

Stratégie binationale des transports pour la région frontalière du Niagara

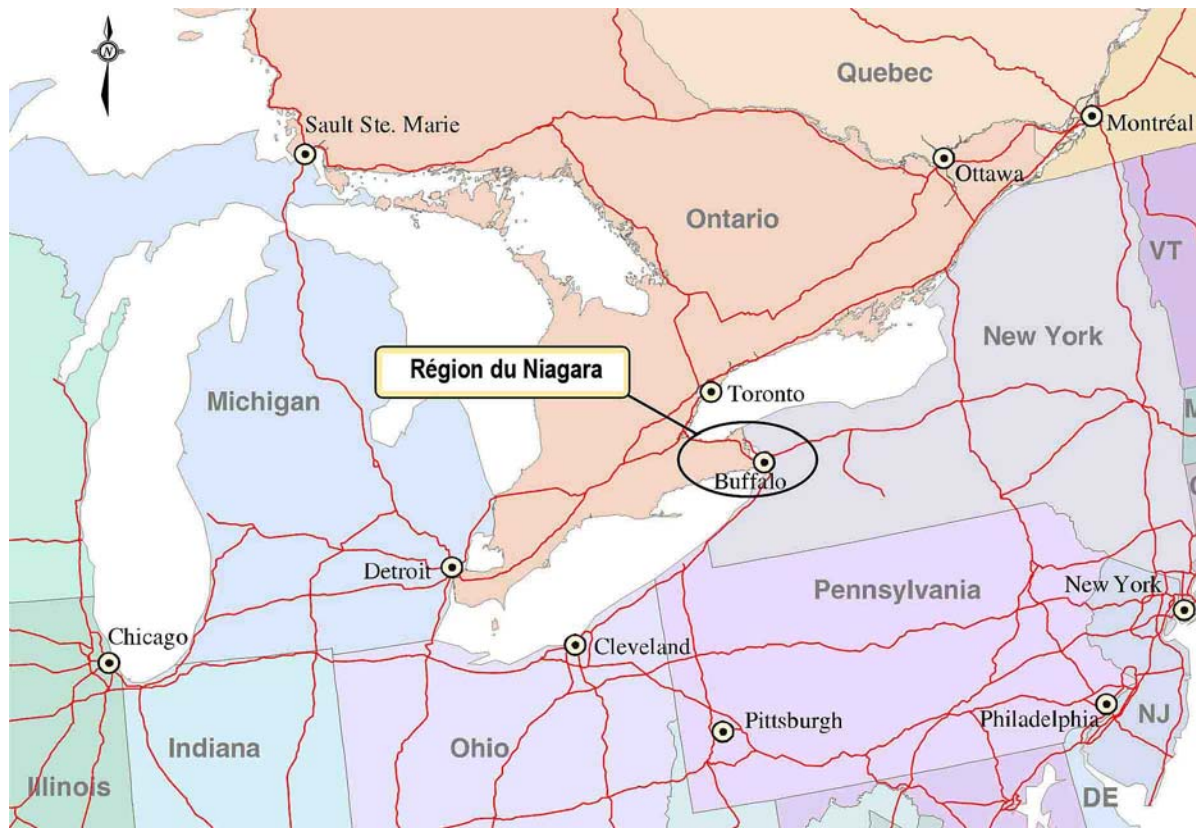
Décembre 2005



Table des matières

| | Page |
|---|------|
| Préface | 3 |
| Introduction et vision | 5 |
| Procédure d'élaboration de la stratégie | 8 |
| Caractéristiques de la région frontalière du Niagara et perspectives d'avenir | 12 |
| Difficultés et possibilités | 23 |
| Une stratégie pour la région frontalière du Niagara | 32 |
| Sigles et références bibliographiques | 44 |

La région frontalière du Niagara dans un contexte géographique plus vaste



Préface

La Stratégie binationale des transports pour la région frontalière du Niagara a été élaborée afin de répondre aux besoins actuels et futurs en matière de transport aux passages frontaliers de la région et dans leurs corridors d'accès. Ces besoins font partie d'un ensemble plus vaste d'améliorations des transports requises dans l'ensemble de la région.

Cette stratégie a été élaborée dans le cadre d'une collaboration dirigée par le ministère des Transports de l'Ontario et le New York State Department of Transportation, avec la participation d'organismes représentant les divers paliers de gouvernement (fédéraux, provinciaux/d'État, régionaux et locaux) et d'intervenants de l'industrie des deux côtés de la frontière.

Compte tenu de la nature unique et évolutive des défis liés à la planification et à la gestion de cette région internationale, il est important que cette stratégie soit maintenue à jour. Elle continuera donc à évoluer au fur et à mesure que les questions émergentes, notamment les nouvelles mesures de sécurité proposées pour la frontière, seront définies, évaluées et réglées. La coordination soutenue des stratégies visant les transports, l'économie et la gestion de la croissance permettra de régler les questions complexes liées aux postes frontaliers internationaux de la région du Niagara.

La mise en œuvre des recommandations de cette stratégie se fera de façon efficace et coordonnée grâce à la création d'un groupe permanent et structuré de coordination des passages frontaliers.

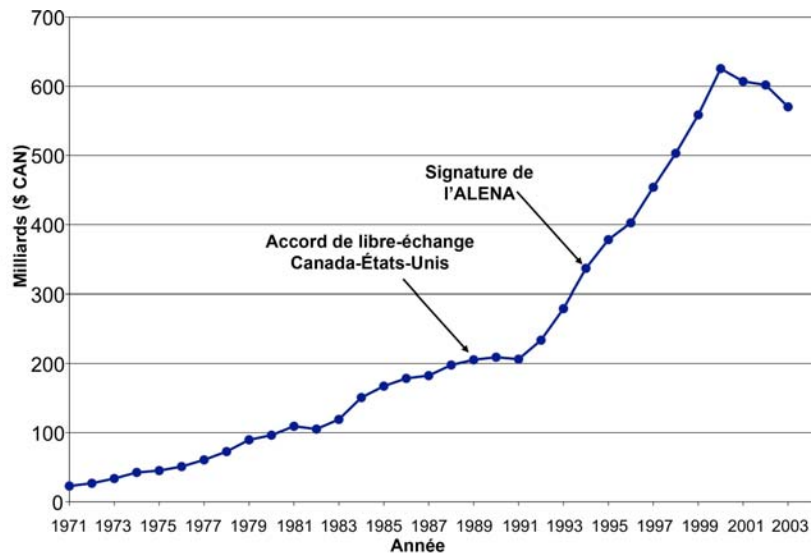
Énoncé de mission pour la Stratégie binationale des transports

Élaborer un plan d'action stratégique tirant partie des effets synergiques afin de régler les problèmes actuels et de répondre aux besoins futurs des postes frontaliers le long du Niagara, en vue de soutenir le commerce et le tourisme.

Vision pour la région frontalière du Niagara

Le déplacement des personnes et des marchandises se fait de façon sécuritaire et efficace dans la région binationale du Niagara, grâce à un réseau de transport unifié qui fait appel à des solutions multimodales, qui respecte l'environnement et qui favorise la croissance économique.

Échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis¹



Le Canada et les États-Unis sont les plus grands partenaires commerciaux au monde. Leurs économies sont extrêmement intégrées et dépendent en grande partie du commerce transfrontalier. Il est donc essentiel de disposer d'une frontière moderne qui permette le passage efficace et sécuritaire des personnes et des marchandises, afin que les deux pays puissent poursuivre leur croissance économique et commerciale. Par suite du renforcement des exigences en matière de sécurité depuis le 11 septembre 2001, il est devenu nécessaire d'examiner d'encore plus près le fonctionnement de nos postes frontaliers et de leurs accès de façon à ce que l'amélioration de l'efficacité et le renforcement des mesures de sécurité aillent de concert.

Le Niagara constitue une frontière naturelle unique entre l'Ontario et l'État de New York. Cette région frontalière comprend les chutes du Niagara, l'une des attractions touristiques les plus célèbres au monde, qui attirent chaque année quelque 14 millions de personnes venues du monde entier.² Utilisés pour environ 16 pour cent de l'ensemble des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis³, les quatre ponts routiers et les deux ponts ferroviaires actifs enjambant le Niagara font aussi de cette région le deuxième passage frontalier commercial le plus fréquenté entre le Canada et les États-Unis. La mise en place et la gestion soutenue de passages frontaliers et de corridors d'accès sécuritaires et efficaces présentent une importance capitale pour la région, la province, l'État et les deux nations.

Reconnaissant les liens économiques étroits entre les deux pays, la province de l'Ontario et l'État de New York ont organisé en juin 2001 une conférence au sommet à laquelle ont participé le premier ministre de l'Ontario et le gouverneur de New York. Les participants à cette conférence ont souligné l'importance vitale de la région frontalière du Niagara et sont à l'origine de la création

d'un groupe de travail binational qui comprenait des représentants des fournisseurs de services de transport et des pouvoirs publics (État, province et municipalités) et qui était chargé de définir l'orientation d'une stratégie binationale des transports pour la région frontalière du Niagara et d'en diriger l'élaboration.

Au niveau opérationnel, on a créé un comité directeur comprenant des représentants du New York State Department of Transportation (NYSDOT), du ministère des Transports de l'Ontario (MTO), des organismes responsables des transports au niveau fédéral dans les deux pays, des organismes de planification locaux et des organismes responsables de l'administration des ponts et on l'a chargé de coordonner l'élaboration de la stratégie. Tout en tenant compte à la fois des possibilités de développement économique pour la région binationale du Niagara et des retombées négatives qu'aurait sur l'économie l'absence de solution aux problèmes de la frontière, cette stratégie des transports a évolué afin de refléter la nouvelle complexité des déplacements transfrontaliers à la suite des événements du 11 septembre et du renforcement de la sécurité aux frontières.

La stratégie a été élaborée afin de tenir compte des facteurs suivants :

- transports, aujourd'hui et à l'avenir – problèmes liés aux passages frontaliers et améliorations nécessaires, compte tenu des tendances du commerce et de l'économie au niveau mondial;
- liaison avec les centres démographiques, économiques et de loisirs dans les deux pays par l'intermédiaire de corridors de transport clés;
- choix de plusieurs modes de transport;

- redondance suffisante au sein du réseau ou capacité de composer avec des périodes de stress sur des liaisons données;
- plan de mise en œuvre définissant précisément les rôles, les responsabilités et les échéances.

Cette vision s'appuie sur des objectifs précis :

- les personnes qui font régulièrement la navette et les autres voyageurs effectuent des déplacements sécuritaires, prévisibles et efficaces dans la région du Niagara;
- les économies nationales et régionales enregistrent une expansion et prospèrent grâce au mouvement rapide, prévisible et sécuritaire des marchandises et des personnes dans la région;
- le transport des marchandises et des personnes, de même que l'infrastructure, sont sécuritaires;
- les prises de décision tiennent compte de l'importance de l'environnement et du bien-être des collectivités frontalières.

L'étude s'appuie sur les projets existants et sur les initiatives possibles et les intègre dans une stratégie complète qui répond aux besoins en transport dans la région frontalière par une approche synergique.

Le mandat, l'expertise et les connaissances des intervenants constituent des éléments importants de l'élaboration de la stratégie.

Procédure d'élaboration de la stratégie

Au cours des ans, la région frontalière du Niagara, y compris les corridors routiers conduisant à la frontière et les passages frontaliers, a fait l'objet de nombreux projets, propositions et études d'organismes des secteurs public et privé. Bon nombre de ces initiatives se poursuivent et constituent un élément important de la procédure globale d'élaboration de la stratégie.

