

Avantages et défis du Canada

Le Canada occupe la deuxième plus importante zone terrestre au monde. Notre population est agglomérée près de la frontière Canada-États-Unis et le long de la Transcanadienne. Nous devons faire face à des difficultés liées aux saisons et à la distance. Nous avons surmonté des obstacles énormes à l'intérieur de nos propres frontières. À l'heure actuelle, au sein du marché mondial, notre géographie joue en notre faveur. Nous avons des corridors est-ouest sophistiqués dans tout le continent. Nous avons des ports en eau profonde qui sont en mesure d'accueillir les plus gros navires au monde. Même si les coûts de transport peuvent sembler élevés, nous avons des avantages comparativement à de nombreuses régions du monde.

Le Forum économique mondial classe le Canada parmi les cinq meilleurs pays au monde pour ce qui est des routes, du chemin de fer, du transport aérien, des pipelines et des ports. Parmi tous les pays de l'ALENA, le Canada possède les routes les plus courtes à destination de Bombay ainsi que des routes beaucoup plus courtes vers la Chine et l'Union européenne (UE) que celles des États-Unis. Même le

port de Churchill est plus près de l'UE que de nombreux ports de mer de l'Est des États-Unis. Nous pouvons expédier des exportations à un coût beaucoup moindre et sommes positionnés pour accueillir des importations pour l'Amérique du Nord à un coût moins élevé et plus rapidement que tout autre pays. Nous avons de multiples points d'accès terrestres vers les États-Unis, le marché le plus important au monde dont une grande partie de la population est répartie sur les côtes est et ouest.

Les portes d'entrée du Canada, particulièrement Prince Rupert, sont plus près de l'Asie et de l'Europe que celles de n'importe où ailleurs en Amérique du Nord. Nous profitons d'avantages géographiques sur les deux côtes, et nos chemins de fer et autoroutes nous relient de Vancouver à Halifax. Les corridors aériens du Canada sont moins congestionnés que d'autres, particulièrement les routes au-dessus du pôle Nord.

Le Canada a des avantages par rapport aux États-Unis et au Mexique en ce qui a trait aux délais d'expédition. Si vous faites partie d'un excellent réseau de transport, vous aurez plus d'options. Si vous cultivez des légumineuses, vous augmenterez

Position géographique stratégique du Canada



Adaptation de Vickerman & Associates LLC

vos marges de profit en faisant transiter votre produit par Prince Rupert. Étant donné la force du dollar canadien, si vous cultivez des légumes dans l'Est du Canada, vous pourriez vouloir examiner les possibilités du côté de l'Europe.

Comme beaucoup d'autres pays commerçants, nous investissons dans notre infrastructure des transports.

- La Transcanadienne est élargie jusqu'à Prince Rupert et dans des parties des Rocheuses.
- Des travaux de dragage majeurs sont effectués au port de la rivière Fraser.
- L'autoroute 407 en Ontario a maintenant un système de péage électronique avec circulation libre, un système de pesée des véhicules en marche, un système de surveillance météo, un système de caméras vidéo et des messages radio sur les conditions de circulation.
- Des améliorations au poste frontalier Windsor-Détroit comprennent notamment des mesures de prédédouanement.
- Quelque trois milliards de dollars ont été alloués pour améliorer les aéroports à Vancouver, à Calgary, à Edmonton, à Winnipeg et l'aéroport Pearson à Toronto.

L'initiative canadienne de la porte de l'Asie-Pacifique vise à faire du Canada le point d'entrée et de sortie le plus concurrentiel en Amérique du Nord pour les produits, services et investissements asiatiques et canadiens. Les gouvernements du Canada et de la Colombie-Britannique ont financé en partenariat cet investissement de quatre milliards de dollars, qui vise plus que l'infrastructure des transports et comporte aussi des initiatives relatives à la culture et à l'éducation. Au début de 2007, le gouvernement fédéral s'est engagé à verser 2,1 milliards de dollars supplémentaires à un fonds national pour l'infrastructure des portes d'entrées et des postes frontaliers.

La Nouvelle-Écosse fait la promotion d'une porte d'entrée de l'Atlantique afin que le port d'Halifax et d'autres ports régionaux deviennent des points d'entrée et de sortie privilégiés entre l'Asie et l'Amérique du Nord pour les marchandises. La porte d'entrée de l'Atlantique tirera avantage des contraintes de capacité aux ports de la côte ouest de l'Amérique du Nord et aux ports du Nord-Est des États-Unis ainsi que du commerce avec l'Inde via le canal de Suez.

