



LA CHAMBRE DE COMMERCE DU CANADA
THE CANADIAN CHAMBER OF COMMERCE

L'économie **canadienne en marche**

Quatre piliers d'une stratégie nationale de transport

Le porte-parole des entreprises canadiennes^{MD}

*The Voice of Canadian Business*TM

Commanditaires



Société canadienne des postes Canada

Federal Express Canada Limitée

Aéroports de Montréal

Manitoulin Transport

Organismes partenaires

Présidence: La Chambre de Commerce du Canada

Association canadienne de transport industriel

Association canadienne des fabricants de produits chimiques

Association chaîne d'approvisionnement et logistique Canada

Association de l'industrie touristique du Canada

Association des armateurs canadiens

Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada

Associations des transitaires internationaux canadiens

Association du transport aérien du Canada

Association frontière hors taxes

L'Association canadienne des producteurs d'acier

L'Association des administrations portuaires canadiennes

L'Association des chemins de fer du Canada

Canadian Courier and Logistics Association

Chambre de commerce maritime

Conseil canadien du commerce de détail

Conseil des aéroports du Canada

Fédération maritime du Canada

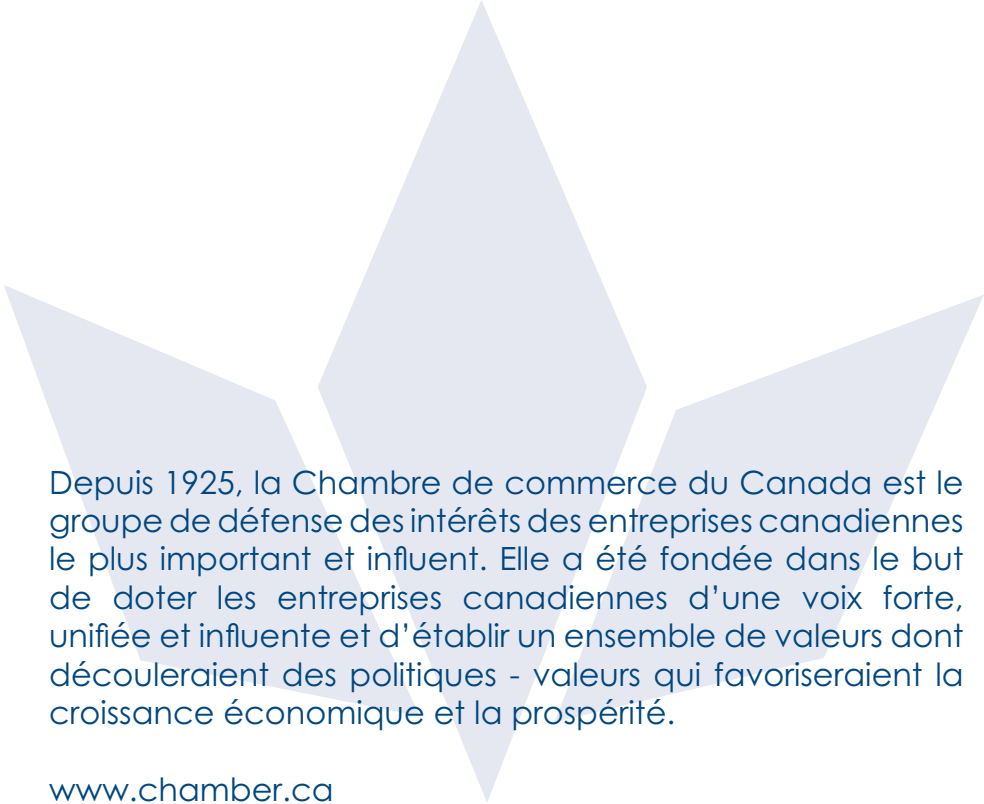
I.E. Canada, Association canadienne des importateurs et exportateurs

Manufacturiers et exportateurs du Canada

North American Transportation Competitiveness Research Council

Société canadienne des courtiers en douane

Western Transportation Advisory Council



Depuis 1925, la Chambre de commerce du Canada est le groupe de défense des intérêts des entreprises canadiennes le plus important et influent. Elle a été fondée dans le but de doter les entreprises canadiennes d'une voix forte, unifiée et influente et d'établir un ensemble de valeurs dont découleraient des politiques - valeurs qui favoriseraient la croissance économique et la prospérité.

