



**Discours prononcé par Tim Lane  
sous-gouverneur de la Banque du Canada  
devant l'Institut agréé de la logistique et  
des transports en Amérique du Nord  
Ottawa (Ontario)  
le 30 avril 2012**

## **Les transports et la logistique : relier le Canada à l'économie mondiale**

Bonjour. C'est un plaisir pour moi d'être parmi vous, alors que vous vous penchez sur les défis auxquels sont confrontés les secteurs nord-américains des transports et de la logistique dans le contexte économique mondial actuel. Vos industries sont inextricablement liées à l'ensemble de l'économie : elles rendent possible l'activité dans d'autres secteurs en reliant les producteurs à leurs fournisseurs et aux marchés, ailleurs au Canada et à l'étranger.

Tout au long de l'histoire du Canada, les transports ont joué un rôle crucial dans le développement de notre pays, tissant la trame de l'économie sur de vastes distances et forgeant des liens commerciaux solides partout autour du globe. C'est pourquoi, aujourd'hui, j'aimerais tout d'abord revenir sur la dernière grande vague de mondialisation, qui a eu lieu il y a un siècle. L'un des géants de l'époque était Charles Melville Hays, que sir Wilfrid Laurier qualifiait de « plus grand génie des chemins de fer que le Canada ait connu ». Hays, alors président de la Grand Trunk Railway Company, caressait un rêve : construire une seconde ligne ferroviaire transcontinentale au Canada, avec Prince Rupert comme terminus occidental, et ainsi ouvrir une porte d'accès sur le Pacifique.

Hays ne vécut toutefois pas assez longtemps pour voir son rêve prendre forme. Il y a cent ans ce mois-ci, après avoir soigneusement embarqué sa femme et sa fille dans une chaloupe de sauvetage et leur avoir fait ses adieux, il périsait avec plus de 1 500 autres passagers à bord du Titanic. Le Canada perdait du coup le dynamisme et le leadership de ce visionnaire ainsi que le financement qu'il venait tout juste d'obtenir à Londres en vue de réaliser son projet pour Prince Rupert.

Mais son ambition de développer les transports afin d'établir des liens avec les marchés en expansion – y compris ceux qui se trouvent au-delà de notre côte

Pacifique – conserve toute sa pertinence aujourd’hui, au moment où nous envisageons l’avenir des transports et de la logistique au sein de l’économie canadienne. Elle nous rappelle également le genre de vision à long terme et de leadership fort qu’il nous faut pour bâtir cet avenir.

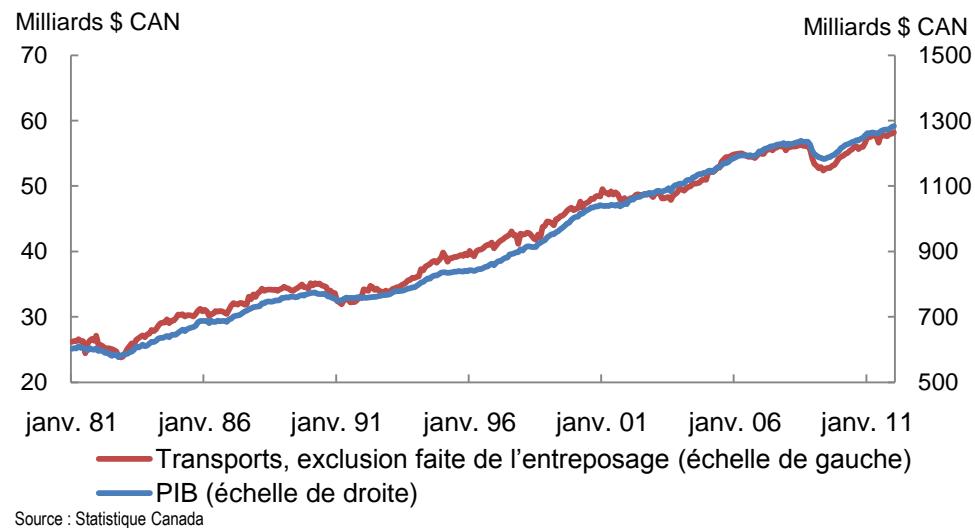
Depuis quelques décennies, la mondialisation constitue l’un des principaux facteurs qui façonnent les secteurs des transports et de la logistique – et, de fait, toute l’économie canadienne. Notre pays participe à un processus de transformation du monde qui a permis à des centaines de millions de gens de sortir de la pauvreté et a offert à des millions d’autres la possibilité de profiter des bienfaits du changement. Jamais auparavant une intégration économique n’avait touché autant de gens, de types de biens et de capitaux. Entre 1980 et 2005, les exportations de marchandises ont atteint 20 % du PIB mondial, soit plus du double du niveau enregistré au plus fort de cette dernière grande vague de mondialisation, il y a un siècle<sup>1</sup>. Les progrès accomplis dans le domaine des transports et de la gestion des chaînes d’approvisionnement ont joué, et continueront de jouer, un rôle primordial dans cette expansion.

Aujourd’hui, je me propose de développer deux grands thèmes. Je voudrais dans un premier temps vous entretenir des perspectives économiques du Canada dans la conjoncture mondiale actuelle. Ensuite, j’aimerais aborder les implications à long terme de cette conjoncture pour les échanges commerciaux et le secteur des transports du Canada.

### **La crise, les échanges commerciaux et les transports**

Au cours des cinq dernières années, vos secteurs ont dû relever d’importants défis. Par suite de la crise financière mondiale et de la Grande Récession qui a suivi, le PIB du Canada a reculé de 4 1/2 %, mais ses exportations ont plongé de plus de 16 %. En conséquence, l’activité dans le secteur des transports a chuté de 7 % entre le sommet et le creux (**Graphique 1**). Par exemple, on a observé une réduction marquée des volumes de fret dans les ports et les terminaux portuaires, soit une baisse de 20 % du fret intérieur et une diminution cumulative de 10 % du fret international en 2008 et 2009.

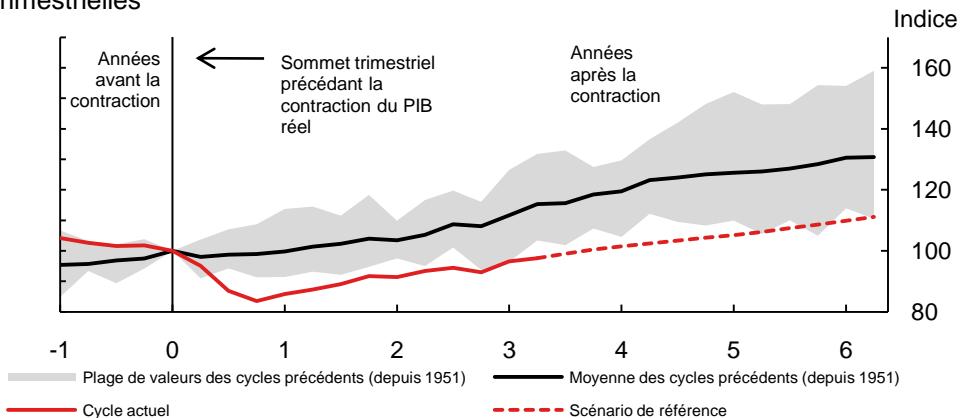
### Graphique 1 : PIB du secteur des transports, en milliards de dollars, prix constants de 2002



L'économie canadienne se trouve maintenant en phase d'expansion : l'activité économique et l'emploi ont dépassé leurs niveaux d'avant la crise à l'automne 2010 et ont continué de croître depuis. L'industrie canadienne des transports a participé à ce redressement. Cependant, tant ce secteur que l'économie dans son ensemble se trouvent confrontés à un défi de taille du fait que les exportations connaissent leur plus faible reprise depuis la Seconde Guerre mondiale (**Graphique 2**).

### Graphique 2 : On s'attend à ce que la reprise des exportations reste faible

Évolution comparative des exportations, en termes réels, sur différents cycles; base 100 de l'indice : trimestre précédent la contraction du PIB réel, données trimestrielles



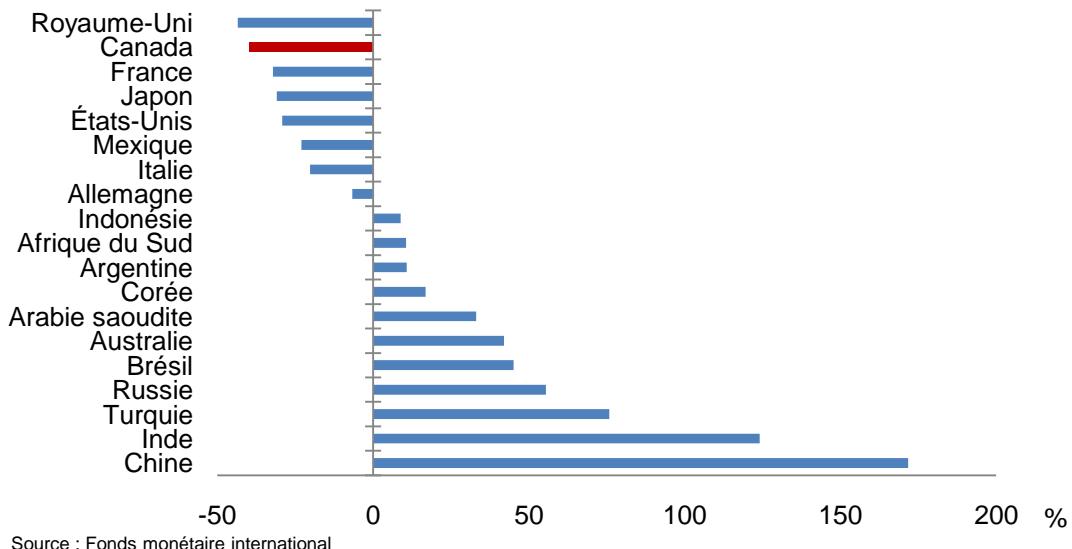
Sources : Statistique Canada et calculs et projections de la Banque du Canada

La reprise anémique des exportations canadiennes, pour sa part, tient à la combinaison des conditions macroéconomiques actuelles et de tendances à long terme. Premièrement, elle s'explique par la faiblesse de la reprise dans d'autres pays avancés, notamment les États-Unis, qui demeurent de loin notre principal partenaire commercial. Mais la part des exportations mondiales détenue par le Canada diminue depuis le tournant du millénaire : nous avons perdu du terrain sur les plans de la compétitivité et des parts de marché au profit de la Chine et d'autres économies exportatrices (**Graphique 3**). La diminution de la

compétitivité du Canada est attribuable à une croissance décevante de la productivité, conjuguée à l'appréciation considérable du dollar canadien au cours de cette période.

### Graphique 3 : Le Canada perd des parts de marché

Variation en pourcentage de la part des exportations mondiales, de 2000 à 2010

