

Stratégie nationale de transport – 2011

Question

Le transport a toujours été un élément essentiel de l'économie canadienne. Reliant toutes les régions de notre vaste territoire, le secteur des transports emploie des milliers de Canadiens à nos portes d'entrée et nous permet d'être une porte d'entrée en Amérique du Nord. Il est un inducteur économique, fournissant un cadre qui permet aux secteurs à valeur ajoutée de prendre de l'expansion, de créer des emplois et de s'ouvrir à la concurrence internationale.

Par ailleurs, la concurrence mondiale croissante, les chaînes d'approvisionnement intégrées, l'essor du secteur des services et de l'urbanisation au Canada, les pénuries de travailleurs qualifiés actuelles et prévues, la montée du dollar canadien et des prix de l'essence et les préoccupations environnementales exigent une nouvelle vision axée sur un système de transport efficace et rentable. Il est vrai que le gouvernement du Canada a mis en œuvre plusieurs initiatives et politiques au fil des ans, y compris des investissements accrus dans nos portes d'entrée et nos ports d'entrée, mais celles-ci n'ont pas été guidées par une stratégie prévisible et à long terme.

Notre infrastructure de transport exige d'importants investissements tandis que le contexte réglementaire des transports, fondé sur des exigences fiscales et opérationnelles inefficaces et le partage des responsabilités entre les paliers de gouvernement, doit être modernisé. De plus, un investissement continu dans les portes d'entrée du Canada – axé, notamment sur l'amélioration de notre structure réglementaire, l'infrastructure physique et technologique et la diminution des reculs opérationnels – est requis pour assurer que nos principaux ports d'entrée peuvent s'adapter aux flux commerciaux évolutifs. Nous devons accroître notre compétitivité. Nos concurrents investissent des milliards de dollars dans leur infrastructure de transport. Si nous tardons à agir, nous perdrons de nouveaux débouchés et nos entreprises seront menacées. Le créneau estimatif est de cinq ou six ans. À défaut d'agir maintenant, nous risquons de perdre l'accès aux chaînes d'approvisionnement mondiales et au marché mondial de plus en plus concurrentiel.

Contexte

Pour relever les enjeux de l'infrastructure de transport, nous recommandons que le gouvernement du Canada élabore et mette en œuvre une *stratégie nationale de transport* axée sur la circulation des marchandises et des personnes. Cette stratégie doit faire partie intégrante de notre politique économique nationale visant à réaliser le potentiel global du Canada. Elle doit assurer que tous les paliers de gouvernement partagent une vision commune tout en travaillant avec l'industrie à l'atteinte d'un but commun. Elle doit également promouvoir activement les portes d'entrée du Canada pour assurer que le Canada est prêt à composer avec des flux commerciaux croissants et évolutifs.

Plusieurs initiatives importantes sont en cours au sein de divers ministères, mais étant donné l'importance du commerce pour le bien-être économique du Canada et l'évolution de l'économie nationale et mondiale, le gouvernement doit mettre en œuvre une *stratégie nationale* qui orientera les démarches de tous les ministères et non d'un seul ministère.

La *stratégie nationale de transport* doit avoir une portée claire et des objectifs ambitieux et ciblés fondés sur quatre principes directeurs, c'est-à-dire :

- relier l'Amérique du Nord à l'économie mondiale
- prévoir un investissement dans l'infrastructure de transport multimodal
- reposer sur un contexte réglementaire et fiscal concurrentiel
- être viable sur le plan économique, social et environnemental

La *stratégie nationale de transport* doit porter sur le réseau de transport au complet et tenir compte des priorités des entreprises et des citoyens canadiens. La croissance prévue du commerce international et l'évolution de l'économie canadienne exigent un système de transport multimodal efficace et rentable qui favorise la circulation rapide des gens dans les villes et les régions du pays, entre le Canada et les États-Unis et entre le Canada et les autres économies du globe.