L'élaboration de cette stratégie binationale des transports s'est déroulée en plusieurs étapes :

- examen d'ensemble des systèmes de transport existants dans la région du Niagara;
- examen et documentation de tous les projets et de toutes les initiatives connus jusqu'alors;
- préparation d'une vue d'ensemble des tendances et des prévisions en matière de déplacements;
- examen des techniques de contrôle actuelles et proposées applicables aux passages frontaliers;
- participation des intervenants afin de cerner les difficultés et les possibilités permanentes et émergentes;
- détermination des limites et des problèmes en matière de contrôle et de transport à la frontière;
- étude des possibilités d'optimiser l'utilisation de tous les modes de transport pour améliorer le rendement du système de transport frontalier;
- recensement des questions et stratégies relatives aux systèmes de transport intelligents (STI);

- élaboration d'une vision à long terme qui :
 - permettra d'évaluer les initiatives actuelles et possibles selon leur capacité à résoudre les problèmes recensés et à soutenir les objectifs établis, leur synergie avec d'autres initiatives et leur calendrier de mise en œuvre;
 - permettra de recommander des stratégies accompagnées d'un plan d'action appuyant cette vision.

Les questions et stratégies en matière de STI ont été définies dans le cadre d'une étude de portée plus générale menée sous l'égide du NYSDOT. Les principaux résultats de cette étude, y compris les questions et opportunités liées aux STI à l'égard de la région frontalière du Niagara, ont été intégrés dans cette stratégie binationale des transports.

La stratégie s'appuie sur les projets existants et sur les initiatives possibles et les intègre dans une stratégie complète qui répond aux besoins en transport dans la région frontalière par une approche synergique. Elle débouchera sur l'élaboration d'une série de plans d'action visant à assurer que chaque initiative au sein de la stratégie progresse sans retard en tenant compte de la croissance des demandes et permettant de mesurer le succès de ces initiatives.

Consultation des intervenants

Dans les deux pays, il y a de nombreux organismes de réglementation dont le mandat et le rôle, tels que prévus par la loi, auront des répercussions sur l'efficacité globale des passages frontaliers et de leurs corridors d'accès. D'autres intervenants, comme les utilisateurs et les prestataires de services de la région frontalière du Niagara, ont des points de vue intéressants sur les difficultés et les moyens d'améliorer l'efficacité des passages frontaliers. Les mandats, l'expertise et la connaissance de ces

divers intervenants constituent des éléments importants de l'élaboration de la stratégie.

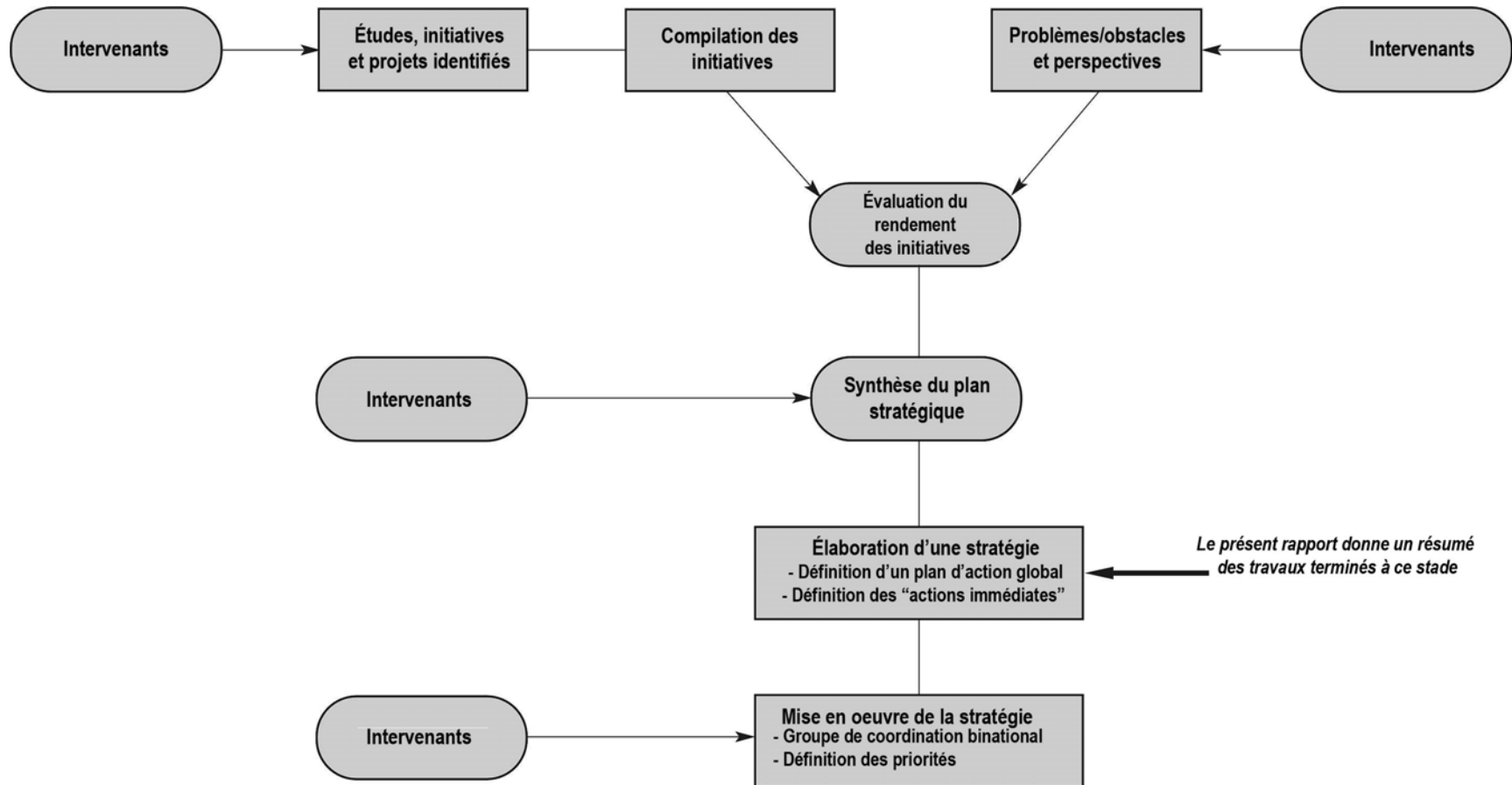
La consultation visait plus particulièrement à recueillir les commentaires des intervenants suivants :

- organismes responsables de l'inspection aux frontières (administrations fédérales canadienne et américaine);
- organismes d'exécution;
- municipalités;
- associations d'expéditeurs, de courtiers et de camionneurs;
- compagnies de chemin de fer;
- organismes des secteurs de l'automobile et l'autobus;
- organismes du secteur maritime;
- groupes du secteur privé proposant de nouveaux passages frontaliers;
- organismes économiques et touristiques.

L'équipe chargée du projet a également eu de nombreuses discussions avec les organismes responsables des transports aux divers paliers de gouvernement (fédéral, État, province et régional) ainsi qu'avec les organismes responsables de l'administration des ponts dans les régions de Niagara Falls et de Fort Erie/Buffalo. Pour accroître la participation des intervenants et pour documenter et recueillir des observations quant à la progression de la stratégie, plus d'une centaine de représentants d'organismes des secteurs public et privé ont été invités à participer à une rencontre d'une journée à la mi-juin 2004. Les discussions tenues et les observations recueillies au cours de cette

séance et depuis lors ont été intégrées dans la stratégie globale, et ce rapport en tient compte.

La consultation menée au cours de l'étude a également permis aux intervenants d'avoir un aperçu plus large de l'interdépendance de leurs propres projets et du réseau complet des transports.



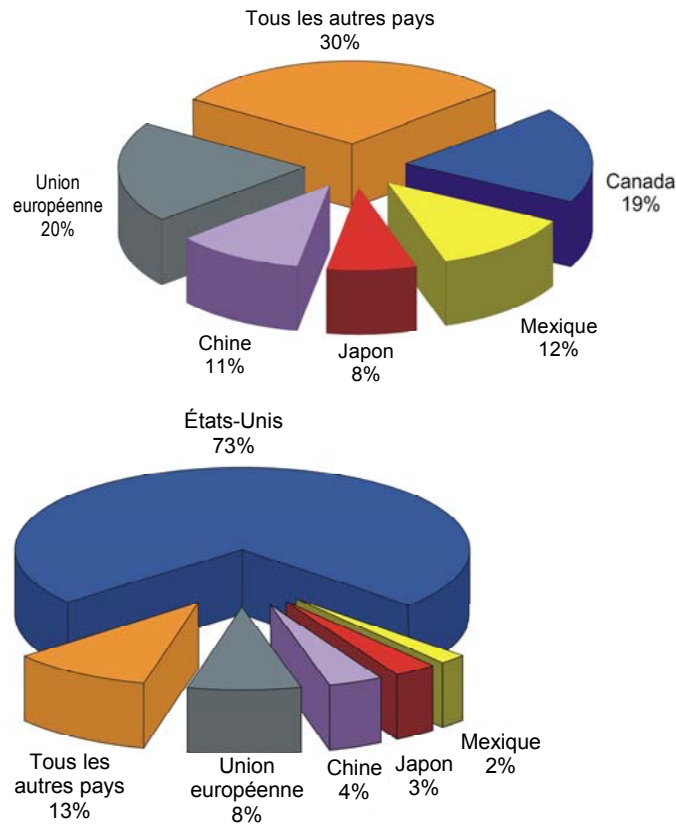
Procédure d'élaboration de la stratégie

La région frontalière du Niagara est un point de passage essentiel pour les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis.

C'est également un point de passage et de destination touristique de renommée mondiale.

Caractéristiques de la région frontalière du Niagara et perspectives d'avenir

Commerce international des États-Unis – 2004



Commerce international du Canada – 2004

L'importance économique

Les passages internationaux le long de la région frontalière du Niagara sont reconnus, des deux côtés de la frontière, pour leur contribution importante à la prospérité économique au niveau local, régional, provincial, de l'État et national.

Les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis, tous modes confondus, ont augmenté de 239 milliards de dollars en 1990 à près de 556 milliards de dollars¹ en 2004⁴, soit une augmentation de près de 133 pour cent. Ce volume d'échanges commerciaux bilatéraux est le plus important au monde et il représente environ 74 pour cent du commerce international du Canada et 20 pour cent de celui des États-Unis.⁵ La relation économique entre l'Ontario et les États-Unis est tout aussi étroite puisqu'elle représente environ 60 pour cent de la valeur totale du fret acheminé entre les deux pays, tous modes confondus, dont 78 pour cent du fret ferroviaire du Canada et 74 pour cent du fret routier.⁶

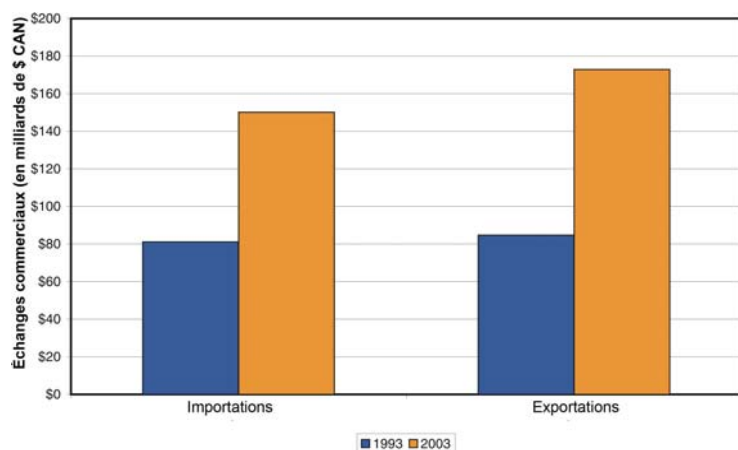
En 2004, environ 91 pour cent de toutes les exportations de l'Ontario et 69 pour cent de ses importations dépendaient du marché américain.⁷

La part de l'État de New York dans le marché canadien est considérablement moins importante puisqu'elle ne représente que 7 pour cent du volume total des échanges commerciaux entre les deux pays. Néanmoins, l'Ontario et l'État de New York sont des partenaires économiques importants puisque 54 pour cent de la

