

Cabotage – Il faut augmenter le nombre de conteneurs vides mis à la disposition des Canadiens

Les conditions à remplir pour importer au Canada des conteneurs internationaux en franchise de droits en provenance d'un pays autre que ceux de l'ALENA et pour utiliser ceux-ci pour le transport de marchandises destinées au marché intérieur portent le nom de « cabotage ». Le principe d'application du cabotage doit être modifié pour permettre aux entreprises canadiennes de rester concurrentielles à l'échelle internationale. Le tarif douanier imposé par le Canada aux conteneurs internationaux pénalise les expéditeurs canadiens, l'environnement, les fournisseurs de services de transport de surface intermodal et les détaillants canadiens. Le ministère des Finances a tenu des consultations sur cette question durant l'hiver 2009 et devrait présenter ses recommandations cet automne.

On a fait état du déséquilibre « naturel » auquel est soumis le commerce de marchandises conteneurisées au Canada, où l'on dénombre à peu près trois cargaisons importées vers le Centre du Canada pour chaque cargaison exportée. La ligne de navigation, qui est propriétaire du conteneur international, a intérêt à renvoyer dès que possible les conteneurs vides vers leur port d'origine pour les charger de produits d'importation lucratifs. Malheureusement, peu d'incitatifs financiers n'encouragent les propriétaires de conteneurs internationaux à servir les producteurs canadiens.

Les producteurs de biens mentionnent qu'en dépit du nombre croissant de conteneurs internationaux vides passant par les ports canadiens à destination de l'Asie il y a une pénurie de conteneurs vides mis à leur disposition. La politique douanière du Canada à l'égard des conteneurs internationaux contribue à la pénurie de conteneurs vides mis à la disposition des producteurs de biens.

Le tarif douanier du Canada s'appliquant aux conteneurs internationaux a eu une incidence négative sur le nombre de conteneurs vides mis à la disposition des producteurs canadiens. Le numéro tarifaire 9801.10.00 établit les exemptions fiscales du cabotage pour les déplacements de point à point au Canada (c.-à-d., de retour au port d'origine) consécutifs à un déplacement international et effectués dans un délai de 30 jours suivant l'importation. À ce titre, rien n'encourage le propriétaire de conteneurs internationaux à utiliser autrement ses conteneurs si, en agissant ainsi, il n'est plus admissible à l'exonération fiscale parce que, s'il le fait, la taxe et la TPS s'appliquant à la valeur estimée du conteneur lui seront réclamées. Par contre, en vertu de la loi sur le cabotage en vigueur aux États-Unis, les propriétaires de conteneurs internationaux disposent de 365 jours pour transporter librement des marchandises en franchise de droits aux États-Unis et le conteneur n'est pas tenu de quitter le pays à partir du port d'arrivée.

L'assouplissement de la réglementation sur le cabotage, non seulement permettrait de mettre un plus grand nombre de conteneurs à la disposition des producteurs du pays, mais en diminuant les déplacements de conteneurs vides, elle apporterait des avantages pour l'environnement. En effet, les déplacements de conteneurs vides utilisent la même capacité et créent presque autant de pollution que les déplacements de conteneurs pleins. La diminution des déplacements de conteneurs vides amènerait une réduction de la consommation de carburant et des émissions causées par le transport des conteneurs et elle augmenterait la capacité du transport de surface sans qu'il soit nécessaire d'investir dans les infrastructures.

L'assouplissement de la réglementation sur le cabotage n'aurait aucune conséquence significative pour le gouvernement fédéral. Les recettes générées par l'application du numéro tarifaire semblent négligeables, car la plupart des conteneurs quittent le pays avant l'expiration de l'exonération. L'activité économique accrue découlant d'un régime de cabotage des conteneurs plus libéral ferait plus que compenser toute perte d'impôt ou de taxe imputable à la diminution des recettes des droits de douane.

Les représentants des deux chemins de fer de catégorie 1 s'accordent sur le fait que l'assouplissement de la réglementation sur le cabotage améliorerait la capacité concurrentielle du Canada sur le marché nord-américain des conteneurs. Le Comité a appris que, si l'on donnait aux chemins de fer une plus

grande marge de manœuvre pour ce qui est des mouvements de cabotage, ceux-ci pourraient charger un conteneur de marchandises nationales afin de l'acheminer vers la côte et restreindre les coûts que doivent assumer les compagnies de transport maritime. Il semble qu'une modification réglementaire serait particulièrement avantageuse pour Terre-Neuve, qui est difficile à desservir avec des conteneurs internationaux sous le régime de la réglementation actuelle.

Recommandations

Que le gouvernement fédéral :

1. Ordonne à Transports Canada d'harmoniser sa réglementation sur le cabotage avec celles des États-Unis pour accroître le nombre de conteneurs vides mis à la disposition des expéditeurs canadiens.
2. Modifie le numéro tarifaire 9801.10.00 pour que les règles applicables au déplacement de point à point des conteneurs au Canada soient les mêmes qu'aux États-Unis, et ce, afin d'accroître le nombre de conteneurs vides mis à la disposition des expéditeurs canadiens.