Numéro éte 2008

À la fine pointe

Cap sur les occasions d'affaires | **Numéro sur le transport**

50 years/ans 1959-2009

Financement agricole Canada
Pour l'avenir de l'agroindustrie

Canada

Points saillants de FAC

À Financement agricole Canada, nous mettons à profit nos connaissances lorsqu'il est question de prendre des décisions éclairées. *À la fine pointe* vous offre de l'information à valeur ajoutée qui va au-delà des frontières de la pensée traditionnelle afin de vous aider à suivre les tendances de l'industrie et à planifier d'avance afin de mieux réussir. Nous nous sommes engagés à vous fournir des points saillants qui aideront à façonner l'avenir de l'agroindustrie et contribueront à la réussite de votre exploitation.

La construction d'un réseau de transport efficace au Canada n'est pas une mince tâche en raison de son terrain accidenté et de sa température hivernale implacable. Dans toute l'histoire, des entrepreneurs audacieux ont relevé le défi, déterminés à favoriser la prospérité et à unir le pays d'un océan à l'autre.

Il aura fallu six ans au Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) pour construire une ligne de chemin de fer de l'Ontario à la côte du Pacifique, ce qui a permis à la Colombie-Britannique de se joindre à la Confédération en 1871. En 1889, le CFCP a ouvert une autre ligne de chemin de fer reliant les côtes de l'Atlantique et du Pacifique et est devenu la première compagnie de chemin de fer transcontinental en Amérique du Nord.

La construction de la Transcanadienne a débuté en 1950. Douze ans plus tard, elle était la troisième plus longue autoroute nationale au monde, car elle s'étendait sur 10 781 kilomètres et reliait dix provinces.

La contribution du Canada en vue d'améliorer l'efficacité du transport va bien au-delà des systèmes de transport. Au Québec, Joseph-Armand Bombardier a imaginé un véhicule qui pouvait flotter sur la neige. En 1958, il a conçu la motoneige moderne et a entrepris la production commerciale et la mise en marché de la motoneige Ski-Doo. De nos jours, Bombardier est une entreprise Fortune 500 de 17,5 milliards de dollars et une chef de file mondiale dans les domaines de l'aérospatiale et du transport ferroviaire.

Le présent numéro d'*À la fine pointe* offre des points saillants sur le système de transport au Canada. Nous examinerons la situation actuelle, ce que nous réserve l'avenir et ce que nous devrons faire pour suivre les tendances. Nous examinerons aussi l'importance de la logistique, les implications du transport écologique ainsi que certaines technologies futures. Nous aborderons les questions du coût des intrants et de l'importance du temps. Nous aborderons également les avantages du Canada et l'impact du transport sur notre réputation de fournisseur de services à temps et de grande qualité. Nous offrirons aussi des idées pratiques pour gérer le transport dans votre entreprise et discuterons de la manière dont vous pouvez contribuer à forger un avenir exceptionnel pour le transport canadien.

Comment vous préparer à saisir l'occasion lorsqu'elle se présentera?

Dans ce numéro

- Le pouvoir économique mondial change. La concurrence accrue exige des solutions novatrices.
- Des préoccupations d'ordre environnemental donnent lieu à des mesures comme les taxes sur les émissions carboniques et les tendances à consommer des aliments produits à l'échelle locale.
- L'infrastructure des transports du Canada est essentielle à l'économie et à la réussite des entreprises agricoles.
- La disponibilité, les niveaux de service ainsi que le coût définissent la réussite dans les systèmes de transport.
- Les avantages du Canada pour ce qui est du transport jouent en notre faveur.
- Des technologies de pointe en matière de pistage et de transport peuvent changer nos façons de faire.
- Une logistique efficace quant au transport des marchandises au sein du système a un effet sur les bénéfices des producteurs et des transformateurs.
- De nouvelles technologies de pistage et différents moyens de transport fournissent des solutions novatrices destinées à répondre aux besoins en matière de transport.
- Un renforcement de la sécurité à l'échelle mondiale a causé une congestion accrue.
- Les systèmes de transport ne changent pas rapidement. Les entreprises qui réussissent établissent un plan réaliste, cherchent des occasions d'influencer le changement ou d'exploiter les tendances.

Le transport

Le monde évolue rapidement

Imaginez ce qu'était la vie avant les systèmes de transport. De minuscules camps de personnes poursuivaient leur routine quotidienne, c'est-à-dire qu'elles chassaient, pêchaient et faisaient pousser ce dont elles avaient besoin pour nourrir leurs petites populations. Puis, des caravanes ont commencé à se déplacer, allant de petits villages en petits villages. Ces personnes ont fait du commerce et ont appris, ont échangé de nouvelles inventions et de nouvelles cultures. Ces groupes de personnes ainsi rassemblés sont devenus des villes.

L'échange d'articles comme des outils et des perles a donné lieu à un plus grand choix, à plus de connaissances, de calculs mathématiques, de papier et de boussoles. Les colonies sont devenues permanentes de même que les routes commerciales fixes, comme la fameuse Route de la soie, qui reliait les principales villes de la Chine, de l'Inde et de l'Europe. Quiconque contrôlait les routes contrôlait aussi le marché.

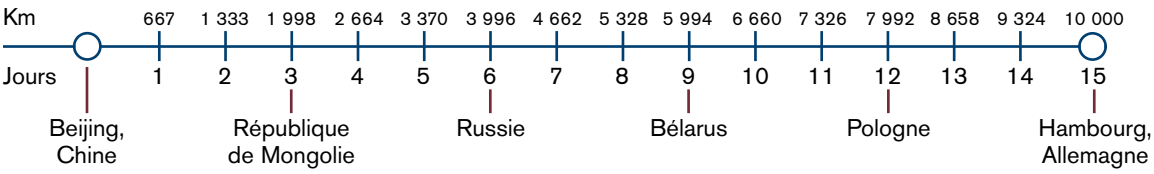
Des milliers d'années d'histoire nous ont enseigné des vérités essentielles. Le transport est très important. Il fait en sorte que la vie se déplace au sein d'un écosystème mondial et est essentiel à la durabilité à long terme. De nos jours, les routes commerciales suivent les frontières politiques, les voies maritimes stratégiques et le terrain naturel, reliant ainsi les centres partout dans le monde rapidement et efficacement. Les entreprises qui sont situées non loin de ces routes ou près des centres de transport bénéficient d'un avantage économique considérable.

Quelle place occupe le Canada dans le réseau de transport mondial? Nous avons nos propres routes de la soie. Notre réseau de voies maritimes, de chemin de fer et d'autoroutes d'un océan à l'autre est une source de fierté qui nous unit dans la prospérité et la proximité. Nous sommes un pays exportateur, dépendant d'un système de transport efficace pour développer notre économie et soutenir l'un des niveaux de vie les plus élevés au monde. Le transport fait partie de notre identité nationale.

De nombreux pays et de nombreuses entreprises partout dans le monde se préparent à relever le défi du transport. La Chine a construit 18 nouveaux terminaux intermodaux aussi grands, sinon plus grands, que le port de Vancouver. La nouvelle aérogare de Beijing s'étend sur trois kilomètres, et sa surface est 17 p. 100 plus grande que celle de toutes les aérogares de l'aéroport d'Heathrow, à Londres, combinées.

En janvier de cette année, le train de transport de conteneurs Beijing-Hambourg a traversé six pays et a parcouru près de 10 000 kilomètre lors de son trajet vers Hambourg, en Allemagne. Dans le cadre d'une étude de faisabilité de la construction du

Train de transport de conteneurs Beijing-Hambourg



pont continental eurasien entre la Chine et l'Europe, le trajet a duré 15 jours, ce qui représente cinq jours d'avance sur l'horaire et la moitié du temps requis pour transporter des marchandises par voie maritime.

Le canal de Panama sera élargi afin de permettre à de super navires trop larges pour franchir son réseau d'écluses actuel. Après son élargissement, des navires transportant 12 000 conteneurs au lieu de 5 000 pourront le franchir.

Des trains à grande vitesse dont la vitesse de croisière atteint plus de 300 kilomètres à l'heure sont construits. Le Japon fait actuellement l'essai de trains à lévitation magnétique (Maglev) à propulsion électromagnétique. Ils n'ont pas de roues, flottent sur la voie ferrée et atteignent une vitesse de plus de 500 kilomètres à l'heure. En novembre 2007, Siemens a conclu un contrat de 804 millions de dollars pour fournir 60 trains à grande vitesse au nez profilé aux compagnies de chemin de fer chinoises et a signé un contrat préliminaire pour en fournir davantage. Ceux-ci relieront Moscou et Saint-Pétersbourg.