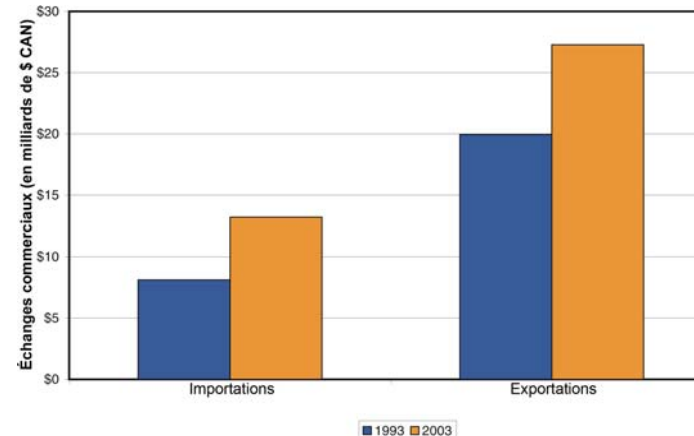
* Toutes les valeurs monétaires dans ce rapport sont en dollars canadiens, à moins d'indication contraire.

valeur totale des échanges commerciaux de cet État avec le Canada, estimée à 39 milliards de dollars, sont avec l'Ontario.⁸

En 2004, le fret routier traversant les ponts internationaux de la frontière du Niagara représentait 70 milliards de dollars au total⁹. Avec 20 pour cent de la valeur du fret routier et 17 pour cent du volume de la circulation des camions franchissant la frontière entre le Canada et les États-Unis, cette région est sans aucun doute une passerelle économique essentielle entre les deux nations.¹⁰



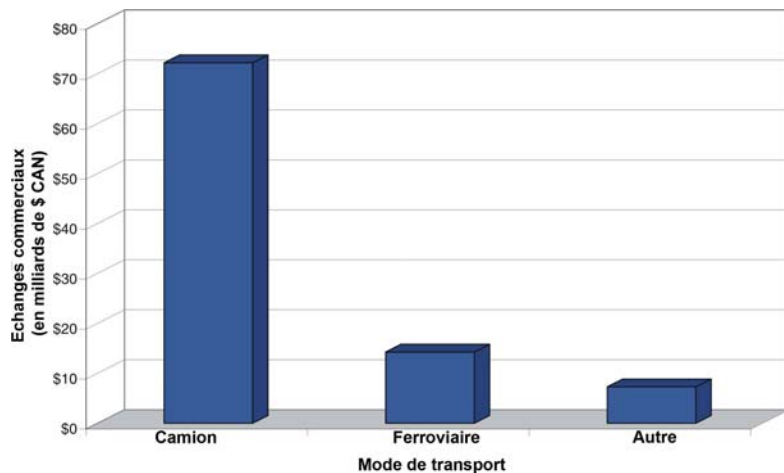
Échanges commerciaux entre l'Ontario et les États-Unis (1993–2004)



Échanges commerciaux entre l'État de New York et le Canada (1993–2004)

D'autres facteurs économiques entrent en jeu, notamment :

- La frontière constitue le deuxième corridor commercial le plus fréquenté entre le Canada et les États-Unis. Plus de 15 millions de véhicules, dont 2,3 millions étaient des camions, ont franchi la frontière en 2004.¹¹
- En 2004, la valeur des marchandises ayant franchi la frontière dans la région du Niagara était d'environ 70 milliards pour le transport par camion et 14 milliards pour le transport ferroviaire.¹²

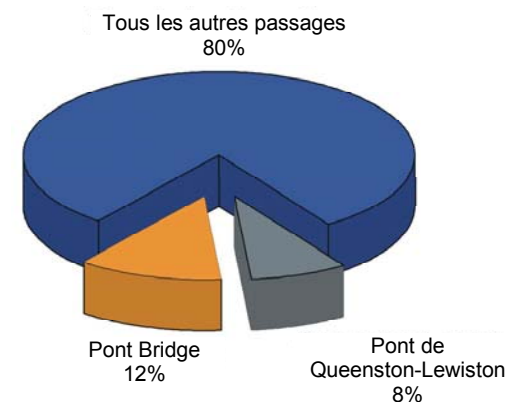


**Commerce transfrontalier dans la région du Niagara
(valeur de 2004 par mode)**

- Environ 480 000 emplois en Ontario et 348 000 dans l'État de New York dépendent du commerce transfrontalier.^{13, 14}
- Le secteur de l'automobile, un des moteurs clés de l'économie de l'Ontario avec environ 17 pour cent de la production de véhicules motorisés en Amérique du Nord, compte parmi les principaux utilisateurs des passages frontaliers de la région Niagara. Chaque jour, environ un millier de camions transportant des biens liés au secteur de l'automobile, d'une valeur totale de 64 millions de dollars, traversent la frontière du Niagara. Ceci compte pour 22 pour cent des échanges commerciaux de l'Ontario dans ce secteur, en termes de volume de circulation des camions.¹⁵

De 1990 à 2000, le taux de croissance du nombre de camions franchissant la frontière dans la région du Niagara était de 5,6 pour cent par an, soit une augmentation extraordinaire par rapport au PIB (produit intérieur brut).¹⁶ Ce nombre s'est stabilisé

entre 2000 et 2004 en raison des événements du 11 septembre et, plus récemment, du ralentissement économique généralisé.



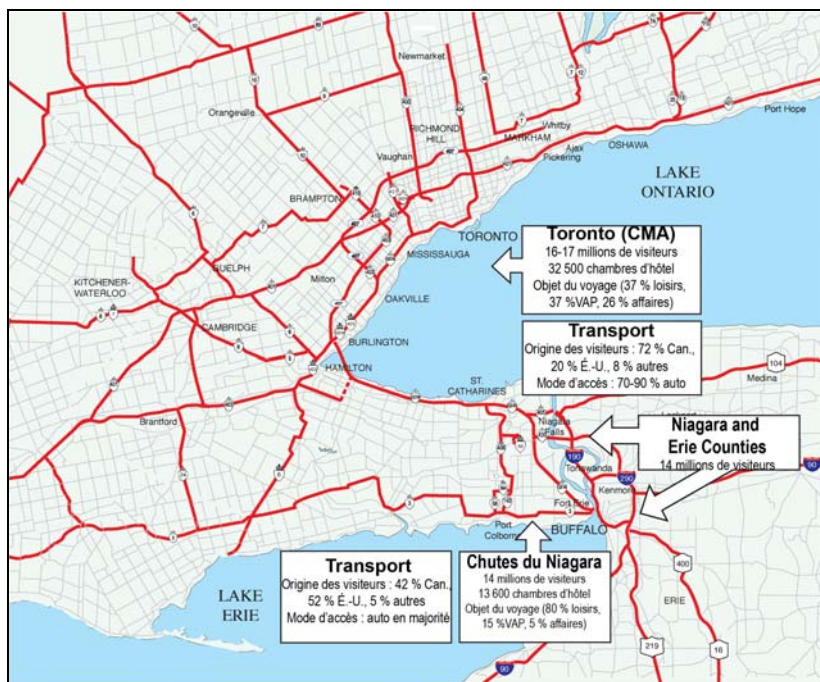
Valeur des marchandises acheminées par camion à la frontière entre le Canada et les États-Unis (2004)

La région frontalière du Niagara est aussi un point de passage et une destination touristique de renommée mondiale. Située le long de cette frontière internationale et à distance relativement faible de plusieurs grands centres urbains américains, cette région offre de nombreuses attractions qui attirent un grand nombre de visiteurs américains.

Selon un sondage effectué auprès des automobilistes traversant la frontière dans la région du Niagara en l'an 2000, près de 60 pour cent des résidents de l'État de New York entrant en Ontario les jours de semaine, et 65 pour cent les fins de semaine, se déplaçaient à des fins touristiques, alors que les nombres correspondants pour les résidents de l'Ontario se rendant dans l'État de New York étaient de 25 pour cent et de 50 pour cent respectivement. Seulement 19 pour cent des résidents de l'Ontario

traversant la frontière durant les jours de semaine le faisaient pour des raisons professionnelles. En comparaison, moins de 6 pour cent des résidents de l'État de New York se rendant en Ontario un jour de semaine ont indiqué que c'était principalement pour des fins professionnelles.¹⁷

Du côté canadien, le nombre de visiteurs dans la région des chutes du Niagara atteint actuellement quelque 14 millions par an, avec une crête durant les mois d'été.¹⁸ Les touristes dépensent environ 1,9 milliard de dollars par an dans la région du Niagara et 5,7 milliards de dollars supplémentaires dans la région de Toronto et d'Hamilton.¹⁹ Près de 20 pour cent des emplois locaux dans la région du Niagara sont liés au tourisme.²⁰ Du côté américain, environ 14 millions de personnes visitent la région des deux comtés au cours d'une année typique, les villes de Buffalo et de Niagara Falls étant les principaux centres d'attraction.²¹



Répartition des visiteurs dans la région frontalière du Niagara et de Toronto

Corridors routiers canadiens et américains

En règle générale, la région frontalière du Niagara est bien desservie par le réseau existant d'autoroutes à accès contrôlé. Du côté canadien, le Queen Elizabeth Way (QEW) relie la région du Grand Toronto (RGT) à l'ensemble de la région frontalière du Niagara. Le QEW dessert le pont Peace directement, le pont Queenston-Lewiston par l'intermédiaire de l'autoroute 405 et les ponts Rainbow et le Whirlpool Rapids par l'intermédiaire de l'autoroute 420 et du réseau de routes locales à Niagara Falls.

Du côté américain, tous les ponts frontaliers sont desservis directement ou indirectement par l'autoroute I-190, elle-même reliée directement à l'autoroute New York State Thruway (I-90).



Corridors routiers au Canada et aux États-Unis

Passages frontaliers routiers

Frontière naturelle entre les deux pays, le Niagara est enjambé par quatre ponts reliés au réseau routier. Le pont Peace est un pont à péage à trois voies, exploité par la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority. La Commission du pont de Niagara Falls est responsable de l'exploitation de trois ponts à péage : les ponts Rainbow et de Queenston-Lewiston, qui ont chacun quatre voies, et celui de Whirlpool qui a deux voies. Le pont Whirlpool est à double niveau, le niveau inférieur étant réservé à la circulation automobile et le niveau supérieur étant un pont ferroviaire à la fois pour les trains de passagers et les trains de marchandises. Les véhicules commerciaux sont interdits de circulation sur les ponts Rainbow et Whirlpool, alors que les ponts Peace et Queenston-Lewiston sont ouverts à la fois à la circulation des véhicules commerciaux et des automobiles.



Passages frontaliers routiers du Niagara



Le pont Queenston-Lewiston



Le pont Whirlpool Rapids (pont supérieur dans la photo)



Le pont Rainbow



Le pont Peace

Postes frontaliers

L'infrastructure de traitement et les programmes d'inspection aux quatre ponts routiers actuels se répartissent de la façon suivante :

Passages frontaliers du Niagara – Infrastructure de traitement en 2005

| | | Pont Queenston- Lewiston | Pont Whirlpool (1) | Pont Rainbow (2) | Pont Peace |
|--------------------------------------|-------------------------|--------------------------------|--------------------------|---------------------|------------|
| Douanes et Immigration : | | | | | |
| Canada | - Guichets pour auto | 6 | 1 | 15 | 14 |
| | - Guichets pour camions | 3 | - | - | 4 |
| É.-U. | - Guichets pour auto | 6 | 2 | 18 | 11 |
| | - Guichets pour camions | 4 | - | - | 7 (3) |
| Programmes d'inspection : (4) | | | | | |
| NEXUS | | En instance | Oui | Oui | Oui |
| FAST | | Oui | - | - | Oui |
| Péage | | | | | |
| Direction | | Ouest | Ouest | Ouest | Ouest |
| Nombre de guichets | | 4 | 2 | 6 | 6 |

(1) Réservé aux automobilistes inscrits au programme NEXUS

(2) Réservés aux automobiles

(3) Cinq des sept guichets pour camions en direction des É.-U. peuvent être utilisés pour les automobiles lorsque le volume de la circulation le justifie.