Distances et durées d'escale le long des principales routes de navigation⁸



⁸ Conference Board of Canada, "Addressing Gaps in the Transportation Network", Octobre 2007

Avantages naturels et géographiques

Réseau ferroviaire national	Administrations portuaires canadiennes	Réseau routier national	Réseau national des aéroports	Pipelines
50 000 kilomètres de voie ferrée, 60 p. 100 dans quatre provinces de l'Ouest	18 administrations portuaires, plus de 200 ports plus petits et régionaux et 1000 petits ports	900 000 km, y compris 25 000 km dans le réseau routier national, 60 p. 100 dans les quatre provinces de l'Ouest. Environ le tiers du réseau est pavé.	26 aéroports dans le réseau national et 1 800 installations, ces 26 aéroports accueillent 98 p. 100 des marchandises	95 000 km de pipelines de gros diamètre et 400 000 km de pipelines de collecte et de distribution à plus petite échelle

Sur la côte ouest de la Baie d'Hudson, le port de Churchill est un port de mer arctique qui peut charger des navires de la taille des navires Panamax. Il est le port océanique situé le plus près de la vaste région de culture de l'Ouest du Canada et a un silo de 140 000 tonnes sur place. Le port permet de décharger plus de 100 wagons porte-rails par jour et de charger plus de 1 200 tonnes métriques par heure dans les navires. Le port de Churchill est idéal pour expédier des produits à destination de l'Europe, de la Russie, de l'Afrique, de l'Amérique latine et du Moyen-Orient et en recevoir de ces pays. Même si la période d'expédition actuelle s'étend de la mi-juillet au début de novembre, des océans plus chauds

pourraient prolonger considérablement la période d'ouverture du port.

Le port de Thunder Bay est le port le plus important au départ de la voie maritime Grands Lacs-fleuve Saint-Laurent. Il s'agit d'une voie maritime intérieure qui s'étend sur 3 700 kilomètres et qui est au centre de l'Amérique du Nord. Un aller simple en empruntant le fleuve jusqu'à Thunder Bay prend environ cinq jours. Le port de Thunder Bay et la voie maritime sont ouverts 24 heures sur 24, sept jours sur sept, de la fin du mois de mars jusqu'à tard en décembre. La période d'expédition est prolongée si la température le permet. Le port est desservi par les voies ferroviaires du Canadien National et du Chemin de fer du Canadien Pacifique et est fréquenté par les principales entreprises de camionnage du Canada.



Le port de Halifax

Y a-t-il un passage du Nord-Ouest?

Oui, il y en a un. En fait, il y a de nombreux passages dans l'archipel Arctique canadien. Dans la plupart des cas, le tirant d'eau est faible et les glaces sont épaisses, ce qui fait que quelques-uns seulement sont navigables. Mais maintenant les glaces fondent et la mer est plus chaude. Pour la première fois de l'histoire, il y a un passage clair et ouvert aux navires sans qu'ils n'aient besoin d'un brise-glace.

Ce nouveau passage s'appelle « les eaux arctiques canadiennes ». Au cours des 10 à 20 prochaines années, les changements climatiques pourraient faire du passage du Nord-Ouest une route de navigation très importante qui promet sur le plan économique pour les expéditeurs canadiens.

Nous ne sommes pas les seuls à convoiter le passage du Nord-Ouest. Un certain nombre de pays ne reconnaissent pas la revendication du Canada à la souveraineté sur ces eaux. Les États-Unis, le Japon, la Russie, la Norvège, le Danemark et les membres de l'UE considèrent le passage comme une route maritime internationale que peut sillonner n'importe quel pays à vocation maritime. Quant au Canada, il déclare qu'il est une prolongation du continent du nord sur la même plate-forme. Lorsque les glaces sont présentes, la région à l'extrême nord de notre pays ressemble à une zone terrestre solide et est considérée comme tel par la faune et la population nordique.

En 2007, le gouvernement du Canada a annoncé que les Forces canadiennes établiraient un nouveau port en eau profonde à Nanisivik, sur l'île de Baffin, et un centre de formation militaire à la baie Resolute dans le cadre de l'engagement du Canada à défendre sa souveraineté sur l'Arctique. Le port et le centre sont situés à des endroits stratégiques le long du passage du Nord-Ouest.

Des technologies de pointe en matière de pistage et de transport peuvent changer nos façons de faire

Bien que nous ayons conservé et, dans la plupart des cas, amélioré le système, les changements économiques au Canada et partout dans le monde exigent un système de classe internationale pour être en mesure de suivre.

