurs nord-américains de l'acier, de l'aluminium et de l'automobile.

## Autres partenaires hors États-Unis (au-delà des 26 principaux partenaires)

Les exportations canadiennes par voie non aérienne vers l'ensemble des autres pays hors États-Unis (au-delà des 26 principaux partenaires) ont augmenté à un rythme annuel moyen de 3,4 % entre 2014 et 2024, puis de 13,7 % en 2025.

# Transformer l'ambition en action

Atteindre l'objectif du gouvernement de doubler les exportations vers les marchés hors États-Unis reposera sur une collaboration étroite à travers l'ensemble des chaînes d'approvisionnement du transport au Canada.

Les industries canadiennes sont bien positionnées pour approvisionner les marchés mondiaux. Leur capacité à livrer des marchandises de manière efficace et fiable s'améliorera grâce à une collaboration renforcée entre l'industrie et le gouvernement fédéral afin d'identifier les investissements d'infrastructure à fort impact, d'élaborer des processus réglementaires efficaces, d'assurer la stabilité de la main-d'œuvre et de mettre en œuvre des politiques favorisant la mobilisation de capitaux privés.

L'amélioration de la fluidité dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, d'un bout à l'autre, soutiendra l'augmentation des volumes d'exportation par les côtes de l'Est, de l'Ouest et de l'Arctique. Cela comprend des investissements publics dans les infrastructures appartenant à l'État, ainsi que des politiques renforçant la confiance des investisseurs et soutenant les investissements du secteur privé dans les infrastructures.

## INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURE

L'Association des administrations portuaires canadiennes estime que la réalisation de l'agenda commercial du gouvernement nécessitera entre 15 et 21 milliards de dollars d'investissements en infrastructures d'ici 2040.<sup>xvii</sup> Compte tenu de l'ampleur de ces besoins, la participation du secteur privé est essentielle pour répondre aux exigences à long terme du Canada en matière d'infrastructures commerciales. Les investissements publics doivent donc soutenir et catalyser l'investissement privé afin de permettre au Canada de répondre efficacement à la demande mondiale.

## RÉFORME RÉGLEMENTAIRE

En plus de financer les infrastructures, les processus réglementaires doivent permettre le développement rapide des projets essentiels. Les entreprises canadiennes ont souligné l'importance d'accroître la capacité des principaux points d'accès au commerce, comme le port de Vancouver et le port de Montréal, afin de soutenir la croissance des exportations. Le permis pour l'agrandissement du Terminal 2 de Roberts Bank au port de Vancouver a été retardé pendant près d'une décennie. De tels délais empêchent les entreprises canadiennes de construire de nouvelles infrastructures assez rapidement pour saisir les occasions offertes par les marchés mondiaux. Pour soutenir la diversification des exportations, le Canada doit s'assurer que ses processus réglementaires offrent des décisions rapides, transparentes et prévisibles pour les projets d'infrastructure et les projets industriels. Les améliorations devraient inclure des échéanciers plus clairs, une meilleure coordination entre les diverses juridictions, ainsi que des processus de consultation plus efficaces qui soutiennent à la fois la croissance économique et l'intérêt public.

## ASSURER LA STABILITÉ DE LA MAIN-D'ŒUVRE

Les exportateurs canadiens s'attendent à des services de transport ferroviaire et maritime fiables et ininterrompus pour acheminer leurs marchandises vers les marchés mondiaux. Les arrêts de travail survenus en 2023 et tout au long de 2024 ont démontré l'ampleur des répercussions que ces interruptions peuvent avoir sur les réseaux logistiques nationaux, entraînant des effets immédiats pour les travailleurs, les entreprises et la réputation du Canada en tant que partenaire commercial fiable. En 2023 et 2024, on a recensé plus de 60 arrêts de travail dans le secteur canadien du transport, représentant 230 000 journées de travail non travaillées en 2023 et 1,3 million en 2024, le nombre le plus élevé de journées-personnes non travaillées dans ce secteur depuis 1966.<sup>xviii</sup> Les arrêts de travail dans l'industrie ferroviaire ont des effets particulièrement importants sur les volumes commerciaux. Les perturbations augmentent les coûts pour les consommateurs et peuvent décourager les entreprises internationales de faire affaire avec le Canada.