(4) Voir les définitions de ces programmes à la page 18



NEXUS est un programme binational visant à accélérer le contrôle à la frontière canadoaméricaine des automobilistes (conducteurs et passagers) à faible risque inscrits au programme. De la même façon, le programme FAST est une initiative conjointe entre les gouvernements fédéraux du Canada et des États-Unis visant à accélérer le passage à la frontière des marchandises à faible risque.

Les programmes NEXUS et FAST sont disponibles au pont Peace. En 2004, environ 20 pour cent des automobilistes franchissant ce pont en période de pointe étaient enregistrés dans le programme NEXUS, ce qui reflète un nombre relativement élevé d'usagers réguliers. En dehors des périodes de pointe, l'usage de NEXUS est de 8 à 12 pour cent. Le nombre de camions inscrits au programme FAST au pont Peace représente une part de 3 à 5 pour cent. Le pont Rainbow est réservé aux automobiles et aux autobus, avec un taux d'utilisation de NEXUS d'environ 2 pour cent. Le pont Queenston-Lewiston est en cours de reconfiguration et les améliorations prévues incluent l'intégration des systèmes FAST et NEXUS. Le pont Rainbow a récemment été converti afin d'être réservé aux usagers inscrits au programme NEXUS.²²

Réseau ferroviaire

En Ontario, la région du Niagara est desservie par deux des plus grands réseaux ferroviaires au monde : Canadien Pacifique Limitée (CPR) et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN). Ces deux compagnies de chemin de fer opèrent aussi aux États-Unis, parallèlement aux compagnies de transport ferroviaire de marchandises Norfolk Southern et CSX

Transportation Inc. Pour le transport des voyageurs, Amtrak assure un service régulier entre les villes de New York et de Niagara Falls, NY, avec une connexion pour Toronto par l'intermédiaire de VIA Rail.

Deux ponts ferroviaires actifs relient les deux côtés de la frontière dans la région du Niagara. Le pont ferroviaire international (« International Railway Bridge »), juste au nord du pont Peace, entre Buffalo et Fort Erie, est réservé exclusivement au transport de marchandises, tandis que le tablier supérieur du pont Whirlpool enjambe le Niagara entre les deux villes de Niagara Falls. Un ancien pont ferroviaire, le Michigan Central Railway Bridge, est situé immédiatement au sud du pont Whirlpool mais n'est pas utilisé à l'heure actuelle.

Les deux ponts ferroviaires actuellement en service ont transporté des marchandises d'une valeur d'environ 14,5 milliards de dollars en 2003, soit 15 pour cent du fret international à cet endroit, ce qui représente à peu près la même part que celle du transport ferroviaire pour l'ensemble de la frontière canadoaméricaine.²³

Transport de voyageurs

Le transport de voyageurs joue également un rôle dans les déplacements transfrontaliers, puisque environ 9 pour cent de toutes les personnes traversant la frontière dans la région du Niagara utilisent le transport par autobus ou ferroviaire (8,7 pour cent par autobus et 0,2 pour cent par chemin de fer).²⁴ Plusieurs compagnies d'autobus interurbains fournissent des services réguliers dans la région frontalière du Niagara, y compris le passage de la frontière. En 2003, un peu plus de 80 000 autobus réguliers et nolisés ont traversé la frontière dans la région du Niagara, la majorité d'entre eux étant des organisateurs du secteur privé.²⁵ La Niagara Frontier Transportation Authority (NFTA) assure des services de transport en commun dans l'ensemble de la région d'Érié-Niagara, du côté américain de la frontière, tandis

qu'au Canada, les villes de Niagara Falls et de Fort Erie fournissent des services municipaux de transport en commun. Aucun de ces services ne traverse la frontière.



Transport maritime

Le Réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent contribue à plus de 6 milliards de dollars annuellement aux économies du Canada et des États-Unis et soutient directement plus de 65 000 emplois dans les deux pays.²⁶ Élément essentiel de ce réseau, le canal Welland traverse la péninsule du Niagara et relie le lac Ontario et la Voie maritime du Saint-Laurent au lac Érié et au secteur supérieur des Grands Lacs. Le canal Welland revêt une importance économique majeure tant pour le Canada que pour les États-Unis. En 2003, plus de 3 000 navires ont emprunté le canal, transportant 32 millions de tonnes de cargaison, principalement du

grain, du minerai de fer, du charbon et d'autres marchandises en gros.²⁷ D'après les prévisions, le volume des cargaisons devrait enregistrer une croissance d'environ 20 pour cent d'ici l'année 2020.²⁸ Les grands ports à l'intérieur ou aux abords de la région frontalière du Niagara incluent Toronto, Hamilton et Buffalo. Buffalo est le principal port d'escale américain pour les navires entrant dans le réseau des Grands Lacs.

Transport aérien

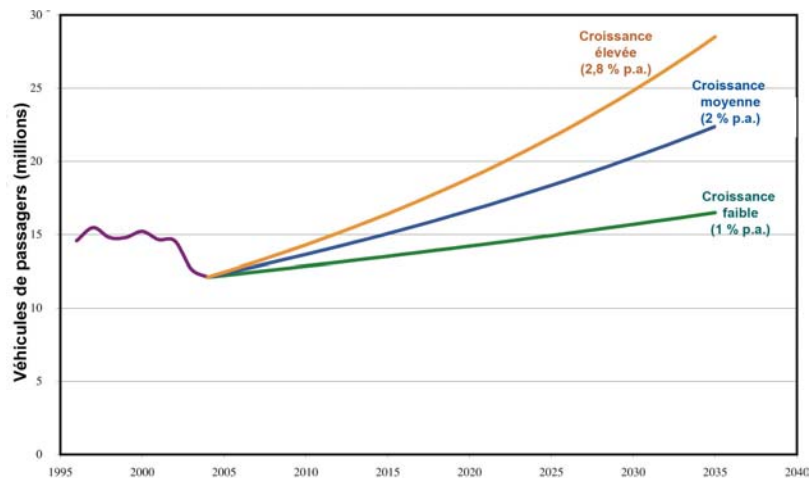
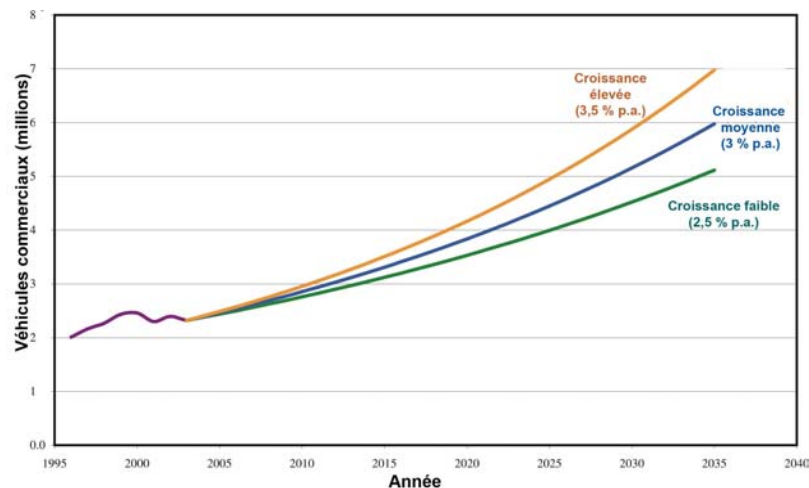
L'aéroport Buffalo Niagara International (BNIA) a enregistré 4,1 millions de passagers en 2002, avec un service direct vers 18 villes. Le BNIA fournit aussi des services généraux d'aviation et joue le rôle de grand centre de distribution pour le fret aérien, avec plus de 49 000 tonnes de marchandises en 2002.²⁹ L'aéroport Niagara Falls International (NFIA) est exploité dans le cadre d'une entente avec les forces armées américaines et est utilisé principalement pour les services internationaux de vols nolisés et de fret aérien, tout en jouant le rôle d'aéroport de délestage. Le conseil d'administration de cet aéroport prévoit la construction d'un nouveau terminal de 65 000 pieds carrés, à un coût de 23 millions de dollars US.³⁰

Aux environs de la région frontalière du Niagara, les principaux aéroports canadiens sont l'Aéroport international Lester B. Pearson (Pearson) à Mississauga et l'Aéroport international John C. Munro à Hamilton. Pearson est le plus grand aéroport canadien, avec un trafic de 25 millions de passagers en 2003 et 308 000 tonnes de fret en 2002.³¹ Pearson est sur le point de terminer un agrandissement majeur d'une valeur de 4,4 milliards de dollars, qui inclut la construction d'un nouveau terminal et des aménagements aériens et au sol correspondants.³² L'Aéroport international John C. Munro à Hamilton a un trafic d'un million de passagers par an, avec des vols domestiques et internationaux. L'aéroport a fretté 93 000 tonnes de marchandises en 2003 et est le plus grand aéroport intégré du Canada pour la messagerie.³³

Perspectives d'avenir pour la région frontalière du Niagara

L'augmentation de la circulation automobile dans la région frontalière du Niagara dépendra dans une large mesure de la croissance du nombre de visiteurs ainsi que de facteurs plus classiques liés à l'évolution de la population et de l'emploi ainsi qu'aux tendances économiques. Après avoir atteint son maximum en 1991, la circulation automobile franchissant les ponts internationaux du Niagara a enregistré une baisse continue depuis lors, avec une chute plus marquée à la suite des événements du 11 septembre. Compte tenu de la croissance prévue de la population et du tourisme dans la RGT et dans la région frontalière du Niagara, on prévoit actuellement que cette tendance s'inversera et que la circulation automobile augmentera donc à l'avenir. Plusieurs études récentes suggèrent que le taux annuel de croissance de la circulation automobile sera de 1 à 2,8 pour cent par an au cours des vingt prochaines années. Cette prévision est peut-être optimiste compte tenu des changements annoncés des exigences en matière de contrôle et d'autorisation de passage à la frontière. Néanmoins, l'importance de la région frontalière du Niagara, tant du point de vue touristique que commercial, exige de prévoir des améliorations de l'infrastructure afin de répondre aux prévisions à long terme.

Pour ce qui est de la circulation commerciale dans la région frontalière du Niagara, des études précédentes ont établi un lien entre son taux de croissance et des indicateurs économiques clés comme le PIB et le taux de change entre les dollars canadien et américain. En tenant compte des résultats de cette corrélation et des plages appropriées de prévision de ces indicateurs économiques, la croissance de la circulation commerciale à la frontière dans la région du Niagara devrait être de 2,5 à 3,5 pour cent par an au cours des vingt prochaines années.



Passage frontalier de la région du Niagara – Antécédents et prévisions de la circulation des véhicules utilitaires (premier graphique) et des véhicules de passagers (deuxième graphique) (1996–2035)

Les retards actuels à la frontière sont généralement liés à des questions opérationnelles aux niveaux des postes de contrôle et des ponts proprement dits.

Des plans d'amélioration des postes de contrôle et des ponts sont en cours ou imminents pour la plupart des passages frontaliers. Il existe d'autres possibilités d'améliorer l'efficacité générale des passages frontaliers au niveau des corridors routiers d'accès, des modes de transport autres que routiers et de la gestion du réseau.

Difficultés et possibilités

Compte tenu des caractéristiques uniques de la région frontalière du Niagara et des liens entre celle-ci et les centres économiques et touristiques dans les deux pays, il existe de nombreuses questions complexes et difficiles à résoudre concernant le système de transport frontalier ainsi que des possibilités d'en améliorer plusieurs aspects.