www.chamber.ca

Table des matières

Sommaire	1
Raison d'être d'une stratégie nationale de transport	3
Portée de la stratégie nationale de transport	5
Objectifs	5
Quatre piliers de la stratégie nationale de transport	7
• Vision nord-américaine	7
• Stratégie d'investissement en infrastructure de transport multimodal	8
• Contexte réglementaire et fiscal concurrentiel	9
• Développement durable	10
Conclusion	11



Sommaire

Le transport a toujours été un élément essentiel de l'économie canadienne. Reliant toutes les régions de notre vaste territoire, 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.

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, les récentes fluctuations 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, 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.

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 et au commerce mondiaux.

Voie d'action

Nous recommandons que le gouvernement du Canada élabore et mette en œuvre une *stratégie nationale de transport* axée sur la circulation rapide des marchandises et des personnes. Il 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. 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 :

- être axée sur une vision nord américaine;
- prévoir un investissement dans l'infra-structure de transport multimodal;
- reposer sur un contexte réglementaire et fiscal concurrentiel;
- être viable sur le plan économique, social et environnemental.

Portée

Par le truchement d'une approche multimodale, la *stratégie* doit favoriser la circulation rapide des marchandises et 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.

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'entrepôt; 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, attirant entre 10 et 15 p. 100 du commerce d'arrivée prévu en Amérique du Nord.

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 et mise en œuvre 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 des futurs partenariats entre le gouvernement et le secteur privé.

- 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, établir un contexte réglementaire et fiscal national, non discriminatoire et fondé sur le marché qui stimule la concurrence au sein du réseau de transport.
 4. Analyser tous les projets d'infrastructure et de règlement en matière de transport à la lumière des aspects économiques, sociaux et environnementaux du développement durable. La mise à niveau, l'expansion et la préservation du réseau et de l'infrastructure de transport du Canada doivent reposer sur une approche durable nécessitant une collaboration entre tous les niveaux de gouvernement et avec le secteur privé 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.
- Attirer des personnes qualifiées pour répondre aux besoins du secteur des transports.
- Dans une optique prospective, encourager la transparence dans la chaîne d'approvisionnement et mener des recherches axées sur les objectifs de la *stratégie*.

L'intensification de la concurrence internationale, la mondialisation croissante des chaînes d'approvisionnement et l'évolution de l'économie canadienne rendent l'adoption d'une *stratégie nationale de transport* essentielle à la compétitivité du Canada. Nous demandons instamment au gouvernement du Canada de formuler une *stratégie nationale de transport* proactive axée sur la circulation rapide des marchandises et des personnes.

Quatre piliers

Les quatre piliers d'une *stratégie nationale de transport* efficace sont les suivants :

1. Envisager le secteur des transports canadien dans l'optique d'un système multimodal unique et d'un réseau de transport nord-américain, reconnaissant que la frontière fait partie de la chaîne d'approvisionnement nord-américaine. Une vision solide d'un réseau de transport nord-américain :
 - Prévoit le maintien d'une frontière sécuritaire et efficace qui facilite la circulation des marchandises et des personnes préapprouvées.
 - 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. Formuler une stratégie d'investissement en transport multimodal axée sur des priorités et 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.

Raison d'être d'une stratégie nationale de transport



Le transport a toujours été un élément essentiel de l'économie canadienne. Il est le sang du commerce, acheminant les produits au marché local et transportant les gens dans les villes et vers leurs lieux de vacances. Notre vaste pays est contigu à trois océans et jouxte l'économie la plus vaste et dynamique du monde. Le Canadien Pacifique relie la partie septentrionale de l'Amérique du Nord à l'aide de bandes d'acier. La société Air Canada a été créée pour relier l'est et l'ouest du Canada. Au fil de l'évolution de l'économie, nous avons construit la route transcanadienne et, en partenariat avec les États-Unis, la Voie maritime du Saint-Laurent. Mais, encore une fois, l'économie canadienne et le marché mondial évoluent, exacerbant les pressions sur notre réseau de transport.

