



Table ronde dirigée par le ministre : corridors commerciaux aux marchés mondiaux (1^{ÈRE} SÉANCE)

Le 24 mai 2016 (9 h 30 à 11 h 30) | Toronto (Ontario)

Sommaire de la discussion

La réunion a été tenue selon la règle de Chatham House : « Lorsqu'une réunion, ou une de ses parties, est tenue conformément à la règle de Chatham House, les participants sont libres d'utiliser l'information reçue, mais ni l'identité ou l'affiliation des intervenants ni celles d'un autre participant ne peuvent être révélées. »

Remarques sur la discussion en table ronde :

La table ronde « Les corridors commerciaux vers les marchés mondiaux » traitait principalement du rôle que joue le transport lorsque vient le temps de soutenir la prospérité économique du Canada et sa compétitivité sur le plan mondial. Dans ce contexte, les participants ont discuté de différents moyens qui permettraient au réseau de transport du Canada de soutenir de façon optimale le commerce et la croissance économique.

Voici les grandes lignes des commentaires des participants qui sont regroupés en fonction des quatre questions précises qui ont été posées.

1. Quelles sont les principales priorités stratégiques s'appliquant à l'infrastructure et à la politique de transport au Canada qui permettraient d'établir des liens efficaces et fiables avec les marchés mondiaux?

- Le fait que les provinces et les territoires ont mis en place différentes normes de réglementation s'appliquant aux poids et aux mesures des véhicules constitue un obstacle au transport transnational par camion. Par exemple, il a été démontré que les pneus à bande large entraînent des économies de carburant de 3 à 5 pour cent, mais certaines provinces imposent des pénalités de masse lorsque de tels pneus sont utilisés; il devient donc impossible de tirer le maximum de la capacité offerte par les camions et des gains d'efficacité possibles. Il faudrait faire valoir les pratiques exemplaires provinciales ou territoriales à l'échelle nationale.
- Le Canada ne dispose pas d'un modèle de financement fluide et cohérent, ni d'une norme ou stratégie uniforme, pour un réseau routier national – un réseau comprenant des routes dans le Nord.
- Le fait de situer les installations logistiques plus près des voies navigables pourrait atténuer la congestion routière et exploiter davantage la capacité maritime qui est sous-utilisée.
- Le succès de l'initiative canadienne de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique peut être attribué en partie au solide appui reçu du gouvernement. Il faudrait reproduire ce cas de réussite pour les régions couvertes par la Porte continentale et par la Porte de l'Atlantique.



- La vision d'avenir du transport au Canada doit comprendre une collaboration efficace interorganismes entre des ministères fédéraux et des organisations.
 - Le transport intermodal de marchandises est devenu un segment important du secteur du transport de marchandises. Toutefois, on observe un déséquilibre dans les entrées et les sorties de conteneurs des ports, ce qui crée des goulots d'étranglement. La situation est rendue difficile pour les compagnies de chemin de fer, les ports et les entreprises de logistique commerciale. Pour réussir à atténuer les pratiques inefficaces, il faudra pouvoir compter sur des données fiables qui amélioreront les prévisions.
 - Le cloisonnement de l'information nuit à l'efficacité du transport intermodal de marchandises, car il n'y a pas suffisamment d'échange d'information entre les ports, les compagnies de chemin de fer et le secteur du camionnage. Il est nécessaire de renforcer les prévisions et l'échange d'information si l'on veut améliorer le repositionnement des conteneurs et diminuer les goulots d'étranglement.
 - Il est nécessaire d'avoir une collaboration efficace entre l'industrie et le gouvernement pour maximiser les possibilités économiques. À l'échelle du pays, les pratiques inefficaces en matière de coûts compromettent la capacité concurrentielle du Canada sur le marché mondial. Le coût du transport de marchandises au pays est un facteur important influant sur les nouveaux investissements de l'industrie ou sur le développement des investissements de celle-ci.
 - Il s'avère nécessaire d'augmenter les taux d'automatisation dans le secteur des transports pour se mesurer au marché mondial et favoriser le développement de villes intelligentes. Il faut équilibrer les stratégies visant à accroître l'automatisation en soutenant le marché du travail et le perfectionnement des compétences.
 - Alors que nous cherchons à optimiser le commerce, des enjeux environnementaux se retrouvent à l'avant-plan.
- 2. Quelle serait la meilleure façon pour le gouvernement du Canada de collaborer avec ses partenaires et intervenants en vue de définir une perspective nationale sur les priorités pour l'infrastructure de transport liée au commerce?**
- Tous les intervenants concernés au sein du gouvernement et dans le monde des affaires doivent travailler ensemble pour trouver une façon d'améliorer la compétitivité du Canada à l'échelle mondiale. Toutes les plaques tournantes comptent sur l'acheminement du fret dans la première partie et la dernière partie de la chaîne d'approvisionnement et sont jointes par des routes; par conséquent, il faut réduire la congestion sur les routes, particulièrement dans les villes.
 - Il est nécessaire de pouvoir compter sur un leadership fédéral et sur une plus grande collaboration entre les ministères fédéraux si l'on veut s'assurer de transmettre des messages cohérents et de mener des efforts concertés.
 - Il est important de se concentrer sur la « définition du bon problème » si l'on veut étoffer le processus d'élaboration du programme de transport à long terme au Canada. Le transport



favorise le commerce, mais les activités du secteur en tant que telles, comme l'emploi et les impôts, sont également des éléments qui contribuent grandement à l'économie canadienne.

- Le Canada devrait envisager des mesures incitatives pour encourager les sociétés de transport à faire des investissements. Il faut mettre en place des signaux axés sur le marché pour l'établissement des prix. Même si la plupart des fournisseurs de services de transport autofinancent leurs activités et réinvestissements, il est parfois nécessaire d'obtenir le soutien du public pour des projets d'envergure.
- Une intervention réglementaire peut entraîner des conséquences négatives qui nuisent à la production nationale.
- Tous les éléments composant le secteur des transports font face à des problèmes de capacité en raison du manque de ressources humaines qualifiées; ce manque sera plus prononcé lorsque les demandes en services de transport augmenteront avec la reprise économique.
- L'industrie ferroviaire a connu une croissance plus rapide que celle du secteur des exportations et que le taux général de croissance de l'économie canadienne. Les compagnies de chemin de fer peuvent profiter de mesures qui les incitent à investir du moment que l'on a mis en place une politique et des cadres de réglementation qui conviennent.

3. Que pensez-vous du modèle de partenariat qui a été utilisé au cours de la dernière décennie pour soutenir les investissements dans l'infrastructure et la politique de transport multimodal? Comment pourrait-on améliorer cette approche? Devrait-on opter pour un nouveau modèle?

- Au Canada, le secteur des transports a grandement besoin d'innover. Le gouvernement fédéral devrait offrir aux principaux intervenants, notamment les autorités portuaires, les compagnies de chemin de fer et les aéroports, des incitatifs financiers ou stratégiques adéquats pour leur permettre de développer de jeunes entreprises qui viendraient répondre à leurs besoins précis.
- Il est nécessaire d'élaborer des indicateurs de rendement clés (IRC) pour ces investissements si l'on veut suivre ces mesures au fil du temps et envisager d'autres investissements qui pourraient être harmonisés afin de profiter davantage des investissements initiaux.
- L'innovation et l'investissement sont deux axes fondamentaux essentiels qu'il faut encourager au Canada. La Porte du Pacifique constitue un exemple de bons investissements ciblés. Le gouvernement devrait s'en inspirer dans les autres régions où l'on trouve une « porte ».
- En ce qui a trait à l'innovation, le gouvernement a un rôle à jouer lorsque vient le temps de favoriser la croissance et d'investir dans des domaines que le secteur privé pourrait trouver trop risqués. Si l'investissement ne porte pas ses fruits, il est préférable que le gouvernement abandonne. Si l'investissement donne des résultats, le gouvernement devrait alors permettre au secteur privé de prendre la relève afin que le gouvernement puisse affecter les ressources publiques à d'autres nouveaux débouchés.
- Les ports canadiens doivent arrêter d'essayer de plaire à tout le monde et de se faire concurrence à l'échelle régionale; ils doivent plutôt voir la compétitivité du Canada à l'échelle mondiale et non



sur le plan régional. Le Canada doit maximiser ses avantages régionaux pour en faire profiter le réseau national et améliorer sa compétitivité à l'échelle mondiale.

- Le gouvernement fédéral devrait harmoniser la réglementation afin d'ouvrir les corridors de transport. Les gouvernements provinciaux, territoriaux et régionaux ainsi que l'industrie du secteur privé doivent travailler ensemble afin de maximiser l'avantage du Canada à l'échelle nationale.
- Les investissements du gouvernement dans les centres de transport facilitent les progrès dans le secteur privé et profitent à ceux-ci. Le gouvernement et l'industrie ont le même objectif : établir un réseau qui permet aux biens de se rendre efficacement sur le marché.
- Il faut s'assurer que toutes les parties intéressées, y compris la main-d'œuvre, travaillent ensemble pour élaborer une stratégie industrielle qui permettra aux partenaires de la chaîne de logistique de cibler les enjeux et les solutions collectivement.
- On doit également tenir compte des répercussions dans la collectivité et des droits des Autochtones.
- Lorsque l'on se penche sur les pratiques exemplaires à l'échelle mondiale, l'approche globale pour le milieu de la fabrication est l'« industrie 4.0 »¹. Il est désormais question de la compétitivité du point de vue de la connectivité et de l'innovation. Comment les investissements du secteur privé et du secteur public interagissent-ils pour garantir une capacité de production efficace au Canada?
- Le gouvernement devrait prendre des mesures afin de se créer une réserve foncière pour les transports et ainsi garantir la disponibilité de terres en vue d'une expansion du système de transport.

4. De quel genre d'information et de données sur le transport a-t-on besoin pour fournir une solide base de données qui mènera à une analyse venant éclairer les investissements dans l'infrastructure de transport liée au commerce?

- Au Canada, la disponibilité des données sur le transport est en baisse. Le Canada doit faire des données sa priorité afin que nous puissions prendre des décisions appropriées en ce qui a trait aux secteurs où il faut investir, à la faisabilité de projets éventuels et au développement d'une stratégie nationale en matière de transports.
- Les données doivent être publiées plus souvent et de façon opportune; elles doivent être abordables pour les autorités portuaires, les aéroports, les expéditeurs, les universitaires et

¹ Industrie 4.0 est un terme qui a d'abord été utilisé en Allemagne pour décrire « l'informatisation du secteur de la fabrication perçue comme étant la quatrième révolution industrielle ». La technologie intelligente et les données en temps réel sont utilisées avec le concept Industrie 4.0 pour accroître la productivité et réduire les coûts. Voir : Industrial. *ENQUÊTE : Industrie 4.0 la révolution industrielle qui a lieu maintenant.* <http://www.industrial-union.org/industry-40-the-industrial-revolution-happening-now>



d'autres parties. Les besoins en données qui ont été officiellement soulevés par Statistique Canada n'ont pas été comblés efficacement.

- Le gouvernement peut prendre des données qui sont présentement recueillies par des entités fédérales et les reformater afin qu'elles soient plus utiles pour l'industrie. Les différents ordres de gouvernement devraient travailler ensemble pour s'échanger de l'information qui permettra d'avoir une image plus précise de l'industrie et du réseau dans l'ensemble. Une meilleure coordination des données au sein du gouvernement fédéral pourrait contribuer à réduire le fardeau lié à la production de rapports.
- Il faut penser aux raisons pour lesquelles nous avons besoin de données. Quels genres de données recueillons-nous et qu'essayons-nous de faire avec ces données?
- La collecte de données devrait se faire « de bout en bout » et comporter toutes les principales étapes de chaque chaîne d'approvisionnement.
- Les données devraient être utilisées pour promouvoir les investissements et pour soutenir l'innovation et les initiatives commerciales.
- Il faut également pouvoir compter sur des individus qui possèdent les compétences et les capacités requises pour analyser et utiliser les données convenablement.
- Le gouvernement ne doit pas non plus oublier de partager des données à l'échelle mondiale avec ses partenaires commerciaux et de s'assurer de la reconnaissance mutuelle des données internationales.