De nouvelles routes de la soie sont en construction, elles sont plus grosses et plus rapides que jamais auparavant! C'est à nous de maîtriser le défi du transport. Au sein de l'économie actuelle qui évolue rapidement, nous sommes bien placés pour faire preuve du même courage, de la même vision et de la même innovation que ceux qui nous ont précédés.

Comment le Canada compte-t-il réagir à la hausse du prix du pétrole, à la concurrence mondiale accrue et aux attentes plus fortes des consommateurs? À l'heure où l'économie mondiale change, serons-nous prêts à saisir de nouvelles occasions? Voyons voir.

Le canal de Panama

Le pouvoir économique mondial change

Dans notre premier numéro d'*À la fine pointe*, nous avons abordé la question de l'impact de la croissance économique dans les pays du BRIC, soit au Brésil, en Russie, en Inde et en Chine. Cette transformation économique a des effets mondiaux d'une grande portée qui changent les habitudes en matière de production, de transport et de consommation. Nous ne faisons que commencer à ressentir le pouvoir économique de ces pays et d'autres pays.

La Russie s'est sortie d'une dette écrasante après la chute de l'Union soviétique. Ses réserves ont augmenté de manière considérable, passant de près de zéro en 1998 à 480 milliards de dollars. Le pays n'a presque plus de dettes, enregistre un surplus budgétaire de 6 p. 100 de son PIB ainsi qu'un excédent commercial presque deux fois plus important. La Russie possède une immense richesse pétrolière, et, la Chine, un pouvoir de consommation accru : chacun possède donc quelque chose que l'autre veut. Les deux pays sont bien positionnés pour investir massivement dans leurs réseaux de transport. Une grande partie de l'infrastructure sera construite à partir de rien. Imaginez ce que cela signifie de prendre un nouveau départ et d'intégrer toutes les technologies les plus récentes!

La croissance de l'Inde repose sur les dépenses accrues et les technologies de l'information. Les ménages qui pourront s'offrir des produits de luxe augmenteront de huit millions cette année à 94 millions d'ici 2025[1] . Même si l'infrastructure des transports demeure sous-développée en Inde, l'amélioration des conditions économiques entraînera une augmentation des investissements.

En 2007, l'économie du Brésil a enregistré une hausse de 5,4 p. 100 et a été soutenue par une augmentation de ses exportations, soit du soja, de l'éthanol et du minerai de fer. Le pays domine le marché du soja, qui est cultivé principalement dans la région du Cerrado. Cette région similaire à celle de la savane s'étend sur 1,9 million de kilomètres carrés dans les hautes plaines centrales du Brésil et est considérée comme la plus grande région de culture sur la planète. La demande en canne à sucre pour fabriquer de l'éthanol entraîne d'autres développements. Même si son infrastructure des transports est mauvaise en général, sa croissance économique stable génère des investissements du secteur privé dans les voies routières, les chemins de fer et les ports.

Ce ne sont pas seulement les pays du BRIC qui investissent dans l'infrastructure des transports. Là où il y a des produits de base, l'augmentation de la demande pousse les gouvernements et les entreprises à investir dans cette infrastructure, tant dans les pays en voie de développement que dans les pays développés.

L'Ukraine représente un point de transit important pour les céréales qui sont exportées de la Russie, du Kazakhstan et de la Moldavie, d'autres pays concurrents majeurs pour notre part du marché d'exportation de céréales. Le pays a construit un nouveau terminal d'exportation à Sébastopol et un port en eau profonde dans le sud de la Crimée qui lui donnera un accès stratégique à la mer Méditerranée.

Au cours des 15 dernières années, un commerce plus libéral et une baisse marquée des coûts de

[1] McKinsey Global Institute, www.mckinsey.com

communication et de transport ont favorisé une augmentation importante du volume de biens échangés. Il n'y a pas de doute, le commerce est intimement lié au transport.

L'avenir est vert

Les consommateurs sont désormais beaucoup plus sensibilisés à l'environnement. Une étude récente menée par la firme Synovate et la BBC conclut que 68 p. 100 de la population mondiale s'inquiète au sujet des changements climatiques. Le secteur de la vente au détail prend, lui aussi, des mesures concrètes. Selon une étude récente d'Ipsos Reid, 70 p. 100 des Canadiens ont déclaré qu'ils achètent plus de produits écologiques qu'ils ne le faisaient il y a un an. De plus, une proportion de 77 p. 100 convient que la plupart des entreprises ne se préoccupent pas suffisamment de leurs responsabilités sur le plan environnemental.

Les gouvernements prennent des mesures concrètes pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. La Colombie-Britannique et le Québec prévoient facturer une taxe sur les émissions carboniques, ajoutant ainsi un coût au transport des marchandises. Les groupes environnementaux font pression sur les entreprises afin qu'elles soient plus propres, et celles-ci se sont rendu compte qu'elles pouvaient réaliser des bénéfices tout en étant plus écologiques.

Wal-Mart a annoncé récemment une nouvelle stratégie axée sur la durabilité appelée « Éco Logique ». Cette stratégie consiste à éliminer les déchets, à être approvisionnée par une énergie entièrement renouvelable et à présenter des produits écologiques aux consommateurs. Wal-Mart investit cinq millions de dollars pour construire des magasins durables et est en voie de devenir le plus important acheteur d'énergie verte au Canada. Soigner son image d'entreprise coûte cher aussi. En effet, l'entreprise verse actuellement des millions de dollars par année pour se débarrasser de ses matériaux d'emballage. Ces matériaux ne seront plus nécessaires dans l'avenir, et les coûts liés à leur élimination seront supprimés. Les économies s'inscriront directement dans la colonne des bénéfices de Wal-Mart. Nous avons constaté que les initiatives de Wal-Mart ont changé les procédés des fournisseurs dans le passé. Constaterons-nous les mêmes tendances en ce qui a trait aux initiatives vertes?

Home Dépôt pousse ses fournisseurs à être plus écologiques. La chaîne de centres de rénovation a présenté son étiquette Options Éco au Canada en 2004, et le programme a été mis en œuvre récemment aux États-Unis. Pour que leurs produits soient homologués, les fournisseurs doivent remplir un questionnaire complet qui touche des facteurs comme l'efficacité énergétique, l'air pur, la préservation des forêts et l'efficacité de l'utilisation de l'eau. Cinq cents autres produits s'ajouteront aux 1 200 produits Options Éco de Home Dépôt cette année.

Matière à réflexion

Que vous expédiez des céréales du champ au port, que vous mettiez des œufs sur la table au déjeuner pour les Canadiens, que vous vendiez des bleuets lyophilisés ou du vin de glace à des acheteurs internationaux ou que vous exportiez des bovins vers les États-Unis, une chose est certaine. Pour demeurer concurrentiel, vous avez besoin de renseignements afin d'établir un plan qui tient compte du transport dans le contexte des nouvelles tendances mondiales.

L'infrastructure des transports du Canada est essentielle à l'économie et à la réussite des entreprises agricoles. Voici certaines considérations importantes pour vous aider à comprendre l'infrastructure des transports nationale et à prendre des décisions avantageuses pour votre entreprise.

Transport routier

Presque tout ce qui est destiné à un marché démarre son trajet par camion. Plus de 900 000 kilomètres de routes desservent chaque coin du Canada, ce qui fait que les camions sont la base du système de transport. L'expédition de marchandises par camion compte pour quelque 75 p. 100 du total des dépenses annuelles relatives au transport. En 2005, le total des exportations expédiées exclusivement par camion s'élevait à 186 milliards de dollars, alors que les importations totalisaient 216 milliards de dollars.

Principales considérations

Les banlieusards et les intervenants du transport de marchandises ont des intérêts divergents en ce qui a trait aux autoroutes qui desservent les principales villes du Canada. Les camions qui transportent des marchandises accentuent les retards, particulièrement aux heures de pointe. La plupart des produits agricoles sont transportés par camion, et le trafic routier est plus dense et plus fréquent à mesure que les volumes augmentent. Pour faire l'objet d'investissements payés à l'aide des impôts, notre énorme réseau routier rivalise avec la santé, l'éducation et les programmes sociaux. Les autoroutes à péage représentent l'un des moyens d'améliorer les autoroutes sans augmenter les impôts et, grâce aux nouvelles technologies, cette option est plus attrayante pour les investisseurs.

