

# *Transformation de l'économie mondiale : Enjeux et possibilités pour le transport au Canada atlantique*



*Sommaire*

*Novembre 2006*



ATLANTIC  
PROVINCES  
ECONOMIC  
COUNCIL

CONSEIL  
ÉCONOMIQUE  
DES PROVINCES  
DE L'ATLANTIQUE

## Conseil économique des provinces de l'Atlantique

Le Conseil économique des provinces de l'Atlantique (CEPA) est un organisme de recherche et d'enseignement autonome et apolitique. Son rôle est de promouvoir le développement économique dans la région de l'Atlantique. À cette fin, il analyse les politiques et les tendances économiques actuelles et naissantes, communique les résultats de ses analyses et consulte un large public, et recommande les interventions appropriées des secteurs public et privé.

Le CEPA est un organisme sans but lucratif de régime fédéral et il est financé principalement par les cotisations des membres et les recherches subventionnées. Fondé en 1954 sous forme de partenariat entre les gouvernements provinciaux et le secteur privé, le CEPA jouit maintenant d'un appui généralisé des entreprises, des syndicats et du grand public.

Le président du conseil d'administration est Karl Smith et la présidente-directrice générale est Elizabeth Beale.

Voici les coordonnées pour obtenir de l'information sur l'adhésion au Conseil ou ses publications.

**Adresse postale :** 5121, rue Sackville  
Bureau 500  
Halifax (Nouvelle-Écosse)  
B3J 1K1

**Téléphone :** (902) 422-6516

**Télécopieur :** (902) 429-6803

**Courriel :** [info@appec-econ.ca](mailto:info@appec-econ.ca)

**Page Web :** <http://www.appec-econ.ca>

### Remerciements

Le CEPA souhaite remercier M<sup>me</sup> Mary R. Brooks (Ph. D.), de la Chaire de commerce William S. Black, et professeure de marketing et des transports à l'Université Dalhousie, pour sa vaste connaissance et ses précieux conseils dans l'élaboration de ce rapport. L'Agence de promotion économique du Canada atlantique (APECA) a contribué financièrement à cette recherche par l'intermédiaire de sa Mesure de recherche stratégique visant la région de l'Atlantique (MRSRA).

# Transformation de l'économie mondiale : Enjeux et possibilités pour le transport au Canada atlantique

## Sommaire

Le présent rapport a pour but de présenter un aperçu du réseau de transport actuel au Canada atlantique, de cerner les principaux enjeux liés au transport dans la région et de souligner dans quelle mesure le changement de l'économie mondiale influe sur les échanges commerciaux et le transport.

Dans ce contexte, le rapport porte particulièrement sur l'examen d'une porte d'entrée maritime dans la région de l'Atlantique pour les expéditions de marchandises. Les auteurs du rapport soulignent les principaux moteurs du commerce et du transport maritime mondiaux qui font naître cette possibilité, la nature particulière de la possibilité d'établir une porte d'entrée au Canada atlantique, les avantages économiques liés à cette porte d'entrée ainsi que les questions à prendre en compte pour réaliser pleinement ce potentiel.

Le réseau de transport au Canada atlantique comprend une gamme complexe de structures, de services et de flux de transport. Il faut surtout noter parmi ceux-ci :

- Le port d'Halifax, qui fait office de **point d'accès** du trafic maritime par conteneurs, dont 80 % du volume est destiné au centre du Canada et au Midwest des États-Unis.
- Un **couloir ferroviaire**, exploité par le CN, qui relie la région et le port d'Halifax aux marchés du centre du Canada et du Midwest.
- Deux **couloirs de camionnage**, l'un entre le Canada atlantique et le Nord-Est des États-Unis, et l'autre qui relie la région de l'Atlantique au centre du Canada. Au vu du déséquilibre des flux dans ces couloirs commerciaux, les sociétés de camionnage de la région de l'Atlantique ont élaboré des stratégies axées sur un réseau triangulaire, qui consistent à transporter un chargement au sud des États-Unis, à prendre des marchandises au passage dans la région du Nord-Est des États-Unis pour les acheminer à Toronto ou à Montréal, puis à ramener des marchandises du centre du pays dans la région de l'Atlantique.
- Une infrastructure portuaire spécialisée, y compris deux terminaux de transbordement ainsi que des services maritimes internationaux et nationaux du transport du pétrole brut et de produits énergétiques raffinés, qui représentent environ 80 % du tonnage maritime transitant par la région de l'Atlantique.
- D'autres ports et services maritimes pour l'exportation de biens du Canada atlantique vers les États-Unis et pour les échanges commerciaux avec les autres marchés mondiaux.

