



**« Certains pays ont trop d'histoire, mais nous, nous avons trop de géographie. »
Le premier ministre Mackenzie King
Chambre des communes
1936**

J'ai eu l'immense plaisir de participer à un panel de discussion dont le thème était « [L'optimisation du système de transport : répondre aux besoins du 21e siècle](#) » qui a eu lieu à Ottawa récemment. Dans le cadre de mes commentaires d'introduction, j'ai utilisé cette citation de l'ancien premier ministre pour expliquer l'importance fondamentale du transport dans notre histoire économique.

Pour paraphraser Mackenzie King, l'immense territoire du Canada explique notre histoire. Nos grands espaces et les ressources qu'ils renferment ont orienté une bonne partie de notre développement économique. Et, aux yeux du monde, ils nous définissent encore dans une large mesure comme nation.

Nos ressources de poissons, de fourrure et de forêts ont amené les explorateurs à remonter nos rivières vers le cœur du continent. La construction du chemin de fer du Canadien Pacifique et l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent étaient d'incroyables projets visionnaires. Ces corridors de transport ont ouvert le pays et permis aux gens d'accéder aux ressources et aux ressources d'accéder aux marchés. Un système de transport adéquat a contribué à bâtir le Canada et un système de transport adéquat est nécessaire aujourd'hui pour que le Canada réalise pleinement son potentiel économique de nation commerçante.

C'est l'Ottawa Economics Association qui commanditait la discussion où l'on s'est penché sur les défis du transport au Canada dans une ère de mondialisation. Compte tenu de la croissance de la classe moyenne dans les marchés émergents comme la Chine, les ressources canadiennes (la potasse, le grain, les minéraux, les produits forestiers, le pétrole et le gaz) seront plus que jamais recherchées. Mais la question qui se pose est la suivante : avons-nous un système de transport approprié pour appuyer ces perspectives économiques?

Optimiser le système de transport

Écrit par David Lindsay, président et chef de la direction, APFC
Lundi, 09 février 2015 00:00

Louis Thériault, vice-président aux politiques publiques du Conference Board du Canada, a ouvert la discussion avec un survol de l'évolution de nos échanges commerciaux. Nos importations et exportations, en dollars constants, ont grimpé de concert depuis 30 ans. Toutefois, si nous comparons la balance commerciale du Canada sur la base du tonnage plutôt que des dollars, les deux lignes s'écartent considérablement; il y a un énorme surplus en termes de tonnage des biens exportés par rapport au tonnage de biens importés.

Average Value of Imports and Exports.
2007 nominal \$/tonne.



Source: The Conference Board of Canada, *Business Canada, Transport Canada*
© The Conference Board of Canada
© The Conference Board of Canada

en anglais seulement

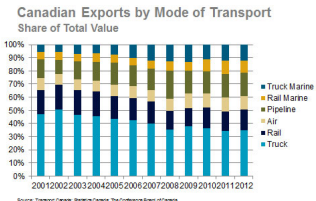
C'est logique quand on pense aux grands volumes de ressources naturelles en vrac que le Canada exporte. Toutefois, les économistes ont tendance à se concentrer sur les dollars, et non sur le poids, lorsqu'ils évaluent l'excédent ou le déficit commercial d'un pays. La présentation du Conference Board montrait que la valeur par tonne des importations est environ deux fois plus grande que la valeur par tonne des exportations. Cela laisse entendre que bien des wagons ou des terminaux qui servent à expédier nos exportations ne rapportent pas de produits importés, ce qui crée un problème de voyages de retour à vide.

C'est donc dire que lorsque nous examinons notre système de transport, il faut penser à ce qui est expédié. Quelles difficultés logistiques et économiques sont associées à ce type de déséquilibre commercial et comment y remédier?

La présentation mettait aussi l'accent sur les changements dans les modes de transport utilisés en fonction du changement de la combinaison de clients. En 2001-02, environ 70 % de nos échanges commerciaux se faisaient par transport de surface —la moitié par camion et 20 % par rail. Pendant la décennie qui a suivi, les déplacements sont passés de l'axe nord-sud à l'axe est-ouest, de plus en plus de marchandises transitant par les ports. Globalement, le trafic camionnage-transport maritime et rail-transport maritime a doublé de 2002 à 2012, et les exportations par le transport de surface, camionnage et rail, ont diminué pour atteindre environ 50 % du total.

Optimiser le système de transport

Écrit par David Lindsay, président et chef de la direction, APFC
Lundi, 09 février 2015 00:00



[Le blog du Président / Association des produits forestiers du Canada](#)