Les marchés canadiens et américains sont fortement intégrés. Selon la Fraser Institute, les chaînes d'approvisionnement qui longent la frontière canado-américaine sont uniques à l'échelle mondiale et reposent essentiellement sur le transport terrestre, qui dessert une poignée de corridors importants. Tout ce qui ralentit les livraisons ou perturbe une chaîne d'approvisionnement complexe nuit à des industries tout entières.

Dans la course pour circuler rapidement, les questions frontalières et la documentation exigée font partie du problème. Des installations de chargement plus efficaces et des trains plus rapides au point de destination n'y changeront rien si les produits ne peuvent franchir la douane rapidement. Une bonne stratégie consiste à avoir des documents en règle.

Depuis les événements du 11 septembre 2001, on a constaté un resserrement graduel à la frontière canado-américaine. Au titre de l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental (IVHO) des États-Unis, depuis le mois de janvier 2008, les canadiens qui voyagent par avion aux États-Unis doivent présenter un passeport ou une carte NEXUS valide. D'ici juin 2009, pour entrer aux États-Unis, les citoyens canadiens devront présenter un passeport valide, un permis de conduire provincial amélioré[2] ou une carte du programme pour les voyageurs dignes de confiance, et ce, qu'ils voyagent par voie aérienne, terrestre ou maritime. Le plan Secure Border Initiative (initiative pour la sécurité frontalière) propose l'installation de clôtures électroniques aux frontières américaines avec le Mexique et le Canada ainsi que l'instauration de mécanismes d'identification biométrique, grâce notamment aux empreintes digitales, à un système de reconnaissance du visage, de l'iris ou de la voix et à la géométrie de la main. Il est même question d'ADN.

Les milliers de conteneurs qui traversent les ports canadiens à destination des marchés américains et le volume élevé de voyageurs transcontinentaux et de trafic de marchandises sont aussi une source de préoccupation sur le plan de la sécurité. Le Partenariat pour la sécurité et la prospérité, signé par le Canada, les États-Unis et le Mexique en 2004, est destiné à compenser l'impact négatif des mesures de sécurité.

Maintenant que le prix du pétrole dépasse 100 $US le baril, la hausse du prix de l'essence représente une difficulté de taille pour le transport des marchandises.

[2] Les permis de conduire améliorés comprennent les renseignements du passeport. Ils sont présentement à l'essai en Colombie-Britannique.

Transport ferroviaire

De nombreuses exportations de produits agricoles sont acheminées au port par voie ferrée. Le Canadien National et le Chemin de fer Canadien Pacifique représentent le gros du trafic. Les compagnies de chemin de fer secondaire utilisent de plus petits embranchements pour transporter les chargements dans le système national, ce qui permet de libérer nos autoroutes.

En 2006, 284 millions de tonnes de produits, y compris 31,8 millions de tonnes de céréales, 32 millions de tonnes de produits forestiers et environ 26 tonnes d'engrais ont emprunté les voies ferroviaires. Comme pays exportateur, le Canada mise essentiellement sur sa capacité à transporter des quantités énormes de produits vers des marchés internationaux. Des réseaux ferroviaires en excellent état constituent donc une nécessité sur le plan commercial.

Principales considérations

En vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, les compagnies de chemin de fer doivent transporter tous les wagons de producteurs, qu'il s'agisse d'un gros ou d'un petit chargement. De récents amendements à la loi en vertu du projet de loi C-8 ont permis de régler des questions relatives au service et aux tarifs et d'assurer une stabilité réglementaire aux chemins de fer. Même si des normes ont toujours été en place, les frais juridiques ont souvent dissuadé les expéditeurs de faire face à ces problèmes. Les nouveaux règlements rendent ce processus moins dispendieux et moins difficile.

Les retards causés par la température hivernale dans les corridors de montagne ou dans les terrains accidentés, les problèmes de main-d'œuvre, l'attente des wagons et l'entretien de l'infrastructure peuvent constituer des désavantages inhérents au transport ferroviaire.

Transport intermodal

Les conteneurs[3] sont de plus en plus utilisés pour transporter des chargements partout dans le monde. Depuis les années 1980, le trafic de conteneurs est passé de 36 millions à 266 millions, et il est prévu qu'il atteigne le chiffre astronomique de 468 millions d'ici 2010!

En 2006, environ 4,3 millions de conteneurs ont circulé dans tout le Canada. Le port de Vancouver vient au cinquième rang en Amérique du Nord pour ce qui est du trafic de conteneurs. Son volume a augmenté de presque 25 p. 100 entre 2005 et 2006.

Le port de Montréal se classe au 13e rang en général, et ses expéditions intermodales par chemin de fer ont augmenté en moyenne de six p. 100 par année entre 1996 et 2005, soit une augmentation de 12,7 millions de tonnes.

Principales considérations

De nombreuses importations dans les conteneurs sont des produits manufacturés pour lesquels la principale considération est le volume plutôt que le poids. Les exportations de produits agricoles

[3] Un équivalent vingt pieds (EVP) se définit comme étant le volume équivalent à celui qu'occupe un conteneur de 20 pieds certifié ISO.

dépassent les limites de poids, et les navires ne peuvent retourner avec le même nombre de conteneurs lorsqu'ils sont remplis de produits de base plus lourds. En 2005, au port de Montréal, un peu plus de 10 p. 100 des conteneurs étaient vides.[4] Sur trois conteneurs remplis de produits d'importation qui arrivent au port de Vancouver, un est rempli pour l'exportation, un est renvoyé vide, puis un est utilisé pour expédier des produits à l'intérieur du pays. Si nous améliorons nos réseaux logistiques, ne pourrions-nous pas trouver des moyens d'équilibrer les chargements lourds et légers et de remplir les conteneurs vides de produits agricoles?

Le prix de tous les conteneurs est élevé, car les lignes de navigation veulent faire des bénéfices à leur retour vers l'Asie et l'Europe. Il est plus rentable de retourner en vitesse des conteneurs vides en Chine, de les charger de produits de grande valeur et de les renvoyer en Amérique du Nord que d'attendre des récoltes. Les entreprises et les collectivités cherchent des moyens d'acheminer les conteneurs plus près du centre de leurs activités.

L'utilisation des conteneurs va continuer de croître, et il y a là une occasion très importante à saisir pour les entreprises qui peuvent maîtriser la logistique. Quelques-unes des options envisagées sont avantageuses pour l'agriculture. Les villes d'Ashcroft, de Kamloops et de Prince George, en Colombie-Britannique, de Grande Prairie, en Alberta, et de Moose Jaw, en Saskatchewan, songent à construire des terminaux intérieurs afin d'accroître l'accès et d'améliorer le délai d'exécution. Plus les conteneurs seront chargés et réexpédiés rapidement au port, plus il deviendra rentable de les utiliser.

Parmi 178 pays, le Canada se classe parmi ceux qui exigent le moins de documents pour l'importation ou l'exportation de produits et qui exportent et importent des produits en un moins grand nombre de jours.

Le transport des conteneurs est particulièrement important pour la commercialisation des produits à identité préservée (IP) de la ferme aux consommateurs. Les produits à IP et les céréales de spécialité valent plus cher sur le marché. De petites quantités de céréales, de soja et de légumineuses spécialisés et de grande valeur peuvent être transportées par conteneurs, lesquels les protègent contre la contamination et préservent leur qualité. Les systèmes de transport de produits à IP deviendront encore plus importants à mesure qu'augmenteront les besoins des consommateurs.

Les producteurs peuvent augmenter leurs bénéfices en réduisant leurs stocks et leur durée d'escale, en vendant leurs produits directement à l'importateur et en facturant des primes pour un produit de plus grande qualité.

Commerce à travers les frontières

Région	Documents d'exportation exigés	Durée de l'exportation (en jours)	Coût[5] par conteneur (en $US)	Documents d'importation exigés	Durée de l'importation (en jours)	Coût par conteneur (en $US)
Canada	3	7	1 385 $	4	11	1 425 $
États-Unis	4	13	960 $	5	5	1 160 $
Mexique	5	17	1 302 $	5	23	2 411 $
Brésil	8	18	1 090 $	7	22	1 240 $
Russie	8	8	2 050 $	13	36	2 050 $
Inde	8	18	820 $	9	21	910 $
Chine	7	21	390 $	6	24	430 $
Australie	6	9	930 $	6	12	1 120 $
Nouvelle-Zélande	7	10	725 $	5	9	800 $
Hong Kong	4	6	525 $	4	5	525 $
Malaisie	7	18	432 $	7	14	385 $
Royaume-Uni	4	13	940 $	4	13	1 267 $
Suède	4	8	561 $	3	6	619 $
Europe orientale et Asie centrale	7	29	1 393 $	8	31	1 551 $
Iraq	10	102	3 400 $	10	101	3 400 $
Rwanda	9	47	2 975 $	9	69	4 970 $
République centrafricaine	8	57	4 581 $	18	57	4 534 $

Source: Projet *Doing Business* de la Banque mondiale, www.doingbusiness.org

[4] MariNova Consulting Ltd & Partners, « L'utilisation des conteneurs au Canada », décembre 2006.
[5] Comprend les coûts liés aux documents, les frais administratifs pour le dédouanement et le contrôle technique, les taxes de manutention au terminal et les frais de transport intérieur, en dollars US.

Transport maritime

Les ports du Canada relient les réseaux routiers et ferroviaires à nos voies maritimes. Si l'on tient compte des nouvelles possibilités en Asie du Sud-Est, en Inde, en Europe orientale et en Amérique du Sud, des ports canadiens actifs et efficaces sont de plus en plus importants pour le commerce international. En Amérique du Nord, nos ports représentent un lien essentiel pour les importations destinées aux consommateurs canadiens.

Situé au centre industriel de l'Amérique du Nord, les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent forment une voie maritime intérieure qui dessert 15 ports internationaux très importants et quelque 50 ports régionaux des deux côtés de la frontière Canada-États-Unis. La section de 300 kilomètres entre Montréal et le lac Ontario compte cinq écluses au Canada et deux aux États-Unis.[6]

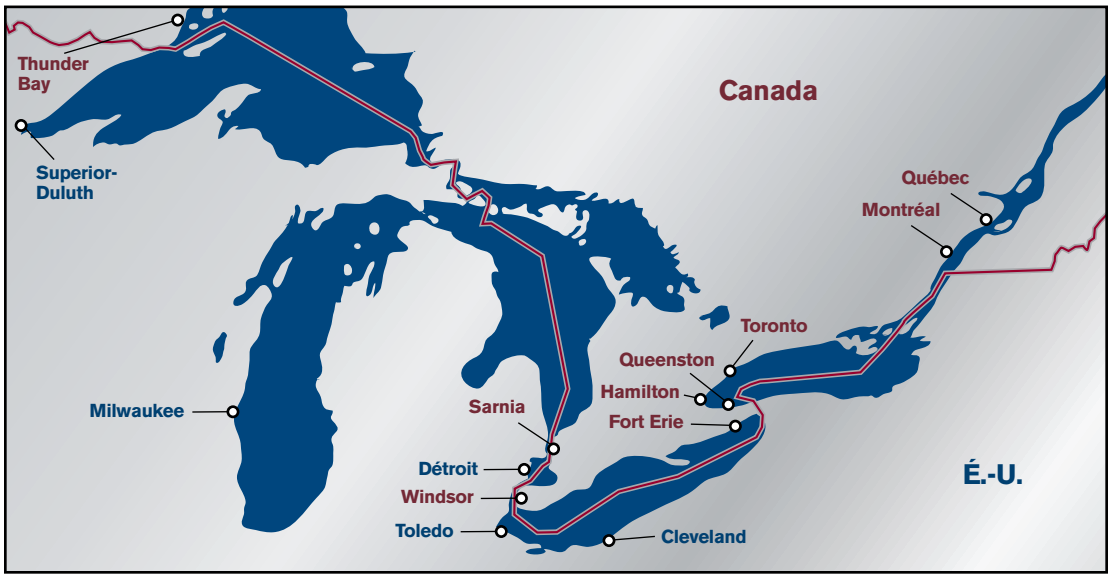
En 2006, 47,1 millions de tonnes ont été transportées via le fleuve, comparativement au port de Vancouver, qui a expédié 76,5 millions de tonnes métriques. Les céréales représentent 11,5 millions de tonnes du trafic du fleuve et sont le produit de base numéro un, selon le volume, à être transporté dans le système. Environ 95 p. 100 de tout le trafic international du fleuve est destiné à l'Europe du Nord et à la Méditerranée.

Le port d'Halifax est un port exempt de glaces et de courants avec de faibles marées. En empruntant le canal de Suez, le trajet vers l'Asie du Sud-Est prend une journée de moins qu'en empruntant tout autre port de conteneurs de la côte est nord-américaine. C'est un port en eau profonde et le seul de la côte est qui peut accueillir des navires porte-conteneurs post-Panamax[7] entièrement chargés.

Sur la côte nord de la Colombie-Britannique, le port de Prince Rupert est doté d'excellents systèmes de transport terrestre et ferroviaire vers l'ouest et l'est du Canada et est situé près des plus importants marchés mondiaux. Le port est large, exempt de glaces et abrité par des îles périphériques et plusieurs postes d'amarrage en eau profonde. On prévoit y créer des installations pour conteneurs qui permettront de profiter du commerce croissant provenant de la Chine et d'un excellent accès au marché du Midwest des États-Unis.

Principales considérations

L'eau est le moyen le plus éconergétique de transporter les marchandises qui n'exigent pas un transport rapide. Nos ports de la côte ouest sont soumis à une pression en raison de l'augmentation de la taille des navires et des exigences liées au commerce florissant avec l'Asie. Les ports de l'est font face à une pression croissante de la part de populations denses. Ces ports sont de plus en plus importants pour la capacité concurrentielle du Canada. Utilisons-nous nos ports et nos voies maritimes intérieures à leur plein potentiel?



[6] Gouvernement du Canada, « Les transports au Canada 2006 »
[7] Les *navires post-Panamax* font référence aux navires plus gros que les navires Panamax qui ne peuvent franchir le canal de Panama.

Transport aérien

En 2005, des exportations de produits agricoles d'une valeur de 856 millions de dollars ont quitté le Canada par voie aérienne, alors que des importations de l'ordre de 345 millions de dollars entraient au pays. Au contraire des autres moyens de transport, aucune augmentation notable n'a été constatée dans le transport aérien. Celui-ci demeure toutefois une option importante pour certains produits. Les produits transportés par voie aérienne vers des destinations internationales comprennent notamment divers fruits de mer, particulièrement le saumon de l'Atlantique, le homard, les crevettes, le thon, les oursins et les panopes. On compte également des champignons, du ginseng ainsi que des cultures spéciales de grande valeur comme les fraises, les bleuets et les produits de serre.

De nouvelles idées du Kenya

Chaque jour, de nombreux vols atterrissent à l'aéroport de Nairobi au Kenya et débarquent des centaines de touristes. Lorsque les avions de passagers s'apprêtent à faire le voyage de retour en fin de soirée, ils contiennent plus que des passagers. Ils transportent 60 tonnes de légumes frais destinés aux marchés de Londres, Paris et d'autres villes européennes.

Vegpro Kenya exploite sept fermes situées à deux heures de route de l'aéroport. Chaque matin, des camions chargés de 30 variétés différentes de légumes arrivent à l'aéroport. Mille travailleurs les lavent, les trient, les coupent en tranches ou en cubes et les emballent à partir d'une soute à air climatisé. Les légumes arrivent à leurs destinations européennes la journée suivante.

Le fait d'utiliser des vols de passagers pour transporter des produits frais s'inscrit dans la gestion novatrice de la chaîne d'approvisionnement de Vegpro. En plus d'obtenir une efficacité évidente, Vegpro profite de la demande croissante des consommateurs en produits frais. En achetant des produits frais du Kenya, les consommateurs assurent la subsistance d'environ un million d'Africains.

Les ventes de sautés à 3,50 $ et plus à Londres augmentent de 35 p. 100 chaque année.

Principales considérations

Bien que seule une petite quantité de produits agricoles soit transportée par voie aérienne, les avions transportent des produits frais et de grande valeur. Le transport aérien exige plus d'énergie que tout autre moyen de transport. En raison de son coût et de son empreinte écologique, nous devons chercher des solutions de rechange à notre technologie actuelle en matière de transport aérien.

Emma Maersk arrive au port de Gothenburg après avoir effectué son premier voyage – Sept. 2006

Principales considérations pour tous les moyens de transport

L'agriculture est un secteur important qui a un impact considérable sur l'économie du Canada. En 2006, la valeur des marchandises échangées à l'intérieur du pays a atteint 620 milliards de dollars. Les exportations de produits agricoles à nos dix meilleurs clients représentaient 23,2 milliards de dollars, et les importations, quelque 18,2 milliards de dollars.

Le temps est la base de tout lorsqu'il s'agit de transport. Un certain nombre de facteurs peuvent influencer le temps requis pour transporter des marchandises vers un marché, comme la disponibilité des camions, des wagons porte-rails, des conteneurs ou des navires, la bureaucratie, la documentation, les retards de chargement dans les cargos et même le mauvais temps.

Au sein d'un marché imprévisible, chaque retard pourrait signifier des coûts supplémentaires ou une réduction des marges de profit. Le fait d'en être conscient constitue une première étape importante. La planification et la protection contre les risques peuvent contribuer à éviter de mauvaises surprises.

Le volume de chargements qui est transporté par tous les moyens de transport augmente chaque année, et les navires naviguent à pleine capacité. Certains consultants en transport, comme Transystems Inc., prévoient un manque d'espace généralisé dans tous les ports d'Amérique du Nord d'ici 2010.

La taille des navires de charge croît plus rapidement que l'infrastructure des transports. Les navires qui transportent entre 8 000 et 10 000 conteneurs empruntent déjà les principales routes commerciales, et des navires plus gros vont bientôt faire leur apparition. Emma, le plus gros porte-conteneurs jamais construit et joyau de la ligne A.P. Moller-Maersk, peut transporter entre 11 000 et 14 500 conteneurs. Un petit nombre de ports possède la profondeur d'eau, les installations terminales et les connexions intermodales nécessaires pour accueillir un navire de cette taille. Emma est un prototype de ce que réserve l'avenir de l'industrie de l'expédition.

Évaluation du service

Chaque année, l'Association canadienne de transport industriel (ACTI) procède à un sondage auprès des expéditeurs. Le tableau suivant indique une comparaison entre les différents moyens de transport. L'évaluation du service est fondée sur le pourcentage des livraisons effectuées à temps, comme indiqué par des membres de l'ACTI.

	2007	2006	2005
Excellent	Fret arien		Fret aérien Inférieur à celui d'un chargement de camion
Bon	Envois par messagerie Transport maritime	Fret aérien Chargement de camion	Envois par messagerie Chargement de camion
Acceptable	Chargement de camion Transport intermodal	Inférieur à celui d'un chargement de camion Envois par messagerie	Transport maritime
Mauvais	Inférieur à celui d'un chargement de camion Transport ferroviaire	Transport intermodal Transport maritime Transport ferroviaire	Transport intermodal Transport ferroviaire

Source : Dr Alan Saipe de Supply Chain Surveys Inc.

Transport de marchandises à destination et en provenance des États-Unis

Dans le numéro précédent d'*À la fine pointe*, nous avons fait remarquer que le commerce avec les États-Unis a un effet considérable sur la participation du Canada à l'économie mondiale et que ce pays demeure un partenaire commercial important. Nous avons 130 postes frontaliers en commun. Selon le volume, 52 p. 100 des échanges entre le Canada et les États-Unis passent par les corridors de Queenston, Fort Erie, Sarnia et Windsor.

Une proportion de 58 p. 100 de nos exportations de produits agricoles est livrée de l'autre côté de la frontière, ce qui représente un revenu de 16,3 milliards de dollars US. Le volume et la valeur de certains produits de base canadiens, comme l'engrais, ont augmenté de manière très importante. Entre 2000 et 2007, les exportations d'engrais à destination des États-Unis ont augmenté de 17 p. 100 en volume et ont plus que doublé de valeur, de 1,3 à 2,9 milliards de dollars US. Le système de transport du Canada est vraiment des plus achalandés!

Les gouvernements des deux côtés de la frontière reconnaissent l'importance économique que représente un transport efficace des marchandises. Le Canada et les États-Unis sont des partenaires en ce qui a trait au programme NEXUS pour les voyageurs préautorisés à faible risque qui traversent souvent la frontière et au programme Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES), conçu pour accélérer la circulation des marchandises et des chauffeurs de camion à faible risque. Le programme EXPRES permet de :

- réduire les exigences en matière de renseignements pour le dédouanement;
- supprimer, pour les importateurs, le besoin de transmettre des données pour chaque transaction;
- réserver des voies aux postes frontaliers pour le dédouanement des marchandises des participants;
- réduire le nombre d'inspections à la frontière.

Matière à réflexion

Si vous faites des affaires aux États-Unis, pensez à trouver un expéditeur EXPRES approuvé. Si vous traversez régulièrement la frontière pour vos affaires, renseignez-vous au sujet de l'adhésion à ces programmes.

Principaux produits agroalimentaires importés des États-Unis et exportés vers les États-Unis

Produits d'exportation	Valeur en 2006 (en millions de dollars)	Produits d'importation	Valeur en 2006 (en millions de dollars)
Bovins vivants	1 188 $	Préparations alimentaires	753 $
Viandes bovines fraîches désossées	896 $	Pains, pâtisseries, gâteaux et biscuits	464 $
Frites congelées	653 $	Aliments pour chiens ou chats	421 $
Pains, pâtisseries, gâteaux et biscuits	646 $	Tourteau de soja	302 $
Préparations alimentaires	579 $	Viandes bovines fraîches désossées	281 $

Source : http://atn-riae.agr.ca/stats/unitedstates.pdf

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.

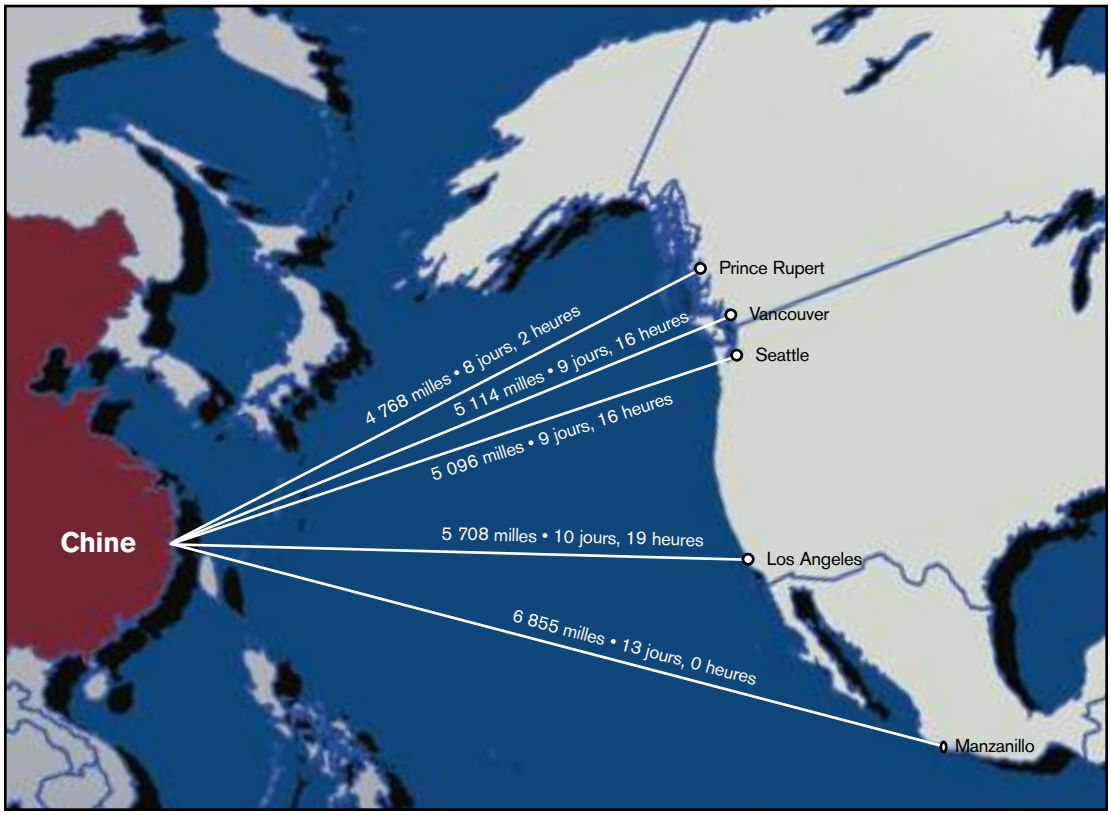
Comme beaucoup d'autres pays commerçants, nous investissons dans notre infrastructure des transports.

- 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 navigation[8]



[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 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.

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?

À la fine pointe

Conseils et outils

Par où dois-je commencer?

Apprendre
Consultez des ressources gratuites, numérisez-les et tirez-en avantage.

Faire partie d'un réseau
Rencontrez ceux qui évoluent au sein d'une même chaîne de valeur.

Travailler en partenariat
Asseyez-vous avec les partenaires de votre chaîne de valeur et discutez de vos besoins.

Êtes-vous prêt à prendre davantage le contrôle?

Tirez profit de la technologie

Misez sur la logistique
La logistique est le processus grâce auquel vous pouvez acheminer des produits d'un point donné vers un autre, grâce aux tarifs les plus avantageux, aux moyens de transport les plus efficaces et au service le plus approprié, tout en respectant le budget et les délais impartis.

Misez sur la technologie
Grâce aux technologies de positionnement mondial et aux transpondeurs comme les étiquettes d'IRF, il vous est possible de traverser les frontières plus rapidement, de pister des chargements et de réaliser des gains d'efficacité.

Considérez de nouveaux modèles d'affaires

Cherchez d'autres marchés et modes de prestation
Réduisez vos frais de transport ou réalisez des économies d'échelle.

Faites les choses vous-même
Investissez dans vos propres biens, dans des installations d'entreposage qui vous permettent de planifier le transport des marchandises, dans un parc de camions, ou encore établissez des partenariats pour réserver un chemin de fer sur courtes distances.

Profitez de nouvelles occasions
Des créneaux se présentent lorsque de grandes sociétés dominent le marché principal.

Organisez votre chaîne de valeur
Investissez temps et efforts pour établir un climat de confiance au sein de votre réseau de transport.

Déplacez-vous
Déplacez certaines installations de production ou une partie de votre personnel spécialisé plus près des points de transformation ou des clients finaux.
Rapprochez certaines installations de production des intrants.

Examinez les marchés locaux

Assurez un approvisionnement local
Les consommateurs veulent des aliments frais produits localement.

Alignez l'offre sur la demande intérieure
Les entreprises évoluant dans les secteurs à offre réglementée sont avantagées.

Solutions possibles

Par où dois-je commencer?

Soyez proactif et voyez quelle est l'incidence du transport sur votre entreprise.

Examinez les ressources qui vous sont offertes gratuitement. Lisez tout ce que vous pouvez sur le sujet. Il y a sur Internet une mine de renseignements, et il suffit d'un seul appel téléphonique pour obtenir l'aide d'un spécialiste. Transport Canada et l'Office des transports du Canada peuvent vous aider à vous renseigner sur la façon d'accéder à des conteneurs ou à des wagons de producteur. Leurs spécialistes sont en mesure d'aborder divers sujets avec les groupes et associations de producteurs et ce service est gratuit.

Participez à des événements et à des conférences qui explorent les différentes facettes du système de transport au Canada. Étendez vos activités au-delà des réseaux au sein desquels vous évoluez peut-être déjà dans votre industrie et voyez le transport comme un processus de bout en bout. Tirez profit des réunions publiques portant sur les portes d'entrée, les terminaux, les voies ferroviaires, les installations intermodales et d'autres questions liées au transport. Adhérez à des groupes existants auxquels vous n'aviez peut-être jamais pensé, comme l'Association canadienne de transport industriel (ACTI) ou l'Alliance canadienne du camionnage (ACC). Si votre point de vue change en raison des connaissances que vous acquérez, voyez nos autres conseils et outils.

Envisagez la possibilité de travailler en partenariat avec d'autres entités de votre chaîne de valeur pour amener le changement. À partir du moment où vous savez à quoi sont consacrés les budgets des gouvernements, des industries importantes et d'immobilisations, vous pouvez trouver des créneaux potentiels.

Transport Canada a lancé un appel de propositions pour des projets destinés à faire avancer la planification des transports ainsi que l'intégration et les liens entre les différents moyens de transport. Les provinces, les municipalités, les Premières nations, les organisations enregistrées sans but lucratif, les entreprises privées, les autorités publiques ou privées du secteur des transports et les organisations scolaires peuvent présenter une demande. Transport Canada compte sur la présentation de propositions novatrices de la part des partenaires de l'industrie pour octroyer une partie des fonds prévus. Participez à cet appel de propositions.

Pour influer sur les changements aux politiques qui nuisent à votre entreprise, penchez-vous sur les raisons qui les motivent. Si vous avez besoin de gros camions et qu'on vise à réduire l'encombrement des voies de circulation dans la ville, vous aurez de la difficulté à faire valoir votre point. Considérez la situation sous d'autres angles et alignez-vous sur les priorités pour établir des partenariats axés sur la création de solutions favorables à toutes les parties. Les partenaires qui évoluent dans votre chaîne de valeur sont essentiels à votre réussite.

Notes

Mes besoins en matière de transport sont complexes

Ce que vous pouvez faire

La logistique est le processus grâce auquel vous pouvez acheminer des produits d'un point donné vers un autre, grâce aux tarifs les plus avantageux, aux moyens de transport les plus efficaces et au service le plus approprié, tout en respectant le budget et les délais impartis. Le recours à des prestataires de services logistiques de type 3PL et 4PL constitue la norme dans le secteur de l'exportation ou de l'importation. Ces entreprises offrent des services spécialisés assurant l'acheminement de tout produit de son point d'origine jusqu'à sa destination de la façon la plus rapide et la plus simple possible.

Si vous avez des besoins en matière de logistique, vous pouvez les combler en embauchant des professionnels en logistique, en faisant appel à des équipes spécialisées en logistique intégrée ou en vous tournant vers la sous-traitance. Les solutions proposées peuvent être adaptées à vos besoins. Il se peut parfois que vous exerciez vos activités dans un cadre logistique très complexe sans même le savoir.

La logistique devient complexe lorsque les produits doivent passer d'un pays à l'autre et d'une province à l'autre. Pensez à tous les facteurs à considérer :

- Selon le pays, les normes du travail, les règles d'ordonnancement, l'infrastructure des transports, les restrictions à l'importation, les codes de santé et de sécurité, les taxes, les problèmes de sécurité et les règles entourant la gestion des maladies diffèrent.
- Selon la province, les règles dont il faut tenir compte diffèrent au chapitre du poids des véhicules routiers et des charges de dimensions excédentaires. Et lorsqu'une maladie comme la grippe aviaire ou l'ESB frappe une partie de l'industrie, la gestion de la chaîne d'approvisionnement devient encore plus complexe.

Un prestataire de services logistiques peut vous aider à éviter certaines formalités administratives.

Grâce aux technologies de positionnement mondial et aux transpondeurs comme les étiquettes d'IRF, il vous est possible de traverser les frontières plus rapidement, de pister des chargements et de réaliser des gains d'efficacité.

Un gage de réussite

Plus la distance qui vous sépare du client final est grande sur le plan physique et culturel, plus il est difficile d'établir une relation solide, fidèle.

Bissma Pacific produit, traite, négocie et distribue des légumineuses, des graines oléagineuses, des céréales et de la gomme végétale. Cette société canadienne centenaire d'origine égyptienne exerce ses activités en Europe, en Afrique du Nord, au Moyen-Orient, en Chine, en Inde et au Pakistan. Elle a établi son siège social au Canada lorsque le pays est devenu le plus important exportateur de légumineuses.

Selon Martin Chidwick, vice-président directeur des opérations au Canada et à l'étranger, le succès de Bissma Pacific est attribuable à une connaissance des réalités locales, des cultures agricoles, de la logistique, des prix locaux, des normes de qualité et d'autres facteurs liés à l'exportation ou à l'importation de denrées agricoles. La société possède des établissements dans les pays exportateurs et importateurs où elle exerce ses activités. Bien qu'elle ne possède pas de véhicules de transport, elle assure la prise en charge de bout en bout de chaque contrat. Ses propriétaires ne perdent jamais de vue l'importance d'établir des relations s'échelonnant sur des décennies et de mettre l'accent sur les résultats à long terme.

Notes

Je suis prêt à tout mettre en œuvre pour mieux maîtriser la situation

Ce que vous pouvez faire

Vous pourriez déplacer certaines de vos installations de production ou une partie de votre personnel spécialisé plus près des points de transformation ou des clients finaux en concluant des partenariats ou en investissant avec d'autres entités. Vous pourriez même rapprocher une partie de votre production des intrants, s'il s'agit là d'une stratégie judicieuse pour votre entreprise. Évaluez les risques selon les occasions. Il importe de tenir compte des règlements, de la culture, du style de vie et, bien souvent, de la langue.

Vous pouvez mieux maîtriser l'impact du transport sur votre entreprise en étant propriétaire d'un parc de camions ou en devenant associé dans des entreprises de transport. Une autre solution consiste à recourir à l'impartition ou à un tractionnaire.

Voyez à tout mettre en œuvre pour établir de bonnes relations au sein de votre réseau de transport. Vos efforts porteront des fruits, sous forme de propositions de collaboration et d'idées novatrices. Encouragez votre association industrielle à adhérer au principe de la chaîne de valeur. Si vous évoluez dans le secteur de l'horticulture, votre association entretient-elle des liens avec l'association de camionnage provinciale ou les services frontaliers du Département de l'agriculture des États-Unis (USDA)?

Il est important de tenir compte du facteur temps et de penser en fonction de l'avenir. Transport Canada a confié à MariNova Consulting le mandat d'analyser les gains de rendement et les questions de réglementation qui sont liés à l'utilisation de conteneurs vides qui transitent par les ports de la côte ouest du Canada. Quorum Corporation a publié une étude de rappel sur les travaux réalisés, en mettant l'accent sur les terminaux intérieurs, les associations d'expéditeurs, les coopératives et les questions que soulève le tarif applicable aux conteneurs internationaux.

Robert Bryson, directeur des Opérations du transport du grain dans l'Est canadien, à Parrish & Heimbecker, croit que les producteurs ont tout avantage à être bien informés et à gérer de façon proactive leurs besoins en matière de transport. Il y a quelques années, M. Bryson s'est joint à l'ACTI pour se renseigner au sujet des droits des expéditeurs. Il a appris que les producteurs qui font partie du système peuvent aider leurs expéditeurs en ce qui a trait aux prévisions et à l'ordonnancement. Ce niveau d'engagement se traduit souvent par des gains d'efficacité d'un bout à l'autre de la chaîne.

N'importe quel expéditeur canadien peut accéder au système par l'intermédiaire d'une organisation comme l'ACTI. Les associations industrielles vous aident à comprendre la politique applicable afin que vous puissiez décider de la méthode à suivre.

Un gage de réussite

Les exploitations agricoles peuvent mettre à profit leur expertise et leur équipement et mettre à contribution leur personnel pour réaliser des profits supplémentaires en fournissant des solutions de transport à d'autres entreprises.

Bill Richardson et ses parents, Blaine et Betty, exploitaient une entreprise de culture commerciale à Arthur, en Ontario. Il y a environ vingt ans, ils ont fondé une entreprise de camionnage d'envergure provinciale. Aujourd'hui, ils comptent des clients de longue date particulièrement fidèles, y compris les mines de sel de Goderich, des producteurs de céréales locaux qui vendent aux dépôts de céréales, des usines de trituration et des silos, ainsi qu'un chef de file de l'industrie de l'horticulture et des produits de compostage. Leur établissement est parfaitement bien situé dans le centre-ouest de l'Ontario, à proximité d'une grande concentration d'industries, d'exploitations agricoles, d'entreprises manufacturières et de ports de lac.

L'entreprise familiale possède une petite flotte de véhicules et fait appel à des services de courtage pour la plupart de ses besoins. L'embauche de conducteurs n'a donc pas été une source de tracas. En tirant avantage de l'expertise d'une tierce partie, les trois associés peuvent profiter de différentes combinaisons d'équipement et d'itinéraires sur demande.

Pourquoi avoir diversifié ses activités en se lançant dans le secteur du camionnage? En 1993, la situation est devenue difficile dans l'industrie agricole, et Bill et ses parents ont alors lancé leur entreprise de camionnage. Le secret de leur réussite? Travailler fort, particulièrement sur le plan des relations d'affaires. Si on parvient à fidéliser sa clientèle, on peut réussir à mener une vie agréable.

Avez-vous un œil sur les marchés locaux?

Voulez-vous exploiter votre entreprise en vous faisant moins de soucis à propos de l'infrastructure de transport et de la complexité des systèmes logistiques? Le marché intérieur canadien offre des moyens permettant de réduire la pression sur l'infrastructure des transports. En équilibrant de façon organisée l'offre et la demande à l'égard des produits avicoles et laitiers, il est possible de réduire le transport de ces mêmes produits, comparativement aux produits dépendants de l'exportation. De plus, la demande croissante en aliments produits localement fait naître de nouveaux débouchés.

Si votre entreprise est tributaire des marchés d'exportation, vous devrez peut-être reconsidérer la pertinence de fournir certains produits aux marchés locaux. Il existe des moyens de diminuer le niveau de dépendance à l'égard des transports en diversifiant vos marchés.

Ce que vous pouvez faire

Les tendances qui se dégagent en matière de consommation créent de nouveaux marchés. Certaines personnes souhaitent encourager les producteurs locaux et plusieurs consommateurs veulent en savoir davantage sur les aliments qu'ils mangent pour être en mesure d'effectuer des choix éclairés.

En 2005, Alisa Smith et James MacKinnon ont acheté leurs aliments dans un rayon de 160 kilomètres de leur domicile à Vancouver, en Colombie-Britannique. Pendant un an, ils ont cherché à manger des aliments frais ayant parcouru les plus courtes distances possibles avant d'arriver à leur table. Cette démarche a donné naissance à un nouveau mouvement en matière d'alimentation, la « 100 mile diet » ou l'alimentation à l'échelle locale (http://100milediet.org) (en anglais seulement).

Pour plusieurs Canadiens, il est impossible de respecter cette diète. Toutefois, le mouvement a accru la sensibilisation des consommateurs à l'égard de la production locale et augmenté le désir d'acheter une plus grande variété de produits cultivés plus près de la maison. De plus, il ouvre des débouchés à ceux et celles qui proposent des solutions de production novatrices, comme la production en serre ou la transformation des aliments à petite échelle.

Les œufs, la volaille et les produits laitiers sont assujettis à des règlements qui exigent qu'ils soient produits et consommés à l'échelle du marché intérieur, par des consommateurs locaux. Les entreprises œuvrant dans ces secteurs endossent les principes de la souveraineté alimentaire, qui visent à protéger et à réglementer la production nationale et le commerce des produits agricoles, et ce, de manière à atteindre les objectifs de développement durable, à établir l'autosuffisance alimentaire et à éliminer le dumping sur les marchés.

Au sein des entreprises évoluant dans les secteurs Soumis à la gestion de l'offre, les coûts de transport sont répartis également parmi les producteurs, de sorte que les coûts réels du transport sont moins évidents sur les résultats. Bien que les coûts soient cachés, ils sont tout de même importants. Plus le coût

Notes

Un gage de réussite

L'industrie avicole s'est engagée à vouer ses produits aux consommateurs canadiens.

Carolynne Griffith est présidente de Egg Farmers of Ontario (producteurs d'œufs de l'Ontario). Bien qu'elle soit consciente de la nécessité d'effectuer des échanges internationaux, elle croit fermement qu'il est tout à fait logique sur le plan économique et environnemental que les agriculteurs canadiens répondent aux besoins du marché canadien. Ayant grandi sur une ferme laitière près de Sarnia, en Ontario, Carolynne et son mari, Art, sont propriétaires d'une exploitation de production d'œufs près d'Alvinston, en Ontario. Leurs 27 000 poules pondeuses produisent 8 220 000 œufs par année. Tous les œufs sont transportés par camion à Strathroy, en Ontario, pour y être classés, puis sont acheminés par camion vers les supermarchés locaux. « Alors que les pénuries et les crises alimentaires font la manchette, les Canadiens peuvent être assurés que les producteurs de lait, de volaille et d'œufs les approvisionneront en premier lieu », affirme Carolynne.

Les consommateurs sont de plus en plus intéressés à connaître la provenance de leurs aliments et la distance qu'ils ont parcourue. Plusieurs ingrédients alimentaires parcourent plus de 16 000 kilomètres avant d'atteindre le marché ou peuvent faire un voyage aller-retour avant de parvenir à destination. Il se pourrait qu'un poisson de la Colombie-Britannique doive se rendre jusqu'en Chine afin d'être désarêté, pour ensuite revenir en Colombie-Britannique.[9]

Les œufs, la volaille et le lait constituent un choix qui va de soi dans le cadre de l'alimentation à l'échelle locale. Il est trop tôt pour dire si la demande des consommateurs à l'égard des produits locaux ira en grandissant ou si le marché des produits locaux demeurera un marché à créneau. Il demeure toutefois que les consommateurs auront toujours le désir de connaître la provenance de leurs aliments et la distance qu'ils ont parcourue. En Europe, les produits alimentaires sont déjà étiquetés de manière à fournir ces renseignements.

de production et de transport du lait est élevé, plus il en coûte cher au consommateur. Si le prix atteint un niveau élevé, il se peut que les gens se tournent vers un produit de rechange ou ne voient plus le lait comme un produit de base, mais plutôt comme un produit de luxe.

Les aliments produits à des fins de consommation locale gagnent en popularité, et certaines entreprises trouvent là un créneau idéal. Tenez compte de ces tendances et voyez les défis ou occasions qu'elles présentent pour votre entreprise sur le plan des activités et des produits. Observez ce que les coopératives et pays du monde font différemment. Le lait Localchoice[MC] en Grande-Bretagne, les coopératives du secteur du lait biologique au Canada et les nouveaux échanges en ligne de la Nouvelle-Zélande sont le reflet de nouvelles approches novatrices.

Notes

[9] The 100-Mile Diet: A Year of Local Eating; Alisa Smith et James MacKinnon, Random House (2007).

Notes

À la fine pointe-Outils

Ce que vous trouverez	Adresse Web
Le ministère des Transports passe en revue un système de transport qui est sécuritaire, sans danger, efficace, abordable, intégré et écologique	http://www.tc.gc.ca/fr/menu.htm
L'Office des transports du Canada assure l'administration des mesures législatives, des politiques et des règlements reliés au transport	http://www.cta-otc.gc.ca/index_f.html
L'importance du transport au Canada	http://www.civilization.ca/orch/www04l_f.html
Stratégies : les points de passage, les conteneurs, le transport multimodal et les ports intérieurs	
La stratégie du ministère des Transports pour la Porte de l'Asie-Pacifique	http://www.tc.gc.ca/Portesetcorridors/IPCAP/index.html
L'utilisation des conteneurs au Canada (2007)	http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/Containers2006/menufr.htm
Le rapport détaillé et pittoresque de Quorum au sujet de l'utilisation des conteneurs dans l'Ouest canadien (2007)	http://www.quorumcorp.net/Downloads/SupplementalReports/ContainerUseWesternCanadaFrench.pdf
Commission sur l'avenir de l'agriculture et de l'agroalimentaire québécois. Indépendante du gouvernement et axée sur une vision : l'avenir de l'agriculture	http://www.caaaq.gouv.qc.ca/
Renseignez-vous au sujet du « Corridor canadien super intelligent », ou CCSI, et au sujet de ses stratégies pour le port intérieur, les plaques tournantes et les points de passage	http://www.ciscorport.com/pdf/Reports/CISCOR%20Inland%20Port%20Final%20-%20Executive%20Summary%20-%20Fre.pdf
Franc-parler sur le transport au Canada	http://www.westac.com/pdfs/surveyfr.pdf
Discuter et apprendre : associations et événements	
Un grand nombre de conférences	http://www.tc.gc.ca/ctrg-prtc/fr/300.aspx?
Association canadienne de transport industriel – La voix nationale de l'expéditeur (version française présentement en construction)	http://www.cita-acti.ca/english/View.asp?x=1
L'Association du camionnage du Québec (provincial)	http://www.carrefour-acq.org/
L'Association des chemins de fer du Canada	http://www.railcan.ca/
Vous cherchez des renseignements portant sur les chemins de fer du Canada? Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada Chemin de fer Canadien Pacifique Limitée (en anglais seulement)	http://www.cn.ca/productsservices/fr_index.shtml http://www8.cpr.ca/English/default.htm
Apprenez comment effectuer des échanges lucratifs dans le domaine de la chaîne de valeur à l'aide de l'atelier donné par FAC. Gratuit pour les clients, payant pour les non-clients.	http://www.fcc-fac.ca/fr/LearningCentre/workshops_qc_f.asp
Votre organisme souhaite-t-il discuter avec des experts à l'échelle mondiale au sujet de la chaîne de valeur du transport, tout en consultant leurs présentations dynamiques?	http://www.transystems.com/industry_presentations.asp?industry_id=8
Si vous êtes à la recherche d'un expert francophone au sujet de la chaîne de valeur du transport, veuillez contacter Jacques Roy, professeur à l'École des Hautes Études Commerciales de Montréal, Québec	http://www.hec.ca/profs/jacques.roy.html
Reseau grand lacs voie maritime du Saint-Laurent	www.grandlacs-voiemaritime.com

Navigation de la frontière	
Agence des services frontaliers du Canada	http://www.cbsa-asfc.gc.ca/menu-fra.html
Vous souhaitez avoir accès à EXPRES, le système de contrôle d'identité informatisé? FedEX vous explique tout.	http://www.fedex.com/ca_french/international/
Technologies et fournisseurs	
Les consultants ROE Logistics	http://www.roelogistics.com/fr/services/index.html
Le groupe d'entreprises Total Logistics	http://www.totallogistics.com/fr/Default.asp
Les consultants Delmar	http://www.delmar.ca/french/introduction_fr.htm
Veuillez consulter Wikipédia afin de vous renseigner au sujet des trains à grande vitesse ou au sujet de la conteneurisation	http://fr.wikipedia.org/wiki/Train_a_grande_vitesse http://fr.wikipedia.org/wiki/Conteneurisation
Identification par radiofréquence (IRF) : Industrie Canada passe en revue les technologies de l'IRF et les façons dont elles sont utilisées	http://strategis.ic.gc.ca/epic/site/dsib-logi.nsf/fr/h_pj00115f.html
La consommation des aliments locaux et le mouvement « mangez local »	
Québec	http://www.equiterre.qc.ca/
La souveraineté des aliments	http://www.go5quebec.ca/fr/index.html
Le régime des 160 km (en anglais seulement)	http://100milediet.org/category/about/
Tesco, le lait du « choix local » (en anglais seulement)	http://www.tesco.com/regionalsourcing/localchoicemilk.asp
Actualité mondiale	
Service d'exportation agroalimentaire	http://www.atn-riae.agr.ca/general/home-f.htm
ALENA	http://www.nafta-sec-alena.org/DefaultSite/index.html
L'actualité internationale 24	http://www.france24.com/fr/
Les coûts liés à l'exportation et à l'importation des conteneurs, la Banque mondiale	http://francais.doingbusiness.org/exploretopics/tradingacrossborders/TradingAcrossBorders.aspx

Financement agricole Canada (FAC) est fière de présenter *À la fine pointe*, une publication semestrielle renfermant de l'information qui suscite la réflexion, dans le but d'aider les producteurs et les agroentrepreneurs. Les tendances décrites dans le présent document sont fondées sur des faits et des chiffres, et examinées selon ce qui profile à l'horizon pour l'agriculture canadienne.

Si vous avez des questions sur cette publication, veuillez contacter le Centre de service à la clientèle FAC par téléphone au 1-888-332-3301 ou par courriel csc@fac-fcc.ca ou.

À la fine pointe est produit par la Veille stratégique de FAC
Brenda Frank, directrice supérieure, Stratégie et perspectives d'affaires
306-780-7666

Nous aimerions remercier tous nos partenaires de FAC et de l'industrie qui ont investi leur temps, leur talent et leurs connaissances dans la création de ce document.

Ce rapport, qui présente des déclarations prospectives, est offert à titre éducatif et à fin de référence seulement. Les auteurs ont tenté de fournir de l'information et des analyses utiles. Toutefois, FAC ne garantit pas l'exactitude de l'information contenue dans ce rapport et ne partage pas nécessairement l'opinion des auteurs. Les liens vers d'autres sites Web sont donnés à titre de référence aux lecteurs de ce rapport. FAC ne saurait donc être tenue responsable de toute action ou décision prise par le lecteur à partir de l'information fournie. Ce rapport n'est pas destiné à tenir lieu de conseils professionnels.

© 2008, Financement agricole Canada

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de mettre en mémoire dans un système d'extraction ou de transmettre le présent document, en tout ou en partie, par quelque moyen que ce soit (électronique, mécanique, photocopie, enregistrement ou autre), sans l'autorisation écrite, obtenue au préalable, de Financement agricole Canada.

08-067-016-07 E 03/03/09 AS

Financement agricole Canada
Pour l'avenir de l'agroindustrie

Canada