Coordination entre les organismes

Plusieurs organismes interviennent dans le transport transfrontalier. Les relations entre le mandat et les responsabilités de chaque organisme et leurs répercussions sur l'efficacité générale des postes frontaliers démontrent la nécessité d'optimiser leur coordination. Cette stratégie s'appuie sur les initiatives de coopération déjà en place.

Infrastructure routière

L'infrastructure routière desservant la région frontalière du Niagara comprend les quatre éléments suivants :

- les corridors routiers canadiens desservant la frontière;
- les corridors routiers américains desservant la frontière;
- les postes de contrôle frontaliers canadiens et américains, à l'entrée des ponts;
- les ponts internationaux proprement dits.

Ensemble, ces éléments interdépendants doivent être considérés comme un système.

Routes et autoroutes d'accès du côté canadien

Actuellement, l'accès à la frontière par l'autoroute QEW offre un niveau adéquat de service, à l'exception de certains tronçons de l'autoroute en périodes de pointe. La section traversant St. Catharines a déjà atteint sa capacité durant la haute saison touristique et celle immédiatement à l'est du Burlington Bay Skyway, à Hamilton, est également encombrée en période de pointe. Entre St. Catharines et Hamilton, plusieurs tronçons du QEW ont presque atteint leur capacité. Sans amélioration, le QEW ne sera pas en mesure de répondre aux besoins en transport entre la région frontalière du Niagara et la RGT au cours des 30 prochaines années. En plus de la question de la capacité de base, le QEW est la seule autoroute en Ontario à desservir la région frontalière du Niagara. Le réseau routier existant n'a pas la souplesse ni la redondance nécessaire pour fournir des itinéraires de rechange de capacité suffisante en cas d'interruption de la circulation sur le QEW.

Routes et autoroutes du côté américain

Dans l'ouest de l'État de New York, le réseau routier régional, utilisé à la fois pour la circulation locale et pour les déplacements internationaux, est constitué d'un ensemble d'autoroutes comprenant les autoroutes I-90, I-190 (avec les ponts de Grand Island), I-290 et US 219. Certains tronçons de ce réseau autoroutier atteignent déjà leur capacité durant les périodes de pointe, notamment:

- les ponts de Grand Island sur la I-190;
- l'autoroute I-190 entre Grand Island et le pont Peace;
- l'autoroute I-190 entre le centre-ville de Buffalo et la I-90;

- les tronçons de la I-90, au nord de l'échangeur avec la I-190 (entre les sorties 49 et 53);
- le péage de Williamsville sur la I-90 et
- l'autoroute I-290 à l'approche de l'échangeur avec la I-90 et au niveau de l'échangeur lui-même.

On prévoit que d'ici 2015, d'autres tronçons de la I-290 atteindront leur capacité, de même que certains tronçons de la I-90, entre la I-290 et la I-190.

Postes frontaliers

Les postes frontaliers du pont Queenston-Lewiston, tant du côté canadien que du côté américain, se sont heurtés à des limites opérationnelles pour répondre aux nouvelles exigences en matière de sécurité et de contrôle.

Le poste canadien au pont Peace a une capacité adéquate pour le traitement des camions mais présente des problèmes pour le traitement des automobiles. Du côté américain, le poste a des limites importantes et pose des problèmes opérationnels pour le traitement tant des automobiles que des camions. L'administration du pont Peace a commencé à reconfigurer les postes tant du côté canadien qu'américain afin d'améliorer les installations de contrôle des automobiles et des autobus en direction du Canada et la capacité de traitement des camions en direction des États-Unis. Ce projet inclut le déplacement du côté canadien des postes de péage qui se trouvent actuellement du côté américain, ce qui permettra de porter de quatre à sept le nombre de guichets de contrôle des camions entrant aux États-Unis. Pour répondre aux besoins à long terme, l'administration du pont Peace procède à une évaluation environnementale binationale afin de déterminer les besoins futurs au niveau des postes frontaliers. Les possibilités actuellement envisagées incluent l'agrandissement du poste

américain et une configuration de gestion conjointe de la frontière dans laquelle toutes les installations d'inspection, américaines comme canadiennes, seraient situées du côté canadien de la frontière.

Les postes frontaliers du pont Rainbow ont récemment fait l'objet d'améliorations importantes grâce auxquelles la capacité est suffisante pour l'avenir prévisible.

Le pont Whirlpool a récemment été réservé aux automobilistes inscrits au programme NEXUS; la capacité des postes est donc suffisante des deux côtés de la frontière, maintenant et à l'avenir.

Mise à part l'importance critique de disposer de personnel suffisant pour les contrôles, les facteurs déterminants de la capacité d'un poste frontalier sont les procédures utilisées pour l'inspection, la conception des postes en fonction de ces procédures et le débit de circulation provenant du réseau routier d'accès et celui traversant les diverses zones d'inspection. De nouvelles règles de sécurité aux frontières ont été mises en place depuis le 11 septembre et évoluent encore. Ces exigences ont des répercussions très importantes sur les procédures d'inspection et l'agencement des postes.

Les pouvoirs publics, comme les usagers, reconnaissent que les programmes FAST et NEXUS, pour les véhicules utilitaires et de passagers respectivement, constituent les méthodes préférentielles de traitement tant à l'heure actuelle que pour l'avenir. Néanmoins, l'infrastructure au niveau des corridors d'accès et des postes frontaliers doit permettre d'optimiser le rendement de ces programmes et d'augmenter leur pénétration du marché.

De plus, de nouvelles exigences de contrôle des frontières sont mises en place dans le cadre des lois américaines concernant le commerce et le bioterrorisme et du programme US-VISIT. Ces

changements pourraient avoir des répercussions importantes sur les méthodes de contrôle aux postes frontaliers.

Aux termes de la loi américaine sur le commerce, il faut communiquer électroniquement à l'avance au bureau des douanes et de la protection de la frontière des États-Unis (US Customs and Border Protection) des renseignements sur toutes les marchandises importées ou exportées. De plus, la Food and Drug Administration (FDA) exige aussi, en vertu de la loi américaine sur le bioterrorisme, d'être avisée à l'avance de toute importation de produits alimentaires, y compris ceux pour les animaux. La FDA a chargé les agents des douanes d'effectuer des enquêtes sur les aliments importés ainsi que leur contrôle à la frontière. Cette notification préalable devrait contribuer à faciliter le passage de la frontière de la plupart des cargaisons. Néanmoins, les répercussions de ces mesures sur les installations et procédures de contrôle secondaires ne sont pas bien connues et il faudra tenir compte des conséquences de cette vigilance accrue concernant la sécurité des aliments sur les installations et procédures d'inspection aux frontières.

Le programme US-VISIT est en pleine évolution et expansion. Il s'applique aux personnes visitant les États-Unis mais ne touche pas la plupart des Canadiens à l'heure actuelle. Il utilise des techniques biométriques de vérification d'identité et s'applique initialement aux personnes entrant aux États-Unis. Les procédures de contrôle à la sortie des États-Unis n'ont pas encore été définies. Il y aura lieu de surveiller les répercussions de ce programme sur les installations des postes frontaliers lors de son entrée en vigueur dans la région frontalière du Niagara.

À l'avenir, dans tous les plans d'aménagement des postes frontaliers de la région, il faudra prévoir la souplesse nécessaire à l'intégration des installations requises pour les nouveaux programmes de sécurité, comme les systèmes d'inspection des

véhicules et du fret (VACIS) et les contrôles occasionnels au départ.

Capacité des passages frontaliers

Le tableau suivant donne un résumé de la situation de la capacité de base des postes frontaliers aux quatre ponts routiers. Cette analyse présume que la circulation s'écoule librement sur le pont et n'est pas restreinte par la conception ou le fonctionnement des postes frontaliers.

Capacité actuelle des ponts en 2005

| Pont | Nombre de voies existantes | Capacité de base atteinte d'ici |
|--------------------------|----------------------------|---------------------------------|
| Queenston-Lewiston | 4 ⁽¹⁾ | > 20 années ⁽¹⁾ |
| Whirlpool ⁽²⁾ | 2 | 30 années |
| Rainbow ⁽²⁾ | 4 | 30 années |
| Peace | 3 ⁽³⁾ | Maintenant ⁽³⁾ |

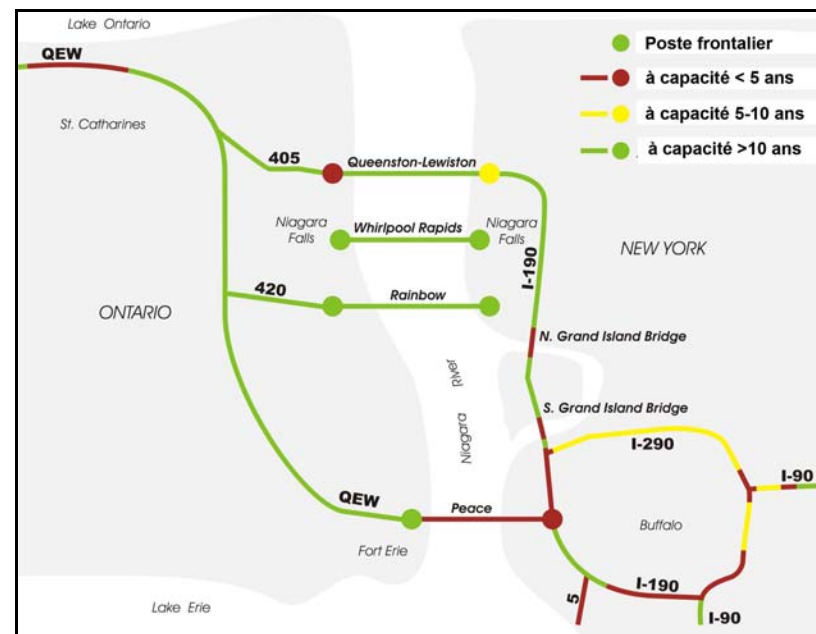
(1) Cinquième voie en cours de construction
 (2) Automobiles seulement
 (3) Voie centrale réversible; direction à voie unique à capacité

Avec l'ajout d'une voie réservée aux camions sur le pont Queenston-Lewiston et l'expansion prévue de la capacité du pont Peace, la capacité routière pour le passage de la frontière dans la région du Niagara sera adéquate pour les 30 prochaines années.

Plusieurs propositions visant à ajouter aux ponts existants de nouvelles installations frontalières dans la région ont vu le jour. Ces propositions incluaient la construction d'un pont entre Fort Erie et Buffalo ainsi que la conversion possible du pont ferroviaire Michigan Central et du tablier supérieur du pont Whirlpool Rapids, à Niagara Falls. On notera que le gouvernement du Canada a confirmé qu'il accordait à la Peace Bridge Authority (PBA) une concession de six milles donnant à

cet organisme le droit exclusif de construire un nouveau pont à l'intérieur de cette zone de six milles. Toute proposition de nouveau passage devra inclure des procédures appropriées d'approbation de la planification et d'évaluation environnementale comprenant la démonstration des besoins ainsi que de la nature, de l'emplacement des passages et de leurs répercussions sur le réseau routier existant.

Le schéma suivant illustre la capacité des corridors d'accès ainsi que la capacité opérationnelle et de traitement des postes frontaliers des ponts en 2005.