Le gouvernement du Canada doit moderniser le Code canadien du travail afin de réduire la probabilité d'arrêts de travail et de renforcer la fiabilité des chaînes d'approvisionnement. Un cadre modernisé devrait prévoir la nomination d'un médiateur spécial chargé de formuler des recommandations aux parties en litige concernant les modalités d'une nouvelle convention. Si les parties ne parviennent pas à conclure une entente avec l'aide du médiateur spécial, le Code modernisé devrait prévoir que le gouvernement puisse imposer directement et rapidement un arbitrage final et exécutoire, au moyen d'un pouvoir législatif explicite et conçu à cette fin, lorsqu'un arrêt de travail risquerait d'entraîner un préjudice économique national ou disproportionné.

## AMORTISSEMENT ACCÉLÉRÉ (IMMÉDIAT)

La capacité du Canada à attirer des investissements privés dans les infrastructures et les avoirs de production est essentielle pour soutenir la croissance des exportations. Au cours de la dernière décennie, l'économie canadienne a affiché une performance inférieure à celle de plusieurs pays de l'OCDE en matière d'investissement des entreprises et de croissance de la productivité. Selon l'économiste Trevor Tombe, si la croissance de la productivité du Canada avait suivi le rythme des autres grandes économies, la taille de l'économie canadienne serait aujourd'hui environ 12 % plus élevée.<sup>xix</sup>

Les développements récents en matière de politiques économiques aux États-Unis ont intensifié ce défi concurrentiel. L'adoption de la *One Big Beautiful Bill Act* a introduit de façon permanente une dépréciation accélérée à 100 % pour l'ensemble de l'économie américaine, améliorant de manière significative les

incitatifs à l'investissement pour les industries à forte intensité de capital. Ce changement de politique modifie substantiellement le paysage concurrentiel, en particulier pour les entreprises qui exercent des activités des deux côtés de la frontière.

En réponse à ces évolutions, de nombreux groupes industriels ont demandé au gouvernement du Canada d'adopter des politiques fiscales plus concurrentielles afin de stimuler l'investissement du secteur privé.<sup>xx</sup> L'introduction d'un amortissement immédiat à 100 % dans l'ensemble des industries pourrait favoriser le renouvellement du capital, améliorer la productivité et soutenir la production nationale dans un contexte de forte incertitude commerciale. Les chemins de fer canadiens réalisent déjà des investissements substantiels dans les infrastructures : en 2024 seulement, ils ont investi 4,5 milliards de dollars, dont 2,4 milliards dans les infrastructures de voies et de chaussées. L'élargissement des politiques d'amortissement accéléré pourrait consolider ces investissements en encourageant une mobilisation accrue de capitaux privés, contribuant ainsi à soutenir la diversification des exportations.

## CRÉDIT D'IMPÔT À L'INVESTISSEMENT POUR LES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL

Les chemins de fer d'intérêt local (CFIL) constituent un élément essentiel du réseau de transport canadien et jouent un rôle déterminant dans la diversification des exportations. Collectivement, les CFIL canadiennes acheminent 49,2 milliards de dollars de marchandises chaque année, dont une grande partie est exportée vers des marchés hors États-Unis. Ces chemins de fer assurent des liaisons cruciales entre les industries régionales et les voies principales du réseau ferroviaire, soutenant l'activité économique dans les secteurs d'agriculture, de foresterie, minier et manufacturier.

Cependant, les CFIL sont confrontés à des défis importants. Beaucoup exploitent des embranchements à faible densité, qui exigent des niveaux élevés d'entretien et d'investissement en capital. Les coûts fixes élevés, le vieillissement des infrastructures, la volatilité des produits transportés et les politiques favorisant d'autres modes de transport, comme le camionnage, exercent une pression financière considérable sur ces exploitants.

Les crédits d'impôt se sont révélés être un outil efficace pour combler les lacunes en matière d'investissement dans les infrastructures. Aux États-Unis, le secteur des chemins de fer d'intérêt local bénéficie depuis plus de 20 ans du *45G Short Line Tax Credit*, un crédit d'impôt récemment rendu permanent.

Le Canada a commencé à combler cette lacune en matière de politiques publiques. Dans le budget de 2025, la province de l'Ontario a introduit un crédit d'impôt de 50 %, pouvant atteindre 8 500 \$ par mille de voie, afin de soutenir les chemins de fer d'intérêt local de la province.<sup>xxi</sup> L'élargissement d'un programme similaire à l'échelle nationale renforcerait le réseau canadien de CFIL et apporterait un soutien aux chaînes d'approvisionnement d'exportation. Compte tenu de la taille du réseau de CFIL au Canada, un programme national offrant un crédit d'impôt de 50 %, jusqu'à 8 500 \$ par mille de voie, représenterait un coût maximal d'environ 53 millions de dollars par année, tout en mobilisant des dizaines de millions de dollars d'investissements privés.<sup>xxii</sup>

## Conclusion

L'objectif du Canada de doubler ses exportations vers les marchés hors États-Unis au cours de la prochaine décennie reflète une évolution stratégique de la perspective économique du pays. Les récentes perturbations commerciales ont mis en évidence l'importance de disposer de chaînes d'approvisionnement résilientes et diversifiées. De manière encourageante, la demande mondiale pour les produits canadiens demeure forte, et les exportateurs ainsi que les fournisseurs de services de transport au Canada ont démontré leur capacité à s'adapter rapidement et à se tourner vers de nouveaux marchés lorsque les circonstances l'exigent.