Cette infrastructure du transport a favorisé une expansion marquée du commerce international au Canada atlantique, en particulier avec les États-Unis, au cours des années 1990. Elle a également alimenté un vigoureux accroissement du volume des expéditions des produits de l'énergie depuis la fin des années 1990. En 2005, à la faveur des prix élevés de l'énergie, les exportations internationales de produits énergétiques du Canada atlantique ont dépassé les expéditions des autres biens pour la première fois.

Cela dit, poussée par une croissance rapide du commerce international et de la nouvelle structure de ses échanges, l'économie mondiale se métamorphose en grande partie en raison du développement de la **chaîne d'approvisionnement mondiale**, lequel profite des coûts de transport et de communication moindres, des avancées technologiques et de la libéralisation du commerce.

Au Canada atlantique :

- **Les exportations de matières premières et de biens non transformés**, tels que le minerai de fer, les coquillages et crustacés, la pâte de bois et le papier journal, **vers les marchés asiatiques en rapide expansion** ont connu une croissance accélérée. Toutefois, pour l'heure, peu de produits manufacturés à valeur ajoutée ont emprunté la voie de l'exportation. Les exportateurs de la région de

l'Atlantique mettront-ils à profit les possibilités de ces marchés, qui exigent un meilleur accès maritime à l'Asie? L'activité d'exploration actuelle dans la région donne à penser qu'il existe un potentiel grandissant en matière d'exportation de minéraux. Par contre, la capacité d'intensifier l'approvisionnement en coquillages et crustacés ainsi qu'en pâtes et papiers pourrait être limitée. D'autres fabricants de la région de l'Atlantique éprouveront de la difficulté à concurrencer ces marchés, en raison des bas salaires ou de la livraison juste-à-temps, et devront plus probablement déterminer leur avantage concurrentiel selon d'autres facteurs, comme le recours à la technologie, pour proposer des produits supérieurs et des services de meilleure qualité.

- Des facteurs tels qu'une concurrence plus vive de sociétés aux coûts inférieurs en Asie ou ailleurs, une réévaluation du dollar canadien de 40 % suscitée en partie par les prix mondiaux de l'énergie et de transport élevés, une demande de produits faible ou en évolution ainsi que des contraintes de l'approvisionnement dans certaines industries, sont autant **d'enjeux en matière de compétitivité** dont doit tenir compte l'industrie de la région de l'Atlantique. Ces pressions se manifestent dans les tendances actuelles en matière d'extrait, d'exportation et d'emploi. Par exemple, la valeur globale des exportations autres qu'énergétiques du Canada atlantique stagne depuis 2000. En particulier, les produits alimentaires et forestiers, qui représentent une grande part des biens transportés par le rail et par la route dans la région de l'Atlantique et qui ont été à l'origine de la croissance de ces modes de transport au cours des 10 à 15 dernières années, ont connu des difficultés particulières qui ont entraîné de fortes réductions de la capacité de production. Comment ces tendances se feront-elles sentir sur la demande des services de transport au Canada atlantique, à l'égard des modes et des destinations, au cours de la prochaine décennie? Une réduction de la demande pourrait avoir des conséquences sérieuses sur le coût et la disponibilité des services de transport tandis que des volumes moindres de biens transportés par rail vers le centre du Canada et le Midwest pourraient libérer une certaine capacité pour les conteneurs importés de l'Asie.
- Face aux pressions accrues de la concurrence, les entreprises du Canada atlantique ont adopté des pratiques comme la gestion de la chaîne d'approvisionnement, la délocalisation et l'impartition pour améliorer leur productivité ou tirer parti des débouchés dans de nouveaux marchés. Pour avancer, il faudra améliorer les services de transport maritime et autres afin d'approvisionner la région en biens et d'assurer une livraison rapide des produits aux grands marchés.

Même si c'est en Asie que les exportateurs de la région de l'Atlantique ont trouvé leurs marchés à croissance accélérée au cours de la dernière décennie, il se produit une ouverture notable en matière de services de transport de biens importés de l'Asie vers les grands marchés du centre du pays et du Midwest.

Plusieurs tendances du commerce et du transport des marchandises à l'échelle mondiale apparaissent et révèlent **la possibilité que les ports sur la côte Est nord-américaine** jouent un rôle accru dans la prestation des services de transport internationaux par le canal de Suez. C'est-à-dire :

- Une poussée rapide du commerce Asie-Amérique du Nord suscitée par les importations de biens de consommation manufacturés en provenance des pays de l'Asie où les salaires sont peu élevés, notamment la Chine.
- Des déplacements possibles des lieux de fabrication en Asie, pouvant se traduire par des expéditions plus intensives de pays comme la Malaisie, le Vietnam et la Thaïlande.
- Le déploiement de porte-conteneurs de fort tonnage (post-Panamax).
- La congestion dans les ports de la côte Ouest nord-américaine, ce qui inciterait les expéditeurs à diversifier les points d'accès qu'ils utilisent.
- La congestion et les contraintes liées à la jauge des navires dans le canal de Panama, ce qui permettrait aux ports de la côte Est de s'approprier le surplus du trafic des installations de la côte Ouest passant par le canal de Suez.

En revanche, plusieurs interventions pourraient influencer sur la portée de cette éventualité, ou le moment auquel elle pourrait se produire, notamment :

- L'élargissement proposé du canal de Panama, qui pourrait être terminé aux environs de 2014.
- Des investissements dans les ports de la côte Ouest canadienne (tels que celui de Prince Rupert) et américaine.
- L'agrandissement des ports du golfe du Mexique (p. ex. à Houston) et des ports mexicains (p. ex. de Lázaro Cárdenas).
- Quant aux ports de la côte Est canadienne, l'agrandissement de ports de la côte Est américaine (p. ex. à Norfolk) ainsi que des investissements dans les terminaux intérieurs des ports existants de la côte Est américaine.

Dans l'Est du Canada, pour l'heure, le **port d'Halifax** est le mieux placé pour exploiter ces possibilités :

- C'est de loin le port à conteneurs le plus vaste au Canada atlantique et le troisième à cet égard au Canada.
- Il offre déjà une vaste gamme de services de transport maritime, tant internationaux que de courte distance.
- C'est un port en eaux profondes libres de glace.
- Il est doté d'un service ferroviaire de wagons porte-conteneurs à deux niveaux de catégorie 1 à destination du centre du Canada et du Midwest.
- Il possède déjà une capacité de réserve.

Même si d'autres possibilités s'offrent également aux autres ports de la côte Est canadienne, ils doivent relever certains défis :

En revanche, plusieurs interventions pourraient influencer sur la portée de cette éventualité, ou le moment auquel elle pourrait se produire, notamment :

- L'élargissement proposé du canal de Panama, qui pourrait être terminé aux environs de 2014.
- Des investissements dans les ports de la côte Ouest canadienne (tels que celui de Prince Rupert) et américaine.
- L'agrandissement des ports du golfe du Mexique (p. ex. à Houston) et des ports mexicains (p. ex. de Lázaro Cárdenas).
- Quant aux ports de la côte Est canadienne, l'agrandissement de ports de la côte Est américaine (p. ex. à Norfolk) ainsi que des investissements dans les terminaux intérieurs des ports existants de la côte Est américaine.

Dans l'Est du Canada, pour l'heure, le **port d'Halifax** est le mieux placé pour exploiter ces possibilités :

- C'est de loin le port à conteneurs le plus vaste au Canada atlantique et le troisième à cet égard au Canada.
- Il offre déjà une vaste gamme de services de transport maritime, tant internationaux que de courte distance.
- C'est un port en eaux profondes libres de glace.
- Il est doté d'un service ferroviaire de wagons porte-conteneurs à deux niveaux de catégorie 1 à destination du centre du Canada et du Midwest.

- Il possède déjà une capacité de réserve.

Même si d'autres possibilités s'offrent également aux autres ports de la côte Est canadienne, ils doivent relever certains défis :

- Le port de **Saint John** comporte des délais d'expédition plus longs que ceux d'Halifax et est soumis aux marées de la baie de Fundy.
- Le port de **St. John's** est limité par son manque d'accès aux grands marchés intérieurs.
- Le port de **Canso** ne dispose pas de terminal à conteneurs ni de service ferroviaire de catégorie 1.
- Le port de **Montréal** ne bénéficie pas de la capacité d'accueillir les navires de gros tonnage post-Panamax en raison de la profondeur de la voie maritime du Saint-Laurent et de la nécessité de brise-glaces et de coques renforcées des navires l'hiver.

La voie de l'avenir la plus porteuse pour le port d'Halifax est d'élargir son rôle à titre de **point d'entrée des importations asiatiques** par conteneurs à destination du centre du pays et du Midwest :

- Au contraire de New York, la région de l'Atlantique ne constitue pas un marché suffisamment important en soi pour influencer sur le choix d'un port d'escale.
- Halifax est la grande ville portuaire de la côte Est la plus proche de l'Europe et du canal de Suez et est avantagée sur le plan de la desserte des marchés du centre du Canada et du Midwest en regard des ports américains tels que ceux de Norfolk et de Savannah – pour le temps de déplacement – et sans doute de New York – pour les expéditeurs de l'Ontario peu friands des tracasseries possibles liées au recours à un point d'accès aux États-Unis.
- Certaines compagnies de navigation maritime indiquent que les navires de fort tonnage devront disposer de deux ou trois ports d'escale sur la côte Est, y compris ceux de New York/New Jersey, à cause de son imposant marché local qui ne peut pas être desservi rapidement autrement. Compte tenu de cette approche, le port d'Halifax pourrait devenir l'un des nombreux ports d'escale de la côte Est pour les navires qui débarqueraient des cargaisons destinées au centre du Canada et du Midwest et qui chargeraient les livraisons de ces régions à destination ou en provenance des ports au sud de la côte Est. Ces cargaisons complémentaires constitueraient un supplément au genre d'activités existantes au port d'Halifax. Cette approche suppose une certaine complémentarité entre Halifax et les autres ports de la côte Est de sorte que l'investissement et la capacité accrues dans les autres ports de la côte Est rendent ces itinéraires davantage possibles et accroissent la perspective de retombées au port d'Halifax.
- De plus, il est possible qu'une compagnie de navigation maritime fasse d'Halifax son principal port d'escale sur la côte Est, et y décharge une grande quantité de conteneurs destinés aux marchés intérieurs – p. ex. peut-être 6 000 EVP (équivalent vingt pieds) au lieu des 1 000 EVP environ de chargements supplémentaires traditionnels. Cette méthode pourrait rapidement mettre à contribution toute la capacité du port.
- Une analyse plus poussée de l'importance et de l'opportunité de cette demande possible s'impose.

Le port d'Halifax pourrait bénéficier d'autres possibilités de s'agrandir :

- Si les pays de l'Europe orientale deviennent d'importants fabricants de produits destinés au marché nord-américain, il se peut que le commerce international entre **l'Europe et l'Amérique du Nord** soit florissant. Bien qu'il ne soit pas prévu qu'il croisse aussi rapidement que le commerce entre l'Asie et l'Amérique du Nord, le volume transitant par ces voies n'est pas négligeable. L'arrivée de navires à jauge accrue sur cette route limiterait la capacité du port de Montréal d'accueillir ces navires et conférerait au port d'Halifax un rôle qui pourrait être plus important.

- Le port d'Halifax pourrait devenir un grand terminal à conteneurs de **transbordement** si l'activité internationale au port s'amplifiait rapidement. Il faut évaluer plus à fond cette possibilité. La perspective d'expéditions de courte distance, qui serait un volet notable du terminal de transbordement dans la région, est actuellement restreinte en raison des règlements gouvernementaux. De plus, en dépit du développement de terminaux de transbordement ailleurs dans le monde, aucun terminal du genre n'a encore vu le jour sur la côte Est ou Ouest de l'Amérique du Nord, ni dans le golfe du Mexique.

Même si le développement d'une porte d'entrée dans la région de l'Atlantique est tributaire de plusieurs mesures mondiales déterminantes qui échappent tout à fait à la volonté de la direction du port, les intervenants régionaux peuvent influencer sur plusieurs facteurs clés de manière à intensifier l'activité de cette porte d'entrée :

- **De solides liaisons avec les marchés intérieurs.** La compétitivité du port d'Halifax tient fortement au coût et à la facilité du transport des conteneurs du port vers les marchés du centre du pays et du Midwest, mais elle est presque exclusivement liée aux services ferroviaires assurés par le CN. La réputation du CN à titre d'exploitant ferroviaire est un atout pour la porte d'entrée de la région de l'Atlantique, mais les objectifs d'exploitation de cette société relativement à l'utilisation de ses actifs et à son contrôle des coûts conviennent-ils parfaitement au développement du trafic international à Halifax? L'efficacité de l'exploitation du CN devrait s'avérer un avantage, et le président et premier dirigeant de l'entreprise a déclaré récemment, dans un déjeuner-causerie lors des journées du port d'Halifax, que les intérêts du port d'Halifax et ceux du CN n'ont jamais été plus stratégiquement concordants et que le CN était disposé et déterminé entièrement à faire en sorte que la croissance à Halifax se matérialise.
- L'infrastructure routière aura aussi son importance pour que les exportateurs puissent tableer sur un meilleur accès aux marchés internationaux au moyen du port d'Halifax et que la distribution des importations s'améliore dans l'ensemble de la région. De plus, quant aux marchandises à délai de livraison critique, la possibilité de disposer d'une infrastructure routière convenable vers le centre du pays constituera un complément déterminant au transport ferroviaire. Dans la mesure où les importations conteneurisées qui transitent par le port d'Halifax sont destinées à la Nouvelle-Angleterre, la qualité et la capacité des routes et de l'infrastructure transfrontalière canado-américaine comptent pour beaucoup à cet égard.
- **La relance de l'efficacité du port.** L'efficacité du port d'Halifax est une nécessité. Une efficacité plus poussée peut améliorer la structure des coûts et rendre le port plus intéressant aux yeux des compagnies de navigation maritime. Une efficacité accrue peut aussi améliorer, pour les expéditeurs, les temps de transit et la fiabilité. L'administration portuaire d'Halifax, les exploitants du terminal, le CN et les débardeurs ont tous un rôle à jouer pour optimiser la productivité du port.
- **Le maintien d'une capacité suffisante du port.** Le port d'Halifax est actuellement exploité à environ la moitié de sa capacité, mais sa viabilité à long terme à titre de porte d'entrée dépend de sa capacité de s'agrandir. Même si une étude a montré récemment que la capacité réelle du port est d'environ 750 000 EVP par année, son administration estime que ses deux terminaux à conteneurs peuvent permettre de manutentionner environ un million d'EVP par année. La capacité du port est une valeur fragile et peut se transformer rapidement si les compagnies de navigation maritime changent leurs ports d'escale ou ajoutent des services. En revanche, si un port est incapable de s'adapter à ces changements, il ratera l'occasion à saisir. Il importe donc d'accroître la capacité avant que la demande ne se manifeste. Ce fait rend les investissements dans le port et le terminal intrinsèquement risqués, sans garantie pour les prêteurs privés. La plupart des gouvernements nationaux ont pour pratique de soutenir financièrement les travaux de mise en valeur des infrastructures portuaires. Certains gouvernements estiment que l'infrastructure portuaire à usage public est un bien commun et, de ce fait, la subventionnent. Le Canada est un des rares pays à s'attendre à ce que les ports à usage commun s'autofinancent. Les possibilités d'expansion du port d'Halifax portent sur l'agrandissement des deux terminaux à conteneurs existants, en aménageant des terrains adjacents, en optant pour un terminal ferroviaire intérieur et en ajoutant un troisième terminal à conteneurs.
- **La matérialisation du potentiel.** En dépit de tendances favorables à la croissance des ports de la côte Est ainsi que des capacités et de l'emplacement avantageux du port d'Halifax, les expéditeurs et

les compagnies de navigation maritime ont encore besoin d'être convaincus d'ajouter Halifax à leurs ports d'escale ou de faire un geste important en faveur d'Halifax. Les administrateurs du port d'Halifax sont d'avis qu'ils sont prêts à saisir cette possibilité et s'emploient sans relâche à faire connaître le port et à faire valoir ses capacités.

- **La suppression des obstacles réglementaires.** Il faut tenir compte d'un certain nombre de questions réglementaires pour réaliser tout le potentiel de la porte d'entrée de la région de l'Atlantique. La libéralisation des contraintes au financement portuaire prévues par la *Loi maritime du Canada* (LMC) contribuerait fortement à soutenir l'aménagement de l'infrastructure et a été fortement recommandée par le Comité de revue de la LMC. Même si cela était, le financement direct de l'État dans l'infrastructure portuaire serait encore une nécessité. Les règlements qui entravent la rentabilité du transport maritime à courte distance devront faire l'objet d'un examen pour que le port devienne un centre de transbordement actif.
- **La collaboration.** De nombreux acteurs ont intérêt à ce que se développe une porte d'entrée internationale dans la région de l'Atlantique, mais son succès sera fonction de leur aptitude à se concerter en suivant une vision claire, un engagement et une action coordonnée.

Quels seraient les avantages économiques d'une activité internationale plus forte au port d'Halifax? Bien qu'il soit possible de déterminer les principaux avantages éventuels, il faut une analyse plus poussée pour chiffrer en dollars leur valeur et leur importance.

- L'administration portuaire d'Halifax, les exploitants des terminaux et les débardeurs tireraient des **revenus et des gains plus substantiels** du port. Ceux-ci se traduiraient par un accroissement des impôts des particuliers et des sociétés, des taxes de vente et d'autres recettes pour les administrations municipale, provinciale et fédérale.
- Une plus grande activité portuaire donnerait lieu à une demande et **multiplierait les possibilités de services de camionnage et de transport tertiaire**, y compris la distribution et la logistique comme les installations de Consolidated FastFrate en voie d'établissement à Halifax.
- Un point d'accès amélioré permettrait aux exportateurs et importateurs de la région de l'Atlantique d'**accroître leur accès aux marchés**, en particulier en Europe et en Asie. Les entreprises de l'Atlantique gagneraient à ce qu'un plus grand nombre de compagnies de navigation maritime fassent escale au port d'Halifax, à ce qu'elles reçoivent des services plus nombreux et à ce qu'elles disposent d'une capacité de conteneurs supérieure. Par contre, l'ampleur de ces avantages possibles est tributaire de la compétitivité des exportateurs de la région de l'Atlantique et de leur volonté de profiter des marchés nouveaux et en rapide croissance, comme ceux de l'Asie.
- Si le port d'Halifax renforce sa capacité de manutentionner les conteneurs arrivant de l'Europe et de l'Asie, cela pourrait, en tant qu'**effets secondaires**, permettre aux autres ports de la région de l'Atlantique d'offrir des services complémentaires. Toutefois, l'ampleur de cette éventualité n'est pas encore claire. Il n'a pas non plus encore été précisé si les entreprises de la région de l'Atlantique peuvent y ajouter une valeur en assumant les activités supplémentaires entourant la chaîne d'approvisionnement dans la région.
- L'économie canadienne bénéficierait d'une activité économique revigorée au port d'Halifax, notamment grâce à des recettes fiscales fédérales plus généreuses. D'un point de vue stratégique, un accès dans la région de l'Atlantique plus ouvert et plus efficace **compléterait l'accès du Pacifique** – par les ports de Vancouver et de Prince Rupert – **et du port de Montréal** – en particulier à mesure que les porte-conteneurs augmenteront leur jauge –, ce qui ferait en sorte que toutes les entreprises canadiennes jouiraient de possibilités plus concurrentielles de transport maritime. La mesure serait conforme à l'objectif énoncé par le gouvernement fédéral, à savoir intensifier le commerce du Canada avec l'Asie.
- De meilleurs services maritimes en provenance de l'Asie et transitant par le port d'Halifax offriraient aux importateurs canadiens un plus grand choix de **possibilités de transport** des ports de la côte Ouest, qui les aideraient à gérer le risque relatif à leur chaîne d'approvisionnement, surtout à mesure

que les services par le canal de Suez gagneront en importance. De plus, les importations canadiennes de pays du Sud-Est asiatique comme l'Inde, la Thaïlande et la Malaisie croissent, et Halifax est mieux placé que Vancouver pour devenir la principale porte d'accès des marchés du centre du Canada. Également, les exportateurs, surtout ceux de l'Ontario et du Québec, jouiraient d'un accès maritime amélioré à l'Asie et à l'Europe orientale et méditerranéenne.

Bien que le développement de la porte d'entrée de la région de l'Atlantique constitue une véritable occasion, en particulier pour le port d'Halifax, il ne faudrait pas pour autant négliger les autres priorités des transports au Canada atlantique, qui ne sont pas forcément déterminantes pour la notion de porte d'entrée. L'état du réseau de transport au Canada atlantique réduit la compétitivité des sociétés. Dans un sondage tenu récemment pour le CEPA auprès de sociétés étrangères dans la région de l'Atlantique, le réseau de transport régional, notamment par voie aérienne et routière, a été jugé pire que dans toutes les autres administrations où elles ont des activités.

- Il est primordial de faire en sorte que les exportateurs de la région de l'Atlantique puissent traverser rapidement et facilement la **frontière américaine** avec leurs marchandises. Les États-Unis reçoivent en valeur environ 80 % des exportations de marchandises de la région et 66 % des exportations autres que de produits énergétiques. En 2002, environ 40 %, en valeur, des marchandises exportées des provinces Maritimes à l'extérieur du pays l'ont été par la route. Les principaux enjeux dont il faut s'occuper sont notamment l'infrastructure et les ressources suffisantes à la frontière afin d'y éliminer la congestion, de minimiser l'incidence négative des procédures de préavis, de trouver des façons d'aider les PME à respecter les nouvelles normes de sécurité et d'établir des liens avec les autorités américaines au sujet de l'élaboration et de la mise en œuvre de mesures de sécurité à la frontière.
- Il est indispensable de disposer de **mécanismes de financement** efficaces pour entretenir et améliorer les couloirs routiers principaux de la région. Le camionnage compte pour la majorité des flux vers le Nord-Est des États-Unis ainsi que pour la majorité de la circulation des marchandises au sein de la région de l'Atlantique. La région de l'Atlantique affiche l'une des plus grandes densités de voies de circulation du pays par habitant, en kilomètres, mais elle ne dispose pas de l'assiette fiscale pour en assurer le maintien. Malgré des améliorations importantes apportées récemment au réseau routier régional, la capacité des provinces à participer aux programmes à frais partagés avec le gouvernement fédéral est un sujet d'inquiétude.
- **La convergence réglementaire** devrait être une autre grande priorité, surtout en collaboration avec les homologues américains, dans le but d'harmoniser les règlements au sein de l'ALENA. Des normes différentes régissant le matériel et d'autres règlements, y compris le cabotage, réduisent l'efficacité du camionnage transfrontalier. Figurent parmi les autres entraves réglementaires les règles relatives au transport maritime de courte distance.
- Enfin, il faudrait aussi examiner la manière d'aider les **petits expéditeurs de la région de l'Atlantique** qui ne possèdent ni le volume nécessaire pour utiliser le transport par bateau, par avion, par chemin de fer ou par camion, ni le pouvoir de négociation pour influencer sur les tarifs et le niveau des services. Est-il possible de mettre sur pied une coopérative d'expéditeurs ou une entreprise du genre pour améliorer l'accès des petits acteurs aux moyens de transport?



# Transformation de l'économie mondiale : Enjeux et possibilités pour le transport au Canada atlantique

## Table des matières

Introduction .....	1
<b>PARTIE I : LE RÉSEAU DE TRANSPORT AU CANADA ATLANTIQUE</b>	
Chapitre 1 : Réseau de transport au Canada atlantique : Infrastructure, flux et enjeux principaux .....	3
<b>PARTIE II : CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT MONDIALES ET TENDANCES DANS LE TRANSPORT MONDIAL</b>	
Chapitre 2 : Chaînes d'approvisionnement mondiales et nouvelle structures des échanges .....	11
Chapitre 3 : Tendances et développements principaux dans le transport maritime international .....	15
<b>PARTIE III : UNE PORTE D'ENTRÉE DE L'ATLANTIQUE : POTENTIEL, RETOMBÉES ET DÉFIS</b>	
Chapitre 4 : Perspectives pour une porte d'entrée de l'Atlantique .....	25
Chapitre 5 : Avantages économiques d'une porte d'entrée de l'Atlantique .....	31
Chapitre 6 : Enjeux liés au développement d'une porte d'entrée de l'Atlantique .....	35
<b>PARTIE IV : ÉVALUATION</b>	
Chapitre 7 : Sommaire et conclusions .....	39
Annexe A : Infrastructure des transports et flux commerciaux au Canada atlantique .....	41
Annexe B : Principaux enjeux du transport au Canada atlantique .....	57
Glossaire .....	61