La *stratégie nationale de transport* doit assurer que les clients et les consommateurs peuvent choisir leur mode de transport sans subir l'impact des obstacles artificiels ou des incitations inhérents aux politiques gouvernementales, et ce, dans tous les domaines qui affectent le commerce, notamment la protection, la sécurité et la gestion de la frontière. Cela nécessite la sensibilisation de l'importance du transport, y compris par le rétablissement de la Semaine nationale des transports.

Objectifs

La stratégie nationale de transport devrait :

1. Édifier le système de transport multimodal le plus sûr et efficace en intégrant les politiques régissant la circulation des marchandises et des personnes dans les secteurs suivants : transport maritime, aérien, ferroviaire et routier; centres d'entreposage; transport urbain; sécurité frontalière; et cheminement des renseignements sur le transport.
2. Faire du Canada une porte d'entrée concurrentielle pour les marchandises et les voyageurs en provenance et à destination de l'Amérique du Nord et des autres régions du globe.
3. Être viable sur le plan social et environnemental et viser à réduire l'incidence sociale et le bilan de CO2 associé au transport des marchandises et des personnes.
4. Être formulée en association avec les intervenants, y compris le secteur privé, et communiquée efficacement à la population canadienne.
5. Miser sur les initiatives et politiques gouvernementales actuelles et passées, créer des repères souples et sensibles à la conjoncture économique et être constamment renforcée et améliorée par de futurs partenariats entre le gouvernement et le secteur privé.

Recommandations

Que le gouvernement fédéral :

1. Envisage le secteur des transports canadien dans l'optique d'un système multimodal unique et d'un réseau de transport nord-américain qui :
 - Prévoit le maintien d'une frontière sécuritaire et efficace qui facilite la circulation des marchandises et des personnes pré approuvées
 - Établit un cadre de coopération afin d'utiliser efficacement et de renforcer le niveau de capacité actuel de la frontière et d'intégrer nos réseaux de transport
2. Formule une stratégie d'investissement en transport multimodal qui est axée sur les priorités actuelles, complète les initiatives courantes sur les portes d'entrée et les corridors commerciaux et est valable au moins pour dix ans. La stratégie d'investissement devrait :
 - Avec la coopération des instances provinciales et territoriales, établir un guichet unique formel pour l'infrastructure de transport afin de rationaliser la réglementation et le processus d'approbation
 - Établir des partenariats secteur public-secteur privé, lorsque cela est approprié et commode, pour maximiser l'efficacité de l'entretien et de l'aménagement de l'infrastructure de transport

3. Étant donné la nature multimodale du réseau de transport, et reconnaissant les avantages distincts et la situation concurrentielle de chaque mode de transport, établisse un contexte réglementaire et fiscal national, non discriminatoire et fondé sur le marché qui stimule la concurrence au sein du réseau de transport.
4. Analyse tous les projets d'infrastructure et de règlement en matière de transport à la lumière des aspects économiques, sociaux et environnementaux du développement durable en vue de :
 - Prendre l'initiative d'examiner l'incidence sur la collectivité et l'impact environnemental.
 - Sensibiliser le public à l'importance du transport pour la qualité de vie des Canadiens dont rétablir la Semaine nationale des transports.
 - Attirer des personnes qualifiées pour répondre aux besoins du secteur des transports
 - Encourager la transparence dans la chaîne d'approvisionnement et mener des recherches axées sur les objectifs de la *stratégie*.
5. Se penche sur les subtilités de chaque moyen de transport et de ses besoins propres en matière d'infrastructure, reconnaissant que le transport ne peut pas toujours être fondé sur les modèles d'autofinancement ou de recouvrement des coûts. Étant donné la nature dispersée de l'habitat du pays et la nécessité pour les régions rurales du Canada de maintenir et d'accroître leur contribution économique, la politique doit tenir compte du fait que certaines voies de transport doivent être subventionnées ou envisagées dans une optique différente.