La réalisation de cet objectif reposera non seulement sur la diplomatie commerciale, mais aussi sur la capacité du Canada à acheminer efficacement ses marchandises vers les marchés mondiaux. Les données présentées dans ce rapport démontrent que le réseau ferroviaire joue un rôle central dans la croissance des exportations vers les marchés hors États-Unis. Le réseau ferroviaire canadien relie les régions productrices de ressources aux portes d'entrée maritimes et prend en charge une part substantielle des marchandises destinées aux marchés d'outre-mer.

Pour transformer cette ambition en réalité, le Canada doit renforcer la confiance des investisseurs et mettre en place des politiques qui encouragent l'investissement privé, notamment l'amortissement accéléré (immédiat) et un crédit d'impôt pour les chemins de fer d'intérêt local. Il devra également réformer les processus réglementaires afin qu'ils soient plus rapides, transparents et prévisibles, et moderniser les lois du travail pour réduire les perturbations.

La diversification des échanges commerciaux repose sur des infrastructures performantes, des investissements soutenus et des chaînes d'approvisionnement efficaces qui relient les producteurs canadiens à la demande mondiale. Avec une décennie pour agir, le Canada doit prendre les mesures nécessaires pour positionner durablement ses exportateurs en vue de réussir sur les marchés internationaux.

## Références

- i CPCS, *International Comparison of Railway Freight Rates*, January 31, 2023.
- ii Gouvernement du Canada, *Budget 2025*.
- iii Trevor Tombe, *Doubling Canada's Non-US exports is actually easy*, Macdonald-Laurier Institute, October 31, 2025.
- iv Gouvernement du Canada, *Budget 2025*.
- v Ibid.
- vi CPCS, *International Comparison of Railway Freight Rates*, January 31, 2023.
- vii Association des chemins de fer du Canada, *Tendances ferroviaires 2025*.
- viii Ibid.
- ix Analyse de l'ACFC basée sur les données du tableau 12-10-0011-01 de Statistique Canada.
- x Analyse de l'ACFC basée sur les données des *Tableaux de l'addendum au rapport annuel 2024* de Transports Canada et du tableau 23-10-0216-01 de Statistiques Canada.
- xi Analyse de l'ACFC basée sur les données des *Tableaux de l'addendum au rapport annuel 2024* de Transports Canada.
- xii Les données de Prince Rupert ventilées entre cargaisons entrantes et sortantes ne sont pas accessibles au public.
- xiii Analyse de l'ACFC basée sur les données du tableau 12-10-0177-01 de Statistique Canada.
- xiv Ibid.
- xv Les exportations par voie aérienne sont principalement composées de marchandises à forte valeur et à faible poids (p. ex. métaux précieux, équipements médicaux, produits pharmaceutiques, etc.). Les besoins en infrastructures et les coûts de transport (en proportion de la valeur des produits) y sont relativement faibles. Par conséquent, l'infrastructure de la chaîne d'approvisionnement ne constitue généralement pas un facteur limitatif.
- xvi Gouvernement du Canada, *Données sur le commerce en direct*.
- xvii Association des administrations portuaires canadiennes, *Soumission écrite présentée au Comité permanent des finances de la Chambre des communes pour les consultations prébudgétaires en avance du prochain budget fédéral*, juillet 2025.
- xviii Railway Association of Canada, *The Significant Impacts of Work Stoppages in Canada's Transportation Sector*, 2025.
- xix Trevor Tombe, *Doubling Canada's Non-US exports is actually easy*, Macdonald-Laurier Institute, October 31, 2025.
- xx Moving Economies, FINA Pre-budget Submission, August 2025.
- xxi Gouvernement de l'Ontario, *Budget de l'Ontario 2025, Annexe : Mesures fiscales en détail et autres initiatives législatives*.
- xxii Calcul de l'ACFC basé sur la longueur des voies, d'après le tableau 23-10-0051-01 de Statistique Canada.