Le secteur des transports du Canada est un volet essentiel de l'économie canadienne. Il contribue environ 881 000 emplois directs¹ et représente 4,0 p. 100 du PIB². Plus important encore, le secteur des transports est un inducteur économique pour les autres secteurs, 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. Il facilite 80 millions de voyages internationaux à destination et en provenance du Canada. Il achemine au pays des marchandises valant 620 milliards de dollars par an³, les échanges entre le Canada et le marché mondial représentent 67,6 p. 100 de notre PIB⁴ et des marchandises valant 1,6 milliard de dollars traversent la frontière canado-américaine chaque jour⁵. La demande touristique mondiale reste forte et les économistes ont prédit que le commerce canadien sur le marché mondial pourrait doubler et même tripler d'ici 2020.

L'économie mondiale évolue, intensifiant la concurrence internationale et reconfigurant les chaînes d'approvisionnement globales. La Chine et l'Inde, qui sont devenues des meneurs au sein de l'économie mondiale, continuent de croître à un rythme ahurissant. En fait, on prédit que la Chine va dépasser les États-Unis pour devenir la plus grande économie du globe d'ici 2050⁶. Notre principal partenaire commercial reste les États-Unis, mais le Canada participe de plus en plus à l'économie mondiale. Par ailleurs, la concurrence accrue encourage les expéditeurs à utiliser le transport et la logistique comme un avantage concurrentiel.

Par exemple, les manufacturiers canadiens, soucieux de minimiser leur inventaire, exigent la livraison juste-à-temps des marchandises importées pour les utiliser dans la chaîne de montage dès leur arrivée. Les entreprises du secteur touristique exigent un système capable d'acheminer les gens efficacement vers le Canada et à l'intérieur de celui-ci. Expéditeurs et voyageurs considèrent de plus en plus chaque mode de transport comme un volet d'un système multimodal qui doit rester efficace et rentable pour répondre aux besoins de l'économie canadienne.

L'économie canadienne évolue également structurellement, comme suit :

- L'émergence du secteur des services exige un système de transport qui favorise la circulation rapide des gens dans les régions urbaines, au pays et entre celui-ci et les autres pays du monde. Or, l'urbanisation croissante exacerbe les pressions sur l'infrastructure des routes et des transports publics dans les grandes villes. Et l'on s'attend à ce que cet étalement urbain s'intensifie et pose des enjeux particulièrement difficiles à Calgary, Edmonton, Halifax, Montréal, Toronto, Vancouver, Winnipeg et aux autres villes canadiennes qui connaissent un essor.
- L'évolution démographique a entraîné une pénurie croissante de compétences qui affecte l'économie tout entière parce que les employeurs ne trouvent pas assez de travailleurs pour répondre à la demande grandissante.
- Les récentes fluctuations du dollar canadien et des prix de l'essence ont créé de l'incertitude pour les fabricants et les fournisseurs de services canadiens par rapport à leurs concurrents américains.
- Le changement climatique et la pollution sont des problèmes mondiaux. Le changement doit provenir de tous les secteurs de l'économie, y compris du secteur des transports.

