

## Fixing the Potholes in North American Transportation Systems

by Norman Bonsor

Norman Bonsor analyse dans cette étude les problèmes entourant les marchés du transport transfrontalier de surface entre le Canada et les États-Unis. L'auteur affirme qu'au-delà des nombreuses difficultés mineures qui ont pour effet d'accroître les coûts dans les secteurs du transport ferroviaire, maritime et routier, il y a un problème qui a pris des proportions de crise, soit l'engorgement très grave qui se produit aux postes de douane routiers, notamment dans le sud de l'Ontario, et qui rend très incertains les délais de passage à la frontière. Si l'on n'accorde pas une attention prioritaire à la recherche de solutions pour surmonter ce problème, il pourrait en résulter un préjudice considérable non seulement pour l'économie canadienne mais aussi, bien que dans une moindre mesure, pour celle des États-Unis.

Les États-Unis sont le principal partenaire commercial du Canada, et l'inverse est tout aussi vrai. La valeur de leurs échanges réciproques dépasse en effet celle de toute autre relation commerciale bilatérale au monde, et les provinces canadiennes transigent davantage avec les États américains contigus qu'elles ne commercent entre elles. En 2003, 86 p. 100 des exportations canadiennes de marchandises se dirigeaient vers nos voisins du sud. Depuis l'adoption de l'Accord de libre-échange Canada-États-Unis (ALE) et de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), l'intégration économique des deux pays s'est poursuivie à un rythme accéléré. Dans le secteur de la fabrication, les chaînes d'approvisionnement enjambent la frontière à tous les jours et dans certains cas, à toutes les heures. Cette transformation a entraîné une augmentation considérable du nombre de camions engagés dans le commerce transfrontalier.

La croissance rapide des échanges bilatéraux de 1990 à 2004, conjuguée à l'intégration des chaînes d'approvisionnement canadiennes et américaines, notamment dans le secteur automobile, a suscité de graves problèmes aux postes frontaliers les plus fréquentés. Quatre postes (Windsor, Niagara et Sarnia en Ontario, ainsi que Surrey en Colombie-Britannique) représentent 72 p. 100 des quelque 37 000 passages quotidiens de camions commerciaux entre les deux pays. À lui seul, le poste douanier du pont Ambassador à Windsor traite le tiers de tous les passages de camions.

Avant les attentats du 11 septembre 2001, il existait déjà de nombreux indices montrant que l'infrastructure physique en place aux principaux postes de douane et les systèmes de dédouanement transfrontalier étaient inadéquats. L'engorgement important et coûteux qui se produit à la plupart des postes douaniers les plus achalandés était déjà bien connu. Ni les infrastructures physiques aux postes les plus fréquentés ni le système de traitement des passages n'ont suivi l'accroissement

## Résumé

des échanges par voie terrestre. À court terme, le coût de cette congestion doit être assumé en partie par les camionneurs, mais à la longue, ce sont les importateurs et les exportateurs qui en font les frais lorsqu'ils doivent payer des coûts de transport plus élevés. Il importe donc au plus haut point qu'un système efficace de passage à la frontière soit mis en place, mais les gouvernements n'ont pas donné à ce dossier une attention assez soutenue.

La hausse du coût des passages à la frontière a pour effet de réduire la valeur des échanges transfrontaliers. Dans le cas du camionnage, les données indiquent que ce coût est de 10 à 11 p. 100 plus élevé que celui du transport de marchandises par camion au Canada même. Il va sans dire que ce facteur contribue à réduire la compétitivité des exportateurs canadiens.

Dans l'industrie de la fabrication, on peut observer une tendance à réduire les inventaires et à privilégier l'expédition « juste à temps » des matériaux et des composants. Depuis le 11 septembre 2001, les camions qui doivent traverser la frontière s'exposent à de longs délais et à une incertitude accrue. Cette situation devrait préoccuper les autorités des deux pays. En effet, face à l'incertitude liée aux délais de passage, les entreprises auront tendance à s'implanter là où le passage à la frontière n'est pas une nécessité, ce qui entraînera évidemment une baisse des échanges commerciaux entre les deux pays.

Au printemps de 2004, un important fabricant allemand de pièces d'automobile a décidé d'installer une nouvelle usine nord-américaine au Michigan plutôt qu'en Ontario. Cette décision était principalement motivée par le fait que les clients américains de la compagnie ne voulaient pas être exposés à l'incertitude des approvisionnements causée par les problèmes frontaliers.

Des problèmes existent également au niveau du transport transfrontalier ferroviaire et maritime, bien qu'ils ne soient pas aussi critiques que dans le secteur du camionnage. On peut signaler notamment les restrictions sur le cabotage, qui sont en place depuis de nombreuses années et qui mènent à des pertes d'efficacité économique. Bon nombre de ces restrictions s'inspirent d'un sentiment protectionniste et il sera difficile de les déraciner. D'autres problèmes touchent tous les modes de transport et découlent du fait que certains règlements ne sont pas harmonisés.

Bien que le dossier du transport transfrontalier des marchandises ne jouisse pas d'un grand prestige politique, il importe que les gouvernements apportent bientôt une solution à ce problème. À moins d'un investissement important dans les infrastructures aux postes frontaliers les plus achalandés et d'un effort plus intensif de la part des gouvernements des deux pays pour harmoniser les procédures de dédouanement, les investissements futurs dans de nouvelles usines de production qui dépendent du marché d'exportation risquent d'être sérieusement compromis.