

Portes d'entrée du Canada

Historique

Le Canada est un des pays les plus fortement axés sur le commerce et les échanges internationaux revêtent une importance primordiale pour notre prospérité. Les exportations de biens et services représentent plus de la moitié de notre PIB.

Par le passé, plus de 75 % des marchandises exportées par le Canada allaient aux États-Unis. Toutefois, ce nombre a diminué ces dernières années et, pour la première fois en 2009, des pays autres que les États-Unis représentaient plus du quart des recettes d'exportation du Canada. La diminution relative de nos échanges avec les États-Unis a été attribuée à une concurrence accrue, à l'opacité croissante de la frontière et aux effets de la crise financière mondiale. Les États-Unis demeureront notre principal partenaire commercial, mais le maintien de notre prospérité et de notre qualité de vie exige une diversification de nos échanges commerciaux.

Contexte

Le Canada commence à renforcer ses relations commerciales avec le marché unique le plus important du monde – l'Europe – et avec les marchés à forte croissance d'Asie. Les négociations continues entre le Canada et l'Union européenne et le début des négociations d'un accord de partenariat économique exhaustif avec l'Inde nous ont mis dans la bonne voie. Pour pouvoir tirer pleinement parti des débouchés commerciaux internationaux dans les marchés clés, le Canada doit également optimiser l'efficacité, la fiabilité et la sécurité de ses ports et de ses réseaux de transport, qu'il s'agisse de l'infrastructure ou des opérations. Ainsi, il pourra se positionner comme porte d'entrée et de sortie en Amérique du Nord.

L'importance du commerce pour le Canada exige que l'acheminement des personnes et des marchandises soit plus efficace et rentable que celui de nos concurrents. L'efficacité et la fiabilité de notre infrastructure de transport constitue le fondement de notre prospérité économique et elles sont essentielles à la compétitivité de nos entreprises.

Ces dernières années, la planification de l'infrastructure frontalière, logistique et de transport et l'investissement dans cette infrastructure ont grandement progressé. Par exemple, depuis 2006, l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie Pacifique a affecté plus de 1 milliard de dollars à l'amélioration et à l'élargissement de l'infrastructure de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique. Parmi les grands projets qui ont profité de cet investissement, mentionnons : la route périphérique du sud du fleuve Fraser; les corridors commerciaux des rives nord et sud; l'infrastructure du port de Prince Rupert; les améliorations à la route transcanadienne; et l'établissement de l'aéroport international de Winnipeg comme carrefour de transport majeur.

Des jalons ont été atteints, mais il reste encore beaucoup à faire pour répondre aux besoins de notre réseau commercial grandissant. La priorisation des investissements en infrastructure physique et technologique, la réduction des reculs opérationnels et les améliorations à notre cadre de réglementation assureront que les principaux ports d'entrée peuvent accommoder les flux commerciaux croissants et changeants. À l'avenir, les sociétés d'expédition pourraient abandonner les terminaux à conteneurs peu productifs pour éviter les longs temps d'attente dans les ports.

Les contraintes d'infrastructure peuvent entraver la création de portes d'entrée efficaces. Le gouvernement canadien doit travailler avec les provinces et territoires pour optimiser l'infrastructure physique et technologique qui appuie nos aéroports, ports maritimes, routes et chemins de fer. L'appui récemment accordé à la porte d'entrée du Pacifique est une initiative fort à-propos qui devrait être renforcée par un investissement accru dans d'autres portes d'entrée, notamment la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec et la Porte d'entrée de l'Atlantique.

Il faut investir dans la recherche et l'innovation dans le secteur des systèmes logistiques pour augmenter la productivité de la chaîne d'approvisionnement canadienne. Pour rendre celle-ci plus concurrentielle, le Canada devra avoir un réseau de transport intégré et efficace pour le transport ferroviaire, le transport des conteneurs et le transport intérieur par camion et avoir recours à la coopération verticale et horizontale qui fournit aux utilisateurs des services à valeur ajoutée.

Les améliorations aux réseaux logistiques et de transport canadiens doivent être conjuguées à des modifications au cadre de réglementation du Canada. Avant d'engager d'importantes sommes, les investisseurs doivent connaître les coûts et le calendrier des projets. Le Canada doit se doter d'un contexte réglementaire et fiscal concurrentiel pour encourager l'investissement privé et étranger, particulièrement dans l'infrastructure de transport. Les investissements dans des infrastructures nouvelles et élargies devraient reposer sur le principe « un projet, une évaluation environnementale ». Les décideurs devraient également mettre en place des zones franches, aires de dédouanement physiques ou virtuelles situées à l'extérieur du Canada, qui permettraient à dernier d'ajouter de la valeur aux marchandises qui franchissent nos portes d'entrée.

En outre, la nature du réseau de transport du Canada signifie qu'une seule inefficacité peut nuire à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Les retards en matière de réglementation peuvent entraver l'investissement dans les projets et compromettre l'établissement de portes d'entrée canadiennes. Pour limiter ces inefficacités, le gouvernement fédéral doit travailler avec les provinces et territoires à l'élaboration d'un cadre réglementaire national, non discriminatoire, transparent et prévisible. Pour être efficace, ce cadre ne doit pas privilégier un mode au détriment d'un autre.

Enfin, les enjeux opérationnels continuent d'entraver l'établissement du Canada comme porte d'entrée en Amérique du Nord. Les engorgements causés par les inefficacités opérationnelles peuvent gravement entraver la compétitivité de notre stratégie de porte d'entrée. À cet égard, les reculs opérationnels les plus significatifs sont les problèmes associés aux formalités frontalières qui entraînent des retards coûteux et des arriérés aux principaux ports d'entrée. Bien que les interruptions de travail aux portes d'entrée du Canada surviennent à la même fréquence qu'aux États-Unis, les ports canadiens ont une mauvaise réputation en ce qui a trait à la fiabilité de la main-d'œuvre. Cette situation découle de la gesticulation souvent associée au processus de négociation collective au Canada. Par exemple, au début de 2009, plusieurs importants expéditeurs ont réacheminé du fret à des ports américains parce que les contremaîtres du Syndicat international des débardeurs et magasiniers menaçaient de faire la grève.

Recommandations

Que le gouvernement fédéral :

1. Fasse valoir activement et intensivement toutes les portes d'entrée du Canada.
2. Continue d'investir dans l'infrastructure frontalière, logistique et de transport pour assurer que le Canada soit prêt à accommoder les flux commerciaux croissants et changeants.
3. Reconnaisse que l'investissement en infrastructure physique doit être conjugué à un investissement en technologie visant à améliorer l'efficacité de notre système de transport.
4. S'engage à élaborer un cadre de réglementation concurrentiel qui encourage l'investissement et favorise une concordance réglementaire entre les compétences.
5. Optimise les formalités douanières aux ports d'entrée afin de permettre au Canada d'être une porte d'entrée prospère en Amérique du Nord. Les formalités douanières doivent être rapides, rentables et prévisibles.

6. Prenne des mesures pour rehausser sa réputation au regard de la stabilité de la main-d'œuvre et, notamment, appuie une réforme politique dans ce domaine. Les expéditeurs doivent être certains que les problèmes de main-d'œuvre n'entraveront pas la fonctionnalité de notre chaîne d'approvisionnement.
7. Travaille avec les États-Unis pour réduire l'opacité de la frontière canado-américaine afin de faciliter la circulation des personnes et des marchandises légitimes.
8. Appuie les programmes conçus pour encourager le commerce avec le Canada, notamment – au minimum – la création de zones franches.