1 Transports Canada. 2006. « Les transports au Canada 2006 ». Rapport annuel.

2 Transports Canada. 2007. « Les transports au Canada 2007. Un survol. »

3 Transports Canada. 2006. « Les transports au Canada 2006 ». Rapport annuel.

4 Affaires étrangères et Commerce international Canada. 2008. « Le point sur le commerce ».

5 Ambassade canadienne aux États-Unis. 2008.

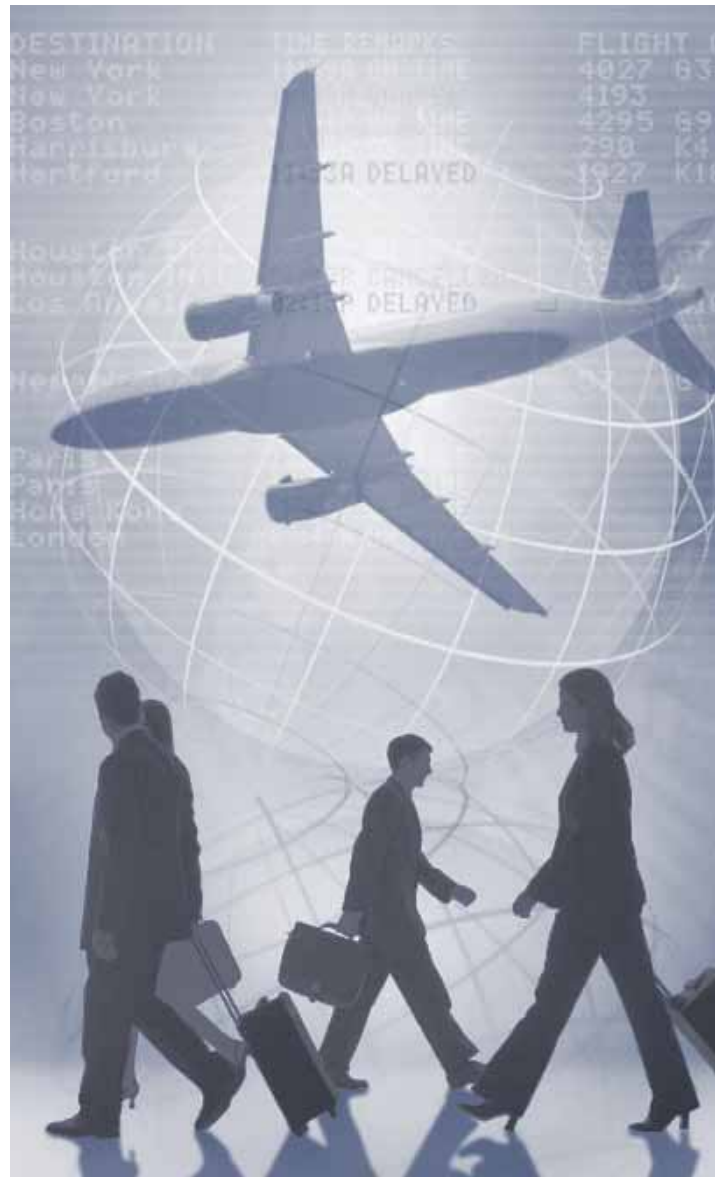
6 Americans for Transportation Mobility. 2008. « The Transportation Challenge: Moving the U.S. Economy ». National Chamber Foundation.

Le rôle stratégique des transports est reconnu dans plusieurs rapports gouvernementaux et dans l'actuelle politique en matière de transport. L'article 5 de la *Loi sur les transports au Canada* articule la politique qui régit le secteur des transports, mais sa portée est trop vaste pour fournir la direction qui s'impose au 21^e siècle. 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, 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.

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 et au commerce mondiaux.

Voie d'action: Nous recommandons que le gouvernement du Canada élabore et mette en œuvre une *stratégie nationale de transport* pour la circulation des marchandises et des personnes. Il 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. 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: être axée sur une vision nord américaine; prévoir un investissement dans l'infrastructure de transport multimodal; reposer sur un contexte réglementaire et fiscal concurrentiel; et être viable sur le plan économique, social et environnemental.



Portée de la stratégie nationale de transport



La *stratégie nationale de transport* doit porter sur le réseau de transport au complet et tenir compte des priorités des entreprises. 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.

Portée: Par le truchement d'une approche multimodale, la *stratégie* doit favoriser la circulation rapide des marchandises et 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.

Objectifs

La *stratégie nationale de transport* doit comporter des objectifs clairs pour réaliser son plein potentiel. Ils sont décrits ci-après.

Objectif 1

Mettre sur pied 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.

Objectif 2

Faire du Canada une porte d'entrée concurrentielle en Amérique du Nord pour les marchandises et les voyageurs en provenance et à destination d'Asie et d'Europe. Dans le cadre des échanges commerciaux entre les États-Unis et les autres économies du globe, entre 10 et 15 p. 100 de l'augmentation de

30 millions des équivalents vingt pieds (EVP) prévue en Amérique du Nord d'ici 2015⁷ devraient passer par le Canada.

Objectif 3

Assurer que le réseau de transport est viable sur le plan social et environnemental et vise à réduire l'incidence sociale et le bilan de CO₂ associé au transport des marchandises et des personnes.

Objectif 4

Assurer que la *stratégie* est formulée et mise en œuvre en association avec les intervenants, y compris le secteur privé, et communiquée efficacement à ces derniers. Les entreprises doivent absolument connaître le plan d'infrastructure du gouvernement pour pouvoir déterminer leurs activités manufacturières et opérationnelles. Selon un rapport publié par KPMG en 2008, le transport influence fortement le choix d'emplacement des manufacturiers, représentant environ 16 p. 100 des coûts variant selon les régions⁸. Par conséquent, l'infrastructure de transport et la communication d'une vision future sont d'importants facteurs dans le choix d'emplacement des organismes.

Objectif 5

Assurer que la *stratégie* mise sur les initiatives et politiques gouvernementales actuelles et passées, crée des repères souples et sensibles à la conjoncture économique et est constamment renforcée et améliorée par des partenariats entre le gouvernement et le secteur privé. Au fil des ans, plusieurs initiatives visant à améliorer le réseau de transport du Canada ont été mises en œuvre. La *stratégie nationale de*

⁷ Padova, Allison. 2006. « Tendances dans le secteur de la conteneurisation et capacité des ports canadiens ». Bibliothèque du Parlement.

⁸ KPMG. 2008. « Competitive Alternatives: KPMG's Guide to International Business Location ».

transport regroupe ces initiatives et préconise la mise sur pied d'infrastructures de qualité et d'un réseau de transport efficace et rentable. L'essor prévu du commerce international et d'autres facteurs économiques constitueront les fondements de la *stratégie nationale*, mais celle-ci doit être suffisamment souple pour s'adapter aux changements structurels dans le transport international et l'économie mondiale. La conteneurisation a révolutionné le commerce au 20^e siècle et des changements structurels du même genre pourraient survenir dans un avenir rapproché. La *stratégie* doit donc être adaptable aux nouvelles réalités.

Quatre piliers de la stratégie nationale de transport



Vision nord-américaine

Faire du Canada une porte d'entrée en Amérique du Nord signifie qu'il faut tirer parti de notre proximité à l'économie la plus vaste du monde. À l'heure actuelle, les activités manufacturières canadiennes et américaines ont lieu à l'échelle du continent, un tiers de notre commerce bilatéral consistant en la livraison intra-compagnie de matériaux d'intrant⁹. De plus, 85 p. 100 des voyageurs non résidents qui sont venus au Canada en 2007 provenaient des États-Unis¹⁰. Le Canada a besoin d'un réseau de transport intégré pour acheminer les matières premières, les composantes et les produits finis selon la méthode juste à temps et pour acheminer les gens efficacement. Pour ce faire, il doit se doter d'un système multimodal efficace et d'un réseau de transport nord-américain qui traite la frontière comme un élément de la chaîne d'approvisionnement et tient compte du fait que le fonctionnement inefficace de la frontière nuit à l'ensemble du système.

Sécurité et concurrence économique en Amérique du Nord sont mutuellement tributaires. Une vision nord-américaine englobe des postes frontaliers terrestres, maritimes et aériens qui accélèrent la circulation des marchandises et des personnes préapprouvées tout en renforçant la sécurité et en répondant aux exigences des économies canadienne et américaine en matière de transport. L'utilisation des technologies disponibles et le traitement des formalités ailleurs qu'à la frontière permettront aux autorités frontalières d'affecter leurs ressources limitées aux expéditeurs et aux voyageurs à haut risque, créant ainsi une frontière transparente pour les marchandises et les personnes préapprouvées.

Pour accélérer la circulation des marchandises et des personnes préapprouvées, il faudra également bâtir une infrastructure terrestre, maritime et aérienne capable d'accueillir nos économies intégrées de même que les échanges bilatéraux de 1,6 milliard de dollars¹¹ et les 300 000 voyageurs qui traversent notre frontière commune chaque jour¹². Tous les paliers de gouvernement canadiens et américains doivent travailler de concert pour utiliser la capacité actuelle de la frontière efficacement, prioriser les

améliorations nécessaires pour accroître la capacité de l'infrastructure des postes frontaliers des divers modes de transport et éliminer les procédures réglementaires répétitives afin d'achever les projets d'infrastructure rapidement.

Misant sur le réseau ferroviaire nord-américain, les principales autoroutes entre le Canada et les États-Unis et l'Accord « Ciel ouvert », les deux pays devraient continuer de repérer des façons d'accroître les efficacités de la chaîne d'approvisionnement. Pour ce faire, ils pourraient examiner d'autres possibilités d'échanges dans les services de transport, étudier de nouvelles options en matière de transport multimodal et renforcer l'intégration de nos systèmes de transport pour créer un système nord américain exhaustif.

L'accélération de la circulation des marchandises et des personnes préapprouvées et la mise en place d'une infrastructure capable d'accueillir la demande croissante diminueront la congestion, ce qui profitera non seulement à l'économie nord américaine, mais également à l'environnement. L'achèvement opportun des projets d'infrastructure permettra aux entreprises de planifier correctement leurs futurs systèmes logistiques.

Pilier 1: Envisager le secteur des transports canadien dans l'optique d'un système multimodal unique et d'un réseau de transport nord américain, reconnaissant que la frontière fait partie de la chaîne d'approvisionnement nord-américaine. Une vision solide d'un réseau de transport nord-américain :

- Prévoit le maintien d'une frontière sécuritaire et efficace qui facilite la circulation des marchandises et des personnes préapprouvées;
- 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.

⁹ Ambassadeur Michael Wilson. Le 29 mars 2007. « The Canada-U.S. Border: Free Trade in a time of Enhanced Security. »

¹⁰ Statistique Canada. 2008.

¹¹ Ambassade canadienne aux États-Unis. 2008.

¹² Ambassade américaine au Canada. 2008.

Stratégie d'investissement en infrastructure de transport multimodal

L'infrastructure est un aspect fondamental de tout réseau de transport. La création du réseau de transport multimodal le plus sûr et efficace, constituant une porte d'entrée concurrentielle pour l'Amérique du Nord, exige un programme d'infrastructure qui favorise la circulation rapide des marchandises et des gens au Canada, notamment dans les régions urbaines, entre le Canada et les États-Unis et entre le Canada et les autres économies du globe. Cet impératif requiert l'entretien et l'amélioration ciblée et priorisée des routes, chemins de fer, installations aéroportuaires, réseaux de transport maritime, frontières, ponts, tunnels et aires d'inspection que les transporteurs canadiens utilisent pour concurrencer les autres fournisseurs de services d'acheminement des marchandises, des services et des personnes. L'infrastructure s'entend des installations que le public utilise aux fins de voyages d'affaires et d'agrément, notamment les installations de transport urbain, régional et international qui sont des éléments essentiels à la compétitivité et à l'efficacité de notre réseau de transport et de notre économie.

Misant sur *Avantage Canada*, le financement à long terme de *Chantiers Canada* et la stratégie intégrée de planification, de priorisation et d'investissement du *Cadre de politique nationale sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques*, on doit établir un mode de financement à long terme tenant compte de tous les aspects et fonctions du réseau de transport pour permettre au Canada d'être concurrentiel dans l'économie nationale et mondiale en pleine évolution.

Le développement de l'infrastructure de transport du Canada requiert un financement constant et à long terme, mais les procédures réglementaires répétitives et les évaluations environnementales peuvent retarder un projet pendant des années. À cet égard, la rationalisation du processus réglementaire est essentielle, car elle accélérerait l'élaboration et l'achèvement des projets d'infrastructure. À cette fin, on créerait un guichet unique commun fédéral-provincial-territorial pour tous les projets d'infrastructure de transport visés par cette *stratégie nationale*. Ce guichet commun consoliderait et rationaliserait le processus de réglementation par le truchement d'une initiative semblable au Bureau de gestion des grands projets (BGGP) qui constitue un guichet unique pour les processus réglementaires fédéraux des projets de ressources naturelles. L'objectif de ce guichet unique serait le même que celui du BGGP, à savoir diminuer de moitié, au minimum, la période d'examen des projets d'infrastructure de transport.

L'entretien et l'amélioration de l'infrastructure de transport canadienne offrent d'importantes débouchées aux entreprises canadiennes. Le gouvernement a établi une société qui soutiendra les partenariats public-privé (P3), reconnaissant ainsi que ces derniers sont d'importants mécanismes qui réunissent la capacité innovatrice du secteur privé et les compétences du secteur public pour planifier et administrer les intérêts publics. En plus d'assainir les finances publiques, les P3 peuvent assurer l'entretien et le développement de l'infrastructure de transport du pays.

Pilier 2: Formuler une stratégie d'investissement en transport multimodal axée sur des priorités et 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.

Contexte réglementaire et fiscal concurrentiel

L'infrastructure soutient l'économie canadienne; les fournisseurs de services de transport font progresser l'économie. Par conséquent, il ne suffit pas d'avoir la meilleure infrastructure, il faut également pouvoir utiliser sa capacité efficacement. L'édification du système de transport multimodal le plus sûr et efficace et l'établissement du Canada comme porte d'entrée concurrentielle en Amérique du Nord exigent un programme d'infrastructure solide et un contexte réglementaire et fiscal national, non discriminatoire, transparent et rentable pour les transporteurs et les ports d'entrée.

La concurrence entre les transporteurs d'un mode donné, les modes de transport et les ports d'entrée est nécessaire, car elle augmente la fréquence des services, multiplie le choix de fournisseurs et d'options de services et diminue les prix des services. Une chaîne d'approvisionnement donnée peut utiliser un transporteur maritime ou aérien, un port d'entrée, un entrepôt, un fournisseur de services ferroviaires et un camion entre le point de départ et la destination. Pareillement, un voyageur peut utiliser les transports publics, des transporteurs internationaux et nationaux et des ports d'entrée. Dans les deux cas, un joueur inefficace peut affecter l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et du système de voyage.

Les politiques gouvernementales doivent reconnaître les avantages distincts et le contexte concurrentiel des transporteurs et des modes de transport et éviter de conférer un avantage concurrentiel à l'un plutôt qu'à l'autre. Pour ce faire, elles doivent avoir une envergure nationale et favoriser la concurrence entre les transporteurs, les modes de transport et les ports d'entrée. Ainsi, les transporteurs et les ports d'entrée auraient des chances égales de récupérer leurs coûts, de réinvestir dans l'infrastructure et les nouvelles technologies et d'élargir leurs services. Le gouvernement doit veiller à ce que les niveaux d'imposition et de réglementation des modes de transport nationaux et internationaux soient uniformes et concurrentiels. Ses régimes fiscal et réglementaire, notamment ses normes de sécurité, ne doivent pas désavantager un des modes de transport.

Certains modes de transport investissent des fonds privés dans l'aménagement de leur infrastructure. Or, un contexte fiscal et réglementaire inefficace entrave les investissements actuels et rend incertain les investissements futurs. Un contexte fiscal et réglementaire plus stable et fondé sur le marché améliorera le rendement économique des

participants de l'industrie et encouragera l'investissement de fonds privés dans l'augmentation de la capacité et l'entretien de l'infrastructure.

Faisant fond sur l'efficacité et la souplesse accrue découlant de la cession et du transfert de l'infrastructure de transport et sur le projet de loi C-23, *Loi modifiant la Loi maritime du Canada, la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur le pilotage et d'autres lois en conséquence*, récemment adopté, on doit établir un contexte fiscal et réglementaire fondé sur le marché afin de doter l'économie et la société canadienne d'un système de transport sûr, efficace et rentable.

Pilier 3: Étant donné la nature multimodale du réseau de transport, et reconnaissant les avantages distincts et la situation concurrentielle de chaque mode de transport, établir un contexte réglementaire et fiscal national, non discriminatoire et fondé sur le marché qui stimule la concurrence au sein du réseau de transport.



Développement durable

L'édification du système de transport multimodal le plus sûr et efficace et l'établissement du Canada comme porte d'entrée concurrentielle en Amérique du Nord exigent l'utilisation efficace de la capacité actuelle ainsi que des mises à niveau, des aménagements et des expansions importantes et à long terme de l'infrastructure. Ces mesures nécessitent une mise en équilibre des aspects économiques, sociaux et environnementaux du développement durable.

Bien que l'intensité des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports ait diminué au Canada, le problème du changement climatique reste un élément critique. De concert avec le gouvernement, le secteur des transports devrait prendre l'initiative de réduire les gaz à effet de serre; pour ce faire, il formulerait des engagements réalistes et réalisables et utiliserait des technologies efficaces sur plan économique et environnemental et des combustibles de remplacement. N'oublions pas que la réduction des émissions de gaz à effet de serre découlant de l'utilisation de technologies économes en combustible aurait pour effet de diminuer les coûts associés à la circulation des marchandises et des gens. C'est pourquoi les politiques et les initiatives du gouvernement devraient encourager le développement et l'usage de sources et de technologies de remplacement économiques et envisager toutes les options – au lieu de choisir gagnants et perdants. Nous devons également tenir compte du fait que le Canada participe à l'économie nord-américaine et doit intégrer à sa vision des normes environnementales nord-américaines.

Le réseau de transport du Canada profite au pays tout entier, mais l'infrastructure de transport majeure peut avoir une incidence sur la qualité de vie des collectivités hôtes. L'atténuation de cette incidence doit être traitée dans la *stratégie nationale*, car elle contribuera certainement à raffermir le soutien de la collectivité. Qu'il s'agisse de transporter les gens au travail, de permettre aux familles de voyager au pays et à l'étranger ou d'acheminer des marchandises à l'échelle de la planète, le transport a une utilité globale et locale. Pour pouvoir élargir le réseau et l'infrastructure de transport du Canada rapidement et efficacement, on doit obtenir l'appui de tous les intervenants. Il importe également de sensibiliser le public canadien à l'importance du transport pour sa qualité de vie.

Le réseau de transport du Canada nécessite également des travailleurs qualifiés. Or, les pénuries de compétences actuelles affectent de nombreux secteurs, mais

particulièrement les métiers spécialisés. En renforçant l'image du transport auprès du public, on encouragerait sans doute celui-ci à le considérer comme une source d'emploi, mais il faut faire davantage. À cet égard, on devrait miser sur l'initiative des conseils sectoriels du gouvernement fédéral pour assurer qu'il y a suffisamment de travailleurs qualifiés dans le secteur des transports. Ainsi, on pourrait répondre aux besoins de l'économie croissante et de plus en plus mondialisée à laquelle le Canada participe activement.

Pour que la *stratégie nationale* soit durable, elle doit avoir une vision de l'avenir. Cela exige qu'elle soit mise en œuvre avec transparence, que l'on encourage la transparence dans la chaîne d'approvisionnement et que l'on établisse un programme de recherche avant gardiste. La transparence requiert un engagement concerté de la part des intervenants à repérer les enjeux et à déterminer les priorités en matière d'investissement et de réforme stratégique. Il importe également d'établir un programme fédéral de recherche solide dans le domaine du transport. Axé sur les objectifs du réseau de transport, il permettrait de cerner les tendances futures ainsi que les nouvelles initiatives ou changements d'orientation nécessaires à l'atteinte des objectifs de la *stratégie*.

Pilier 4: Analyser tous les projets d'infrastructure et de règlement en matière de transport à la lumière des aspects économiques, sociaux et environnementaux du développement durable. La mise à niveau, l'expansion et la préservation du réseau et de l'infrastructure de transport du Canada doivent reposer sur une approche durable nécessitant une collaboration entre tous les niveaux de gouvernement et avec le secteur privé 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;
- Attirer des personnes qualifiées pour répondre aux besoins du secteur des transports;
- Dans une optique prospective, encourager la transparence dans la chaîne d'approvisionnement et mener des recherches axées sur les objectifs de la *stratégie*.

Conclusion



L'intensification de la concurrence internationale, la mondialisation croissante des chaînes d'approvisionnement et l'évolution de l'économie canadienne rendent essentielle à la compétitivité du Canada l'adoption d'une stratégie nationale de transport axée sur la circulation rapide des marchandises et des personnes. Nous demandons donc instamment au gouvernement du Canada de formuler une stratégie nationale de transport fondée sur des objectifs englobant une vision nord-américaine, un protocole d'investissement en infrastructure de transport multimodal, un contexte fiscal et réglementaire concurrentiel et durable sur le plan économique, social et environnemental.