Une augmentation sans précédent des marchandises surcharge nos ports de la côte ouest. Le trafic de marchandises entrantes à Vancouver a doublé de 1998 à 2005 et a augmenté d'un autre 30 p. 100 en 2006. Une augmentation du nombre de camions

dans les corridors urbains, aux postes frontaliers et dans d'autres centres de transport nuit à la circulation efficace des marchandises. À mesure qu'augmente le trafic de marchandises, la pression du public augmente aussi pour réduire le bruit, les embouteillages et la pollution.

La technologie d'identification par radiofréquence (IRF) permet de récupérer des données à l'aide de dispositifs appelés étiquettes ou transpondeurs d'IRF. Une étiquette d'IRF peut être implantée dans un produit, un animal ou une personne ou y être appliquée. Elle est utilisée pour la gestion d'une chaîne d'approvisionnement afin de pister les chargements, contrôler les stocks et s'assurer que les conteneurs se rendent à leur destination. L'utilisation de la technologie d'IRF dans les systèmes frontaliers favorise un transit plus rapide et de meilleures relations économiques.

Grâce à l'IRF, il peut être plus facile de répondre à la demande croissante des consommateurs en ce qui a trait à la traçabilité. En Amérique du Nord, des étiquettes sont appliquées sur le bétail de manière à ce que l'on puisse retracer un animal et déterminer son troupeau de provenance. L'Espagne utilise un système similaire pour retracer les œufs vendus sous forme liquide. Dans le domaine de l'agriculture, la traçabilité des produits et l'étiquetage du pays d'origine sont des choses très importantes à prendre en considération.

Technologies en matière de transport

En Californie, le programme PierPass permet de traiter le trafic des conteneurs entrants en dehors des heures de pointe. Les transporteurs payent des frais pour que les terminaux demeurent ouverts le soir et le samedi. Les terminaux intermodaux et les routes locales sont ainsi moins congestionnés. Plus de 40 p. 100 du trafic de conteneurs généré par les ports de Los Angeles et de Long Beach circule en dehors des heures de pointe.

Les aéronefs hybrides appelés dirigeables en sont à l'étape initiale de leur développement commercial. Remplis d'hélium et propulsés par des moteurs d'avion, ils sont utilisés dans les régions éloignées pour explorer les mines de diamants. L'Université d'Anchorage songe à les utiliser comme véhicules de transport sur de courtes distances.

Les frais de développement liés aux autoroutes automatiques repoussent cette initiative à plus long terme. D'autres idées, comme celle d'utiliser les terre-pleins des autoroutes pour la circulation automatique des marchandises, font l'objet de discussions en Europe.

La touche finale

Au cours des 20 prochaines années, les avancées technologiques, les nouvelles tendances de consommation ainsi que les stratégies de chaîne d'approvisionnement vont façonner les habitudes de commerce.

Les prix instables de l'énergie ont fait en sorte que le update prix du pétrole dépasse 100 \$US le baril. Un manque de wagons porte-rails, de conteneurs et de conducteurs professionnels a contribué à faire augmenter les coûts de transport. Le transport est important dans votre plan d'affaires. La demande croissante des consommateurs en produits verts et les questions de sécurité à la frontière ajoutent à la complexité de la situation.

Les entreprises qui réussissent tiennent compte de la chaîne de valeur tout entière lorsqu'elles se préparent pour l'avenir. Examiner vos options de transport est tout aussi important que de planifier votre production, vos marchés ou votre calendrier de transformation. Avoir recours à des professionnels de la logistique, vendre des produits à l'échelle locale ou plus près de votre exploitation ou déménager des installations près d'un marché sont des solutions qui peuvent être toutes envisagées. Pour tirer pleinement

Matière à réflexion

Notre infrastructure des transports constitue une partie essentielle de la santé économique, de l'identité et de la souveraineté de notre pays. Elle est également essentielle à notre croissance et à la prospérité de l'agroindustrie. Nous avons de nombreux avantages naturels et occupons une position géographique enviable. De quelle manière pouvons-nous travailler ensemble à préparer un avenir prometteur en vue de jouer un rôle déterminant au sein de l'économie mondiale?

parti de vos options, il est important que vous soyez informé, fassiez partie d'un réseau et que vous vous impliquiez.

Un système de transport solide qui livre les marchandises de manière efficace et à temps, qui respecte les budgets et qui répond aux attentes les plus exigeantes de la clientèle est fondamental pour notre capacité concurrentielle à nous approprier une part du marché intérieur et international. D'autres pays se positionnent pour profiter de ces occasions. Si vous comprenez le système, vous pourrez planifier vos activités et profiter des avantages naturels du Canada. Si vous faites partie d'un réseau et si vous vous impliquez, vous pourrez avoir un impact positif sur l'avenir.