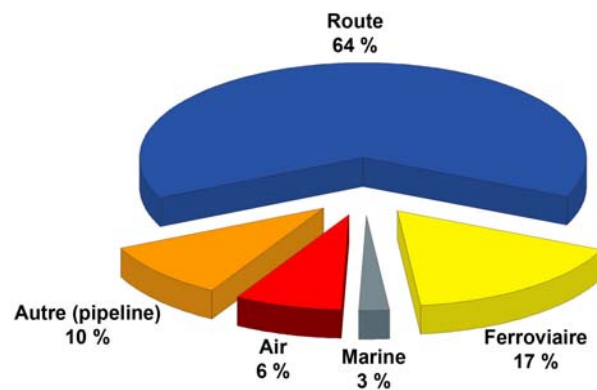


Capacité des passages frontaliers dans la région du Niagara (en 2005)

Autres modes de transport

Transport ferroviaire

La part du secteur ferroviaire dans la valeur totale des marchandises qui ont traversé la frontière dans la région du Niagara en 2002 a presque atteint 15 pour cent.³⁴ Même si cette part est pratiquement la même que celle du secteur ferroviaire pour l'ensemble de la frontière canado-américaine (17 pour cent), la capacité du réseau ferroviaire est suffisante pour permettre une croissance.³⁵ D'après une étude récente des possibilités de transport ferroviaire du fret, il semble que certaines catégories de marchandises transportées sur de longues distances pourraient être acheminées efficacement par chemin de fer, ce qui réduirait les contraintes imposées à l'infrastructure du réseau routier et des ponts.³⁶



Valeurs des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis par mode de transport en 2003

Un certain nombre de facteurs pourraient influencer sur l'optimisation du transport ferroviaire, notamment :

- efficacité et prévisibilité des procédures douanières pour les trains, notamment à l'entrée aux États-Unis;
- infrastructure ferroviaire pour permettre les inspections;
- accès routier à des terminaux multimodaux;
- accès ferroviaire aux ports marins;
- mesures promotionnelles par les transporteurs ferroviaires pour inciter à utiliser ce mode de transport;
- relèvement des défis posés par les exigences de livraison « juste-à-temps » de certains secteurs industriels.

L'industrie ferroviaire est convaincue qu'elle peut jouer un rôle essentiel dans la réduction de la congestion de la circulation routière et des émissions de gaz à effet de serre.

Transport de passagers

Compte tenu du pourcentage actuel élevé des personnes franchissant la frontière à des fins touristiques, et de la croissance de ce nombre, il devrait être possible d'augmenter la part des services de transport de passagers et d'autobus nolisés pour ces voyages transfrontaliers. Par ailleurs, comme nous l'avons indiqué précédemment, le nombre de déplacements transfrontaliers pour des raisons professionnelles est relativement faible. Ces déplacements constituant traditionnellement le marché le plus important des transports en commun locaux, les possibilités réalistes de services de transport en commun transfrontaliers pour des déplacements professionnels restent limitées.

Il semble plus difficile d'attirer le marché du tourisme vers les modes de transport de passagers en raison de la diversité des destinations, de la durée des visites et de la souplesse nécessaire dans les décisions de voyage. Néanmoins, d'autres facteurs suggèrent qu'il est malgré tout possible d'augmenter la part de ces modes de transport pour les déplacements touristiques. Dans la région des chutes du Niagara, les attractions touristiques sont concentrées géographiquement, ce qui offre un marché plus favorable pour les circuits en autobus. De plus, un nombre important de personnes demeurant dans les régions métropolitaines du Grand Toronto et de la ville de New York, qui sont les destinations finales des corridors de transport interurbain dans la région du Niagara, ne possèdent pas d'automobile. Par ailleurs, avec le vieillissement global de la population, les gens ont tendance à moins utiliser l'automobile pour leurs déplacements touristiques et sur de longues distances.

Transport maritime

L'industrie maritime est convaincue qu'il est possible de renforcer sa viabilité économique en apportant aux cadres législatifs et réglementaires des modifications qui soutiendraient ses efforts en matière de réduction des coûts, de croissance de la productivité, d'amélioration de la technologie et de divers nouveaux modes de gouvernance.

À l'heure actuelle, il existe des initiatives de mise en place de services de transport de marchandises et de passagers pour la traversée du lac Ontario, entre Toronto et Rochester, ainsi qu'entre Hamilton et Oswego. D'autres services sont à l'étude pour la traversée du lac Érié, afin d'assurer la liaison entre les ports de Nanticoke, Port Stanley ou Port Dover en Ontario et des ports américains, en Pennsylvanie ou en Ohio.

Transport aérien

La livraison « juste-à-temps » de certaines pièces et la « rapidité de mise en marché » des produits à valeur élevée ont renforcé le rôle du secteur aérien dans le transport des marchandises et, par conséquent, dans l'économie des deux pays.

Les prévisions et tendances du transport aérien incluent les facteurs suivants :

- Le fret aérien augmentera à un taux égal à une fois et demi le taux de croissance de l'économie.
- On prévoit une croissance de 190 pour cent du fret aérien d'ici 2017.
- Le transport intégré de marchandises constitue une part croissante du fret international.³⁷

Même si on prévoit que le fret aérien enregistrera une forte croissance, les répercussions de cette croissance sur le réseau de transport local seront relativement mineures, compte tenu du faible volume actuel du fret aérien. Il est recommandé de faire le suivi des volumes de fret aérien et il sera peut-être nécessaire d'adapter les moyens d'accès par voie terrestre aux aéroports.

Gestion du réseau

Les retards et les difficultés imprévisibles au passage de la frontière sont un sujet de préoccupation important pour tous les modes de transport de surface. Il est fondamentalement nécessaire de disposer de renseignements précis sur les conditions aux postes frontaliers, les retards et la circulation afin de mieux comprendre les facteurs liés au retard et à l'imprévisibilité à la frontière et de forger des solutions efficaces pour les régler.

De l'avis général, il existe des possibilités importantes d'améliorer la gestion du réseau frontalier. Il est essentiel que ces possibilités soient pleinement exploitées par le biais de diverses initiatives, notamment :

- élaboration d'un plan binational de gestion de la circulation, par tous les organismes responsables de la frontière;
- élaboration d'une architecture binationale en matière de STI, avec compatibilité des éléments constitutifs du système;
- amélioration du réseau de communication;
- amélioration des systèmes de collecte de données, notamment de leur fiabilité;
- élaboration d'un modèle permettant de prévoir les retards et les difficultés à la frontière;
- élaboration de systèmes régionaux et multimodaux de gestion des incidents et d'information des voyageurs.

Il est admis également que le traitement entièrement électronique pourrait améliorer nettement l'efficacité et la sécurité des postes frontaliers. Il serait sans doute possible d'intégrer les inspections des véhicules et des marchandises, les contrôles de conformité aux exigences des douanes et de l'immigration ainsi que le paiement des péages.



Ces possibilités ont été dégagées lors de la consultation des intervenants qui a eu lieu durant l'élaboration de la stratégie binationale en matière de transport et de la stratégie régionale en matière de STI dirigée par le NYSDOT.

En 2004, le MTO et Transports Canada ont lancé une étude conjointe en vue d'élaborer un plan d'action pour la création de postes frontaliers intelligents entre l'Ontario et les États-Unis vers la fin de l'année 2005. Cette étude vise à élaborer et à mettre en œuvre des solutions de STI à tous les postes frontaliers entre l'Ontario et les États-Unis et inclura des plans préliminaires détaillés de mise en œuvre précoce de solutions STI. Pour la région du Niagara, le plan d'action s'appuie sur les études précédentes du NYSDOT.

La compatibilité des solutions de STI adoptées par les deux pays et l'élaboration de plans et d'architectures coordonnés dans ce domaine constituent les conditions essentielles de ces initiatives.

Une stratégie à six volets est recommandée afin de répondre aux besoins en transport des particuliers et des entreprises dans la région frontalière du Niagara.

Des actions précoces sont définies pour faire progresser la stratégie.

Une stratégie pour la région frontalière du Niagara

Éléments de la stratégie

On a recensé plus de 40 initiatives ou projets en rapport avec le réseau de transport de la région frontalière du Niagara. Chacune de ces initiatives peut être considérée comme faisant partie de l'un des volets interdépendants de la stratégie globale :

- | | |
|-------------------------------------|--|
| Coordination de la frontière | 1. Encourager une meilleure coordination entre les organismes et les autres intervenants |
| Corridors routiers d'accès | 2. Veiller à disposer de corridors d'accès de capacité suffisante, reliés aux centres économiques et offrant la souplesse nécessaire, en donnant la priorité aux investissements visant à faciliter le mouvement efficace des marchandises et des touristes. |
| Postes de contrôle et de traitement | 3. Améliorer les mesures d'exécution, le traitement et les installations de façon à renforcer l'efficacité, la sûreté et la sécurité aux postes frontaliers. |
| Capacité de traversée de la rivière | 4. Fournir une capacité suffisante de traversée de la rivière et assurer que le réseau offre la souplesse nécessaire pour répondre aux besoins. |
| Autres modes | 5. Optimiser l'utilisation de tous les modes de transport afin d'améliorer l'efficacité de l'ensemble du système de transport. |
| Gestion du réseau | 6. Concrétiser des possibilités uniques de gestion globale du réseau frontalier en y incluant des stratégies novatrices de STI. |

La stratégie recommandée

La carte ci-dessous illustre les divers éléments de la stratégie recommandée pour la région frontalière du Niagara.



Stratégie binationale des transports pour la région frontalière du Niagara

Remarque : Études des besoins et de la faisabilité non illustrées sur cette carte :

- En Ontario - Corridor entre la région du Niagara et la RGT
- Dans l'état de New York - Prolongement de la route 531, à l'est de Lewiston
- Corridor commercial « Continental One »

Volet 1 de la stratégie : Encourager une meilleure coordination entre les organismes et les autres intervenants

| Initiatives de la stratégie | Recommandations | Échéance |
|--|--|-------------|
| Officialiser la coordination frontalière | <p>Le NYSDOT et le MTO devraient prendre l’initiative de la création d’un groupe de coordination structuré et permanent dont le mandat serait le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • traiter des questions de politiques, de planification, de stratégies, de sensibilisation et de communication en matière de transport dans la région; • élaborer un plan d’action pour la mise en œuvre des diverses initiatives dans le cadre de la stratégie. <p>Le NITTEC devrait poursuivre la coordination de la prestation du programme de STI.</p> | Court terme |

Volet 2 de la stratégie : Veiller à disposer de corridors d’accès de capacité suffisante, reliés aux centres économiques et offrant la souplesse nécessaire, en donnant la priorité aux investissements visant à faciliter le mouvement efficace des marchandises et des touristes.

| Initiatives de la stratégie | Recommandations | Échéance |
|---|--|---|
| Améliorations essentielles des autoroutes en Ontario : | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Voie réservée aux camions sur l’autoroute 405 desservant le pont Queenston-Lewiston | La CPNF et le MTO devraient terminer les travaux. | Terminé |
| <ul style="list-style-type: none"> • Améliorations par étapes du QEW, entre Hamilton et l’autoroute 420 | Le MTO devrait poursuivre la planification et la conception. | Court à moyen terme |
| <ul style="list-style-type: none"> • Améliorations de l’autoroute 406 | Élargissement de deux à quatre voies, avec nouvel échangeur au niveau de la route 20. Le MTO devrait poursuivre la planification et la conception de l’extension. | Court terme Moyen à long terme |
| Études de faisabilité et des besoins en Ontario : | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Corridor Niagara–RGT | Le MTO devrait poursuivre l’évaluation environnementale visant à résoudre l’insuffisance de la capacité du corridor. | Selon les résultats de l’étude de faisabilité |
| Améliorations clés des autoroutes dans l’ouest de l’État de New York : | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Déplacement du poste de péage de Williamsville sur la I-90 | La NYSTA devrait entreprendre ce projet. | Court à moyen terme |
| <ul style="list-style-type: none"> • Améliorations du corridor de la route 63 | Le NYSDOT devrait entreprendre ces projets d’amélioration. | Court à long terme |

| Initiatives de la stratégie | Recommandations | Échéance |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Reconstruction de l'échangeur I-90/I-290 et de l'autoroute I-90 entre I-190 et I-290 (prolongement du corridor) Projets d'élargissement du pont de Grand Island Améliorations de l'autoroute US 219 | <p>Le NYSDOT et la NYSTA devraient terminer l'étude du corridor et y donner suite.</p> <p>La NYSTA devrait évaluer les besoins futurs et poursuivre en fonction des résultats de cette étude.</p> <p>Le NYSDOT devrait donner suite aux projets d'amélioration.</p> | <p>Moyen à long terme</p> <p>Long terme</p> <p>Long terme</p> |
| Études des besoins et de faisabilité dans l'ouest de l'État de New York : | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Connexion Rochester/Niagara Falls par l'autoroute 531 Améliorations du corridor commercial « Continental One » | <p>Examiner la faisabilité du concept après qu'un promoteur ait été identifié.</p> <p>Examiner la faisabilité du concept après qu'un promoteur ait été identifié.</p> | <p>Selon les résultats de l'étude de faisabilité</p> <p>Selon les résultats de l'étude de faisabilité</p> |

Volet 3 de la stratégie : Améliorer les mesures d'exécution, le traitement et les installations de façon à renforcer l'efficacité, la sûreté et la sécurité aux postes frontaliers.

| Initiatives de la stratégie | Recommandations | Échéance |
|--|--|--------------------------------|
| Reconfigurer le poste d'inspection du côté canadien du pont Peace | La PBA devrait donner suite à ce projet. | Continu |
| Améliorations opérationnelles du poste d'inspection du côté américain du pont Peace | La PBA devrait donner suite à ce projet. | Continu |
| Agrandissement du poste d'inspection du côté américain du pont Peace (expansion majeure selon une étude d'augmentation de la capacité) | La PBA devrait mettre en œuvre la solution préférentielle déterminée dans le cadre de l'évaluation environnementale conjointe afin d'accroître la capacité au niveau de Fort Erie/Buffalo. | Court à moyen terme |
| Agrandissement du poste d'inspection du côté canadien du pont Queenston-Lewiston | La CPNF devrait donner suite au plan et commencer les travaux. | Immédiatement ou à court terme |
| Agrandissement du poste d'inspection du côté américain du pont Queenston-Lewiston | La GSA et la CPNF devraient lancer la procédure de planification. | Court terme |

| Initiatives de la stratégie | Recommandations | Échéance |
|---|---|--|
| Programmes FAST et NEXUS | <p>Les organismes gouvernementaux et les administrations des ponts devraient déployer des initiatives promotionnelles, par exemple en joignant des brochures d'information sur les programmes aux formulaires de renouvellement des permis.</p> <p>Mettre en place l'infrastructure nécessaire au niveau des postes frontaliers et de leurs corridors d'accès et s'engager au besoin à soutenir les programmes.</p> <p>Utiliser les STI pour soutenir les programmes.</p> | Continu |
| Gestion conjointe de la frontière | <p>Les organismes devraient soutenir les efforts des gouvernements fédéraux en vue de rechercher des solutions de gestion conjointe de la frontière.</p> <p>La PBA devrait collaborer avec les agences des douanes américaines et canadiennes afin d'évaluer la gestion conjointe de la frontière dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale.</p> <p>Les autorités fédérales devraient évaluer les solutions possibles de gestion conjointe de la frontière à d'autres postes frontaliers.</p> | <p>Continu</p> <p>Immédiatement</p> <p>Court à moyen terme</p> |
| Centres de notification préalable pour les véhicules commerciaux | Le MTO, le NYSDOT et la NYSTA devraient collaborer avec le secteur privé afin de mettre en place des centres dans les corridors d'accès à la frontière où les conducteurs de véhicules commerciaux auraient accès à des services et des renseignements sur la situation courante à la frontière qui les aideraient à se conformer aux exigences de notification préalable des douanes canadiennes et américaines. | Court terme |
| <p>Améliorations en matière de sécurité :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vérifications à la sortie • VACIS • Moniteurs-portiques de rayonnement • Capteurs et autres technologies STI | Les organismes fédéraux et les administrations des ponts devraient inclure ces installations dans la planification des postes d'inspection. | Continu |

Volet 4 de la stratégie : Fournir une capacité suffisante de traversée de la rivière et assurer que le réseau offre la souplesse nécessaire pour répondre aux besoins.

| Initiatives de la stratégie | Recommandations | Échéance |
|---|---|--|
| Expansion et amélioration des postes frontaliers existants : | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Augmentation de la capacité du pont Peace Reconfiguration du pont Queenston-Lewiston pour y ajouter une cinquième voie | <p>La PBA devrait donner suite à la meilleure solution déterminée dans le cadre de l'évaluation environnementale conjointe pour augmenter la capacité à Fort Erie/Buffalo.</p> <p>La CPNF devrait terminer les travaux de reconfiguration à cinq voies du pont Queenston-Lewiston.</p> | <p>Court à moyen terme</p> <p>En cours</p> |
| Propositions de nouveaux postes frontaliers | <p>Les organismes devraient faire le suivi de la situation en tenant compte du réseau de transport dans son ensemble.</p> <p>Les promoteurs seraient tenus de démontrer le besoin des nouveaux postes frontaliers qu'ils proposent, leur lien avec le réseau routier existant et les répercussions sur celui-ci, dans le cadre de procédures d'approbation appropriées pour la planification et l'évaluation environnementale.</p> <p>Reconnaître que des postes frontaliers additionnels assureraient la redondance du réseau.</p> | Moyen à long terme |

Volet 5 de la stratégie : Optimiser l'utilisation de tous les modes de transport afin d'améliorer l'efficacité du système global de transport.

| Initiatives de la stratégie | Recommandations | Échéance |
|---|--|--------------------|
| Rechercher les possibilités d'accroître la part des autres modes de transport de fret et de passagers | Les organismes responsables des transports et des chemins de fer devraient rechercher des possibilités d'augmenter la part du secteur ferroviaire dans le transport des marchandises sur les longs parcours transfrontaliers. En tenant compte du fait qu'une forte proportion du fret est transportée par camion au départ et à l'arrivée, on devrait évaluer aussi les besoins en matière de terminaux intermodaux et d'accès routier. | Court à long terme |
| Améliorations clés de la voie ferrée en Ontario | Les promoteurs devraient mettre en œuvre les améliorations nécessaires selon les conditions du marché. | |
| Améliorations clés de la voie ferrée dans l'État de New York | Les compagnies de chemin de fer et le NYSDOT devraient évaluer et déterminer les besoins en matière d'initiatives et de projets. | |

| Initiatives de la stratégie | Recommandations | Échéance |
|---|--|--|
| Utilisation accrue des transports de passagers pour se rendre jusqu'à la frontière et la traverser | Les compagnies de transport de passagers et les organismes responsables de ce mode de transport devraient rechercher des possibilités d'en accroître l'utilisation. Poursuivre le projet de gare ferroviaire pour passagers à Niagara Falls (New York). | Court à moyen terme Moyen terme |
| Traitement novateur, plus rapide et plus prévisible à la frontière des modes de transport en commun | Les organismes fédéraux et les transporteurs de passagers devraient étudier la faisabilité : <ul style="list-style-type: none"> • du traitement à bord des véhicules; • de l'utilisation de manifestes de passagers sous forme électronique pour aviser à l'avance les douanes de l'arrivée. | Court à moyen terme |
| Services de traversiers : <ul style="list-style-type: none"> • Toronto–Rochester • Hamilton–Oswego • Traversée du lac Érié | Les organismes devraient faire le suivi de la situation dans le contexte du réseau global de transport. Les promoteurs devraient déterminer les besoins, la nature et l'emplacement des services proposés. | Court à moyen terme |

Volet 6 de la stratégie : Concrétiser des possibilités uniques de gestion globale du réseau frontalier en y incluant des stratégies novatrices de STI.

| Initiatives de la stratégie | Recommandations | Échéance |
|---|--|--|
| Coordination générale et compatibilité des STI | La NITTEC devrait continuer à diriger et à coordonner les initiatives en matière de technologie et de STI entre les divers organismes, à établir les priorités en matière de STI dans la région et à faire le suivi des progrès accomplis. <ul style="list-style-type: none"> • Régler les questions de compatibilité des systèmes STI utilisés dans les deux pays. • Élaborer des plans et une architecture coordonnés en matière de STI dans le cadre d'initiatives continues, comme l'étude de stratégies STI à l'échelle de l'État menée par le NYSDOT et le Plan d'action pour la création de postes frontaliers intelligents du MTO et de Transports Canada. | Court à long terme Continu Court terme |
| Fournir un moyen de partager l'information en temps réel, afin de permettre la coordination et l'intégration opérationnelles. | Sous la direction de la NITTEC, les organismes responsables des transports devraient assurer la liaison de leurs services en matière de gestion de la circulation, de passages frontaliers, de voies ferrées, d'exécution et de services d'urgence. Le MTO, le NYSDOT et la NITTEC devraient favoriser la liaison entre les réseaux d'échange d'information aux niveaux régional, provincial et étatique. | Court terme Court terme |

| Initiatives de la stratégie | Recommandations | Échéance |
|--|---|-----------------------------|
| Fournir aux voyageurs des renseignements fiables sur les retards pour leur permettre de décider où traverser la frontière ou pour les diriger vers certains passages frontaliers en situation d'urgence. | La NITTEC devrait diriger les efforts des organismes responsables des transports afin d'accélérer l'élaboration et l'expansion des divers éléments (panneaux à message variable, messages sur l'état des routes à la radio, lecteurs de transpondeur de véhicule et sites Web). | Immédiatement à court terme |
| Utiliser les données en temps réel sur la circulation pour prévoir les retards, afin de faciliter la gestion des passages frontaliers. | Le MTO, le NYSDOT et la NYSTA devraient favoriser la recherche d'applications et le développement d'outils en conjonction avec la NITTEC. | Moyen terme |
| Étendre la couverture géographique du réseau frontalier surveillé et géré. | Le MTO, le NYSDOT et la NYSTA devraient agrandir les systèmes NITTEC et COMPAS afin d'améliorer la couverture des passages frontaliers, des corridors d'accès et des principaux endroits où les voyageurs doivent prendre une décision quant à leur itinéraire. | Moyen terme |
| Développer la gestion et les opérations binationales en matière de transport en cas d'incident ou d'événements spéciaux. | La NITTEC devrait diriger l'élaboration de plans de gestion de la circulation et de gestion des incidents dans la région. | Court terme |
| | Le MTO et le NYSDOT devraient coordonner les services de transport, d'exécution et d'urgence. | Court terme |
| | Le MTO et le NYSDOT devraient augmenter le nombre de patrouilles d'assistance aux automobilistes. | Court terme |
| <p>Rechercher un système complet de traitement électronique qui intégrerait la saisie, la transmission et le traitement des données dans les domaines suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • sécurité et contrôle de la circulation – vérification des normes applicables aux véhicules et au fret et observation de ces normes; • paiement du péage – systèmes harmonisés de paiement du péage des passages frontaliers et des corridors d'accès; • douanes/immigration – contrôle et dédouanement des passagers et des marchandises; • identification des conducteurs et des véhicules. | Le MTO et le NYSDOT devraient diriger une étude de faisabilité | Moyen terme |
| Étudier les possibilités d'utiliser un système électronique de perception du péage afin d'encourager une utilisation plus efficace des corridors d'accès et des | Le MTO et le NYSDOT devraient diriger une étude de faisabilité et d'efficacité. | Court terme |

| Initiatives de la stratégie | Recommandations | Échéance |
|------------------------------------|------------------------|-----------------|
| passages frontaliers. | | |

Actions immédiates

Les « actions immédiates » correspondent à des projets qui peuvent être menés à bien immédiatement, qui s’inscrivent dans la vision à long terme et qui seront efficaces pour régler les problèmes immédiats. Les organismes responsables ou participants sont indiqués à droite de l’action.

| Action immédiate | Organismes | Action immédiate | Organismes |
|---|---|---|---|
| Créer un groupe structuré et permanent constitué des organismes responsables des transports aux frontières | MTO, NYSDOT, NYSTA, TC, FHWA, GBNRTC, MRN, NIITEC | Rechercher des possibilités d’accroître la part d’autres modes de transport des passagers et des marchandises | Compagnies de chemin de fer, organismes gouvernementaux |
| Poursuivre les améliorations progressives de l’autoroute QEW | MTO | Rechercher des possibilités d’accroître l’utilisation des services de transport des passagers et l’efficacité du contrôle à la frontière de leurs usagers | Organismes gouvernementaux, transporteurs de passagers |
| Terminer l’élargissement de l’autoroute 406 et l’échangeur de la route 20 | MTO | Direction par la NITTEC d’un groupe technique chargé de : <ul style="list-style-type: none"> • concrétiser les applications possibles de STI pour la gestion du réseau régional; • élaborer des plans et une architecture coordonnés en matière de STI et établir les priorités régionales dans ce domaine. | NITTEC, MTO, NYSDOT, NYSTA |
| Effectuer les améliorations du corridor de la route 63 | NYSDOT | Créer une procédure pour le partage de l’information sur l’état de la frontière en temps réel | Tous les organismes participants |
| Changer l’emplacement du poste de péage de Williamsville sur la I-90 | NYSTA | Fournir aux voyageurs des renseignements précis et à jour | MTO, NYSDOT, NYSTA, NITTEC |
| Terminer les améliorations des postes frontaliers <ul style="list-style-type: none"> • Pont Peace • Pont Queenston-Lewiston | PBA CPNF | Améliorer la gestion binationale des incidents | MTO, NYSDOT, NYSTA, NITTEC, Police (province/État) |
| Promouvoir les programmes FAST et NEXUS Soutenir les efforts de gestion conjointe de la frontière | Organismes gouvernementaux, administrations des ponts | Compléter l’étude de stratégie STI (NYSDOT) et le Plan d’action pour la création de postes frontaliers intelligents (MTO et Transports Canada) | MTO/Transports Canada, NYSDOT |
| Soutenir la création de centres de notifications préalables pour les véhicules commerciaux | MTO, NYSDOT, NYSTA, groupes du secteur privé | | |
| Incorporer des mesures d’amélioration de la sécurité dans la planification des postes frontaliers | | | |

| Action immédiate | Organismes |
|--|---|
| planification des postes frontaliers | Organismes gouvernementaux, administrations des ponts |
| Procéder à l'expansion du poste douanier du pont Peace | PBA |

| Action immédiate | Organismes |
|---|------------------------------|
| Rechercher des moyens d'utiliser des systèmes électroniques de perception du péage afin d'améliorer l'efficacité des passages frontaliers et de leurs corridors d'accès | MTO, NYSDOT, PBA-CPNF, NYSTA |

Mise en oeuvre

L'élaboration de la Stratégie binationale des transports pour la région frontalière du Niagara marque le début d'une démarche continue qui vise à assurer la sûreté, la sécurité et l'efficacité de la circulation des personnes et des marchandises, aux passages frontaliers et à leurs abords, dans les deux pays. L'une des principales recommandations est la création d'un groupe de coordination structuré qui serait chargé de promouvoir et de superviser la mise en œuvre de la stratégie. Dans cette démarche, l'accent serait mis sur la participation des intervenants. Le groupe de coordination devrait avoir l'appui des gouvernements et des organismes et maintiendrait la stratégie à jour en tenant compte des questions et tendances émergentes.

Le succès de la mise en œuvre des recommandations de cette stratégie repose sur les trois éléments suivants :

- création rapide du groupe de coordination afin de favoriser l'atteinte de consensus;
- participation efficace et active des intervenants;
- exécution des programmes et des projets par les organismes.

La participation d'un vaste éventail d'intervenants sera nécessaire pour faire progresser cette stratégie avec succès et régler les problèmes de transport transfrontalier dans la région frontalière du Niagara. Les intervenants incluent les prestataires de services, les organismes d'exécution, les clients et les usagers. L'équipe d'étude de la stratégie binationale reconnaît que la participation de ces intervenants fait partie intégrante de l'élaboration et de la mise en œuvre des diverses initiatives, puisqu'ils représentent les prestataires de première ligne et les usagers ultimes du système.

On encouragera la participation des intervenants à deux niveaux :

- au niveau régional, par la participation aux activités du groupe de coordination frontalière;
- durant les phases de planification et de mise en œuvre des projets, dans le cadre des activités courantes de chaque organisme.

Le groupe de coordination constituera un forum officiel permettant de dégager un consensus et de veiller à ce que les préoccupations, questions et l'expertise des intervenants soient prises en compte dans la mise en œuvre de la Stratégie binationale des transports.

Le groupe de coordination ne sera pas chargé de la mise en œuvre des projets, mais il fera valoir la stratégie dans son ensemble et facilitera l'exécution des projets par les organismes. Dans certains cas, les initiatives visant à régler les problèmes à la frontière incluront des projets d'investissement qui devront faire l'objet d'évaluations environnementales appropriées afin d'assurer le respect de mesures de protection adéquates sur les plans social et environnemental. Une bonne planification et une bonne coordination seront essentielles pour faire progresser ces projets de façon la plus efficace et rapide possible.

Sigles et références bibliographiques

Sigles

| | |
|--------|--|
| ASFC | Agence des services frontaliers du Canada |
| CBP | United States Customs and Border Protection |
| FDA | (Douanes et protection des frontières) United States Food and Drug Administration (Produits alimentaires et pharmaceutiques) |
| CN | Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada |
| CPNF | Commission du pont de Niagara Falls |
| CPR | Canadien Pacifique Limitée |
| FHWA | Federal Highway Administration |
| GBNRTC | Greater Buffalo-Niagara Regional Transportation Council |
| GSA | US General Services Administration |
| LBPIA | Aéroport international Lester B. Pearson |
| MRN | Municipalité régionale de Niagara |
| MTO | Ministère des Transports de l'Ontario |
| NFIA | Niagara Falls International Airport |
| NFTA | Niagara Frontier Transportation Authority |
| NITTEC | Niagara International Transportation Technology Coalition |
| NYSDOT | New York State Department of Transportation |
| NYSTA | New York State Thruway Authority |
| PBA | Buffalo-Fort Erie Public Bridge Authority (Peace Bridge Authority) |
| PIB | Produit intérieur brut |
| QEW | Queen Elizabeth Way |
| RGT | Région du Grand Toronto |
| STI | Systèmes de transport intelligent |
| TC | Transports Canada |
| VACIS | Vehicle and Cargo Inspection System (système |

d'inspection des véhicules et des cargaisons)

Références bibliographiques

1. Statistique Canada, CANSIM, Tableau 228-0003 – *Importations et exportations de marchandises, sur la base de la balance des paiements*.
2. Niagara Economic Development Corporation, *2004 Advantage Niagara – Tourism Investment Update*, (2004), <http://www.niagaracanada.com/news/reports.cfm>.
3. US Department of Transport (USDOT), Bureau of Transportation Statistics (BTS), *Transborder Surface Freight Database 2003*, www.bts.gov/ntda/tbscd/.
4. Statistique Canada, *Commerce international des marchandises – revue annuelle* (2004).
5. Ibid.
6. Ibid.
7. Ibid.
8. Statistique Canada, *Commerce international des marchandises – revue annuelle* (2004) et MTO, *Commercial Vehicle Survey 1991–2001*
9. Ibid
10. Statistique Canada, *Commerce international des marchandises – revue annuelle* (2004); MTO, *Commercial Vehicle Survey 1991–2001*; Association des administrations des ponts et des tunnels, *Traffic Report*, 2004
11. Association des administrations des ponts et des tunnels, *Traffic Report*, 2004.
12. Statistique Canada, *Commerce international des marchandises – revue annuelle* (2004) et MTO, *Commercial Vehicle Survey 1991–2001*.
13. Cité de Niagara Falls, *Tourist And Economic Impact Statistics*, (2005), <http://www.city.niagarafalls.on.ca/economicoutreach/qstats.html>.
14. Washington, DC, Ambassade canadienne, *Fiche documentaire commerce avec les États-Unis 2004 – New York* (août 2004), http://www.dfait-maeci.gc.ca/can-am/washington/state_trade_2004/state_trade_2004-fr.asp.
15. Statistique Canada, *Commerce international des marchandises – revue annuelle* (2004); MTO, *Commercial Vehicle Survey 1991–2001*; Association des administrations des ponts et des tunnels, *Traffic Report*, 2004.
16. CPNF, *Niagara River Gateway, Long-Term Travel Forecasts and Infrastructure Needs* (November 2002).
17. Municipalité régionale de Niagara, *2000 Niagara Frontier Traffic Survey*, (2001).
18. Niagara Economic Development Corporation, *2004 Advantage Niagara – Tourism Investment Update*, (2004).
19. Statistique Canada, *2001 Canadian Travel Survey* and *2001 International Survey*, statistiques établies par les Ontario Investment Services dans *Visits and Visitor Expenditures in Travel Regions, by Origin, 2001*, http://www.ontario.com/tourism/stats_visitexpend_ont_travel_region.asp.
20. Cité de Niagara Falls, *Tourist And Economic Impact Statistics*, (2005).
21. Municipalité régionale de Niagara et GBNRTC, *Strategic Transportation Directions* (Mars 2003).
22. Pourcentages de NEXUS et de FAST d'après les données des transporteurs qui franchissent la frontière.
23. USDOT, BTS, *Transborder Surface Freight Database 2003*.

-
24. USDOT, BTS, *National Transportation Statistics, 2003*, Table 1-44, http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/2003/html/table_01_44.html.
 25. Association des administrations des ponts et des tunnels, *Traffic Report*, 2004.
 26. Chambre de commerce maritime, *Industry Facts and Figures*, <http://www.cmc-ccm.com/facts.html>.
 27. Transport Canada, *Transportation in Canada 2003 Annual Report*, Tableaux A8-9 et A8-10.
 28. US Army Corps of Engineers, *Reconnaissance Report – Great Lakes Navigation System Review*, (2003), Table 1, p. vi, <http://www.lre.usace.army.mil/greatlakes/greatlakes&st-lawrenceawaystudy/approvedreconnaissancereport/>.
 29. Niagara Frontier Transportation Authority, Buffalo Niagara International Airport news releases (2003), <http://www.nfta.com/news/archives.phtml?year=2003>.
 30. Niagara Frontier Transportation Authority, Niagara Falls International Airport, New Terminal Initiative, <http://www.nfta.com/nfairport/development.asp>.
 31. Greater Toronto Airports Authority, *Facts and Figures*, <http://www.gtaa.com/Index.aspx?Sid=Node7/Node7.4&Tpl=1>; and *Cargo*, <http://www.gtaa.com/Index.aspx?Sid=Node5/Node5.1&Tpl=1>.
 32. Greater Toronto Airports Authority, Airport Development Program, <http://www.gtaa.com/Index.aspx?Sid=Node7/Node7.4&Tpl=1>.
 33. Hamilton International Airport, *2004 Airport Master Plan Update*, <http://www.hamiltonairport.com/about/expansion.shtml>.
 34. USDOT, BTS, *Transborder Surface Freight Database 2003*.
 35. Transport Canada, *Transportation in Canada 2003 Annual Report*, Table A2-1.

-
36. MTO, *Bi-National Transportation Strategy for the Niagara Frontier – Review of Opportunities for Diversion from Truck to Rail Freight for Border Crossing Traffic* (September 2003).
 37. Transport Canada, *Aviation Forecasts 2003–2017*, (September 2004), <http://www.tc.gc.ca/pol/en/airforecasting/summary04/summary2004.htm>; and Ontario Chamber of Commerce, *Study of Goods Movement in Golden Horseshoe* (April 2004).

Références photographiques

Toutes les photographies sont la propriété du MTO, du NYSDOT ou de leurs consultants, avec les exceptions suivantes :

Couverture : photo de train AMTRAK : Jared C. Benedict via Wikipedia.com

Page 16 : Photos des ponts Queenston-Lewiston et Whirlpool: CPNF et TC

Page 19 : photo d'avion Plane : Skajake via Wikipedia.com; photo de train : VIA Rail