

Les défis que pose la reprise de l'économie canadienne aux acteurs du secteur des transports

L'Association des transitaires internationaux canadiens (ATIC)

Août 2021

CIFFA

Table de Matières

Introduction	3
Portes d'entrée commerciales.....	4
Certains secteurs nécessitant une attention particulière.....	5
Secteur maritime:	5
Secteur aéronautique:	7

Introduction

Les prochaines élections seront l'occasion pour les partis politiques d'aborder le défi le plus important auquel le Canada est confronté aujourd'hui : la reprise économique après les pertes et le chaos engendrés par la pandémie de Covid-19.

Bien que de nombreuses questions méritent l'attention des dirigeants politiques lors cette élection, relever les défis économiques avec des politiques vigoureuses et efficaces nous permettra d'affronter les multiples problèmes sociaux et environnementaux auxquels nous faisons face. Par ailleurs, si le Canada ne résout pas ses problèmes économiques de manière efficace, le pays ne pourra pas régler adéquatement ses autres problèmes.

La pandémie de Covid-19 a été une expérience sans précédent. Personne n'aurait pu prédire son effet sur la vie de notre nation. Certaines industries ont été relativement épargnées – certaines ont même prospéré – mais d'autres ont été paralysées et les répercussions de cette pandémie se feront ressentir pendant de nombreuses années encore.

Pour compenser les pertes économiques, les gouvernements devront faire face à la réalité : les marchés ont été perturbés et les entreprises canadiennes ont perdu du terrain. Rien ne garantit que nous allons récupérer ce que nous avons perdu, à moins que nous considérions tous la reprise comme une priorité nationale.

Les politiques publiques devraient reposer sur le fait incontournable suivant : il ne s'agit pas de proposer de « nouvelles » politiques et de nouvelles infrastructures ambitieuses, mais plutôt d'appliquer le cadre actuel à la perfection et de manière efficiente. Dans les domaines où ils exercent une influence directe sur l'activité économique, les organismes gouvernementaux fédéraux devront faire preuve d'un niveau très élevé de fiabilité et de rapidité d'exécution.

Cette nécessité se répercute sur les cibles de dotation de personnel fédéral, mais aussi sur les processus de réglementation, qui actuellement sont à la fois complexes et fastidieux.

Au cours des trente dernières années, le Canada a misé sur les forces du marché pour façonner ses services et ses prix en matière de transport. La plupart du temps, cette stratégie, que nous appuyons et qui mise sur une surveillance gouvernementale adéquate dans les secteurs où la concentration de la domination sur marché peut mener à des abus de monopole, s'est avérée un succès. À quelques exceptions près, le Canada a également eu recours à une approche qui repose sur le principe de l'« utilisateur payeur », ce qui a permis d'éviter aux contribuables de supporter les coûts du système.

Toutefois, la pandémie de Covid-19 a créé des circonstances sans précédent.

Au cours des deux prochaines années, le gouvernement fédéral devra s'adapter à l'évolution économique mieux qu'il ne l'a fait depuis la déréglementation. Il devra faire en sorte que le réseau de transport utilisé par toutes les industries et par tous les voyageurs soit rentable.

Modernisation des services douaniers et frontaliers :

L'annonce d'un projet d'investissements dans la modernisation des services frontaliers constitue l'une des décisions les plus encourageantes prises récemment par le gouvernement. Nous restons très favorables à ce concept et nous sommes impatients de connaître les détails de sa mise en œuvre.

Aujourd'hui, les spécialistes du transport de marchandises commerciales doivent utiliser sept systèmes informatiques différents. Le système actuel manque de stratégie et de cohérence : les importateurs et les exportateurs canadiens doivent composer régulièrement avec de multiples systèmes et chevauchements dans la réglementation, ce qui a une incidence sur leurs activités au quotidien.

Parmi les solutions, dont certaines sont actuellement à l'essai, nommons :

1. une meilleure harmonisation des différents ministères et organismes, de leurs mandats et plus particulièrement de leurs systèmes informatiques;
2. des investissements majeurs en technologie pour mettre l'information à la disposition de tous les ports et pouvoir saisir les données dans l'ensemble du système;
3. un investissement continu dans les services frontaliers pour recruter du personnel bien formé et en nombre suffisant;
4. plus de transparence au bénéfice des utilisateurs et des divers organismes concernés;
5. des investissements dans les infrastructures physiques afin d'actualiser les formalités à la frontière, avec notamment des voies réservées pour « les expéditeurs fiables » qui devraient être gérés séparément de la population générale aux postes frontaliers;
6. une mise en application vigoureuse du projet des services à guichet unique (SGU) qui profitera aux utilisateurs tout en respectant les exigences fédérales en matière de renseignements; et
7. procéder à la mise en œuvre du projet de la Gestion des cotisations et des recettes de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) présenté comme étant un programme visant à « fournir une interface moderne qui permettra de simplifier le processus d'importation et ainsi d'augmenter la visibilité tout en réduisant les coûts pour les importateurs » et qui devrait permettre de réaliser des gains d'efficacité significatifs à la fois pour les utilisateurs et pour le gouvernement.

Portes d'entrée commerciales

Alors que notre économie se remet de la pandémie et que le volume des échanges commerciaux augmente, il est maintenant possible d'élaborer de meilleures stratégies régionales qui permettront d'augmenter l'efficacité de nos corridors commerciaux. Puisque ces corridors sont une combinaison d'installations privées et publiques, il faut rehausser la collaboration entre les divers participants.

Si la promesse faite par le gouvernement du Canada d'investir dans les infrastructures se concrétise, certains ports et propriétaires d'installations privées pourront sensiblement améliorer la compétitivité du Canada, à condition bien entendu qu'un plan clair soit établi. Toutefois, ces investissements dépendront en grande partie du déploiement d'une stratégie réelle aux portes d'entrée commerciales du Canada.

Mieux informés, les utilisateurs des services portuaires pourront mieux contribuer à une stratégie sectorielle moderne visant les portes d'entrée nationales du Canada, surtout en ce qui concerne les investissements dans les infrastructures qui amélioreront la productivité et la compétitivité de notre pays.

Certains secteurs nécessitant une attention particulière

L'année 2020-2021 a été difficile pour tous les modes de transport, particulièrement pour les secteurs maritime et aéronautique. Pour aborder les multiples défis auxquels sont confrontés ces secteurs, le gouvernement fédéral devra adopter de nouvelles approches et des politiques souples pour assurer la reprise, dont la durée reste indéterminée.

Secteur maritime:

Compte tenu de l'importance de son rôle dans le commerce canadien, il est surprenant de constater que ce secteur reçoit moins d'attention et moins de soutien de la part du gouvernement fédéral que les autres secteurs. Cette situation doit changer, car il s'agit de l'un des secteurs de transport les plus ébranlés par la pandémie.

Si le gouvernement ne leur accorde pas l'attention nécessaire, les transporteurs canadiens pourraient se retrouver loin derrière les transporteurs européens et américains à mesure que l'économie reprend de la vigueur.

La Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) a récemment déclaré : « La chaîne d'approvisionnement maritime est complètement dévastée; elle est à genoux. La fiabilité et la fréquence du transit sont pires que jamais; il n'est pas possible de faire la moindre prévision... sans certitude de planification; gérer la chaîne d'approvisionnement est devenue une mission impossible ».

La pandémie a surchargé le transport maritime du Canada, créant une congestion et un manque de fiabilité importants. Elle a également déclenché une montée fulgurante des prix (qui sont en fait exorbitants), faisant du coup grimper les frais assumés par les exportateurs, les importateurs et les consommateurs. Les profits faramineux amassés par les transporteurs étrangers viennent directement de la poche des Canadiens.

Selon l'agence Reuters, le prix moyen à l'échelle mondiale pour expédier un conteneur de 40 pieds a plus que quadruplé au cours de la dernière année, pour atteindre 8 399 \$ au 1^{er} juillet. Depuis la première semaine de mai, les prix ont augmenté de 53,5 %.

Les problèmes de congestion ont des effets inattendus : ils sont si graves que les entreprises de transport maritime ont été obligées de demander le report de certaines mesures environnementales qu'ils appuyaient auparavant, notamment le programme de rétablissement des épaulards migrateurs. En raison de ces effets imprévus, nous sommes de plus en plus convaincus que les autorités fédérales doivent prendre des mesures vigoureuses, et ce pour des raisons qui ne sont pas seulement économiques.

Une politique nationale ferme concernant ce secteur est nécessaire pour ramener les volumes d'échanges commerciaux, les coûts d'expédition et les niveaux de service à la normale, et ce dans l'intérêt de la nation tout entière.

Mesures précises :

1 Augmenter la transparence

Un problème important de l'industrie du transport maritime est le non-respect des délais. Même avant que la pandémie ne frappe, les navires-porte-conteneurs arrivaient à temps dans seulement 45 % des cas. Depuis, la situation est encore plus instable et plus imprévisible. Les navires qui arrivent trop tôt ou en retard contribuent à la congestion, au manque de fiabilité et à l'augmentation des coûts.

Avoir des données cohérentes sur le trafic, les temps d'attente, etc. serait un atout majeur pour les expéditeurs, les ports et les terminaux. Grâce à la technologie moderne, il est possible de faire un suivi en temps réel.

Le gouvernement fédéral devrait exiger que les données sur la productivité et l'efficacité des ports canadiens soient rapportées. Par ailleurs, il devrait surveiller ces données et les mettre à la disposition des utilisateurs.

2. Agir immédiatement pour interdire les pratiques de prix abusifs imposés par les transporteurs maritimes

Encouragés par la situation chaotique qui règne dans le transport maritime international, les transporteurs en ont profité pour imposer de nouveaux frais aux expéditeurs sans beaucoup d'explications ni justifications. Les tarifs imposés pour les expéditions en provenance de la Chine vers les grands ports européens et vers la côte ouest des États-Unis approchent les 12 000 \$ par conteneur. Certaines entreprises rapportent avoir dû payer 20 000 \$ pour des ententes de dernière minute afin d'obtenir les marchandises se trouvant sur des navires en partance.

Ces augmentations de coûts se répercutent sur les entreprises et sur les consommateurs canadiens. Les autorités portuaires canadiennes et les autorités responsables de la concurrence devraient réagir énergiquement pour protéger nos intérêts nationaux, comme c'est le cas ailleurs.

3 Donner la priorité aux marchandises « Le Canada d'abord » dans les ports canadiens

Alors que la désorganisation provoquée par la pandémie touche les chaînes d'approvisionnement, les installations portuaires et ferroviaires canadiennes sont parfois tellement surchargées par des cargaisons à destination des États-Unis que les expéditeurs canadiens se font évincer. Les principes d'un marché concurrentiel normal ne s'appliquent pas en cette période de reconstruction – les réseaux de transport canadiens font partie intégrante de la reprise du pays.

Aux États-Unis, un tel concept serait appliqué sans aucune hésitation. Les installations construites et financées par les Canadiens devraient répondre aux besoins des Canadiens avant d'être mises à la disposition d'autres pays.

4 Renforcer la coopération réglementaire avec les États-Unis

Souvent, nos intérêts nationaux suivent ceux des États-Unis, un pays où les organismes de réglementation sont beaucoup plus agressifs en ce qui a trait à la défense des expéditeurs. La Federal Maritime Commission (États-Unis) et d'autres organismes de réglementation étudient les pratiques de gestion de la capacité et de tarification des compagnies maritimes. Alors que plusieurs enquêtes américaines récentes ont mis en lumière des déséquilibres de conteneur et des frais de surestarie indus, le Canada n'a pris aucune mesure. Une coopération étroite entre les gouvernements est essentielle. Il y

a peu, le président des États-Unis a signé un décret qui propose que les autorités de réglementation soient plus agressives ce qui, si le Canada ne réagit pas, produira des écarts de prix marqués entre le marché canadien et le marché américain, avec les conséquences évidentes que cela implique sur la compétitivité de notre pays.

Secteur aéronautique:

Si le gouvernement fédéral ne s'engage pas fermement à mettre en œuvre un vaste plan de reprise du transport aérien, tant le secteur de l'aviation que la compétitivité du Canada à l'échelle mondiale seront exposés à des risques considérables.

Le transport aérien est une industrie importante au Canada : il permet aux personnes et aux marchandises de circuler à bord de vols commerciaux. Avant que la pandémie ne frappe, le secteur représentait 256 000 emplois directs et contribuait directement au produit intérieur brut (PIB) à hauteur de 23,4 milliards de dollars.

Le transport aérien se caractérise notamment par des frais fixes élevés, peu importe les volumes de trafic. Les aéroports doivent déblayer la neige pour permettre aux avions de décoller ou d'atterrir, quel que soit le nombre de passagers à bord. Cette réalité est présente dans tous les aspects du système aérien. L'effondrement de la demande pour les vols de passagers en raison de la crise de la Covid-19 a eu d'importantes répercussions sur la capacité de transport de fret puisqu'environ 50 % des marchandises étaient transportées dans les cales des avions de passagers. Des vols réservés au transport de fret ont finalement été utilisés pour compenser une partie de cette perte de capacité, mais ce, à des coûts beaucoup plus élevés.

La baisse catastrophique du nombre de passagers n'a pas permis au secteur aérien de facturer suffisamment d'utilisateurs pour atteindre le seuil de rentabilité. En conséquence, les transporteurs, les aéroports et NavCanada ont tous été obligés d'emprunter pour poursuivre leurs activités. Cette accumulation de dettes constitue une menace importante pour la reprise du secteur aérien.

Pendant la crise de la Covid-19, l'aide gouvernementale ciblait la rétention du personnel et le maintien des services essentiels. Plus tard, la Couronne a commencé à offrir des programmes d'aide précis à certaines compagnies aériennes (Air Canada, Westjet, Air Transat, Sunwing, Porter). Pendant la phase de reprise, l'appui du gouvernement doit être « neutre » et viser la réduction des coûts du système, et ce dans l'intérêt de tous les utilisateurs. Le gouvernement doit absolument faire en sorte que les frais des aéroports et du transport aérien NE grimpent PAS en flèche et doit donc adopter des mesures en ce sens.

1. Le gouvernement doit financer les installations, soit les aéroports et les systèmes de navigation aérienne, pour faire en sorte que leurs obligations de remboursement ne produisent pas une hausse marquée des frais au cours des deux prochaines années, lorsque la demande reprendra.
2. Il doit comparer les coûts du système du transport aérien au Canada à ceux du système du transport aérien aux États-Unis en reconnaissant le risque grandissant de voir le trafic être détourné vers des aéroports (subventionnés) américains; une tendance particulièrement grave pour le système de « l'utilisateur payeur » qui prévaut au Canada et où les coûts fixes sont assumés par les utilisateurs, peu importe

leur nombre. Le gouvernement doit aussi ajuster ses politiques pour refléter les changements dans le secteur du fret aérien.

3. Le Canada a besoin d'une stratégie précise pour maximiser la contribution du fret aérien à l'économie. Il pourrait notamment :
 - a) harmoniser, dans la mesure du possible, les exigences réglementaires pour garantir des services de transport de fret sans entrave et préserver la compétitivité des services canadiens;
 - b) se conformer aux normes réglementaires mondiales en matière de sécurité, notamment en permettant l'inspection du fret par des unités canines;
 - c) lever la restriction imposée aux vols internationaux – lesquels sont actuellement autorisés dans quatre aéroports seulement – pour les avions ne transportant que du fret, tout en conservant les mesures sanitaires appropriées pour les équipages de ces appareils.

4. L'indéfendable système des loyers des aéroports


L'Association des transitaires internationaux canadiens (ATIC) n'a jamais appuyé le concept du loyer des aéroports, qui est juste une taxe à peine voilée, imposée aux utilisateurs. Cette politique a forcé les aéroports à imposer des frais beaucoup plus importants que ceux imposés aux voyageurs par le gouvernement lorsque ce dernier gérait les aéroports lui-même. Des milliards de dollars ont été soutirés aux voyageurs au moyen de cette taxe déguisée. Normalement, un « loyer » est un montant perçu par un propriétaire, mais le gouvernement fédéral ne fonctionne pas ainsi. Il n'assume pas l'entretien des installations et il n'assume aucun risque. Les Canadiens paient leur propre gouvernement pour avoir le droit d'utiliser des installations qu'ils ont déjà financées en tant que contribuables. La suspension temporaire du loyer des aéroports pendant la crise devrait être formalisée et le gouvernement devrait mettre fin à ces frais injustifiables de façon permanente.

L'ATIC espère que l'exécution à la perfection et de manière efficiente du cadre actuel sera une priorité pour le gouvernement élu. Dans les domaines où ils exercent une influence directe sur l'activité économique, les organismes gouvernementaux fédéraux devront faire preuve d'un niveau très élevé de fiabilité et de rapidité d'exécution. Cela permettra à notre pays d'aborder le défi le plus important auquel il est confronté aujourd'hui : la reprise économique, après les pertes et le chaos engendrés par la pandémie de Covid-19.

Avec nos meilleures salutations,



Bruce Rodgers, Directeur général, CIFFA



Julia Kuzeljevich, Directrice des affaires publiques, CIFFA

L'Association des transitaires internationaux canadiens (ATIC) représente quelque 260 membres réguliers figurant parmi les plus grandes sociétés au monde spécialisées dans l'expédition de fret international pour les petites et moyennes entreprises canadiennes. Les membres de l'ATIC emploient des dizaines de milliers de travailleurs hautement qualifiés en commerce et en transports. Éléments essentiels de la chaîne d'approvisionnement mondiale du Canada, les sociétés membres de l'Association des transitaires internationaux canadiens (ATIC) facilitent la circulation des marchandises dans le monde entier. Les transitaires constituent un lien vital dans les chaînes d'approvisionnement mondiales du Canada, ils rehaussent les capacités d'exportation du Canada et contribuent à fournir des solutions à prix compétitifs à tous les importateurs et à tous les exportateurs du pays.



480-170 Attwell Drive | Toronto | ON | M9W 5Z5
WWW.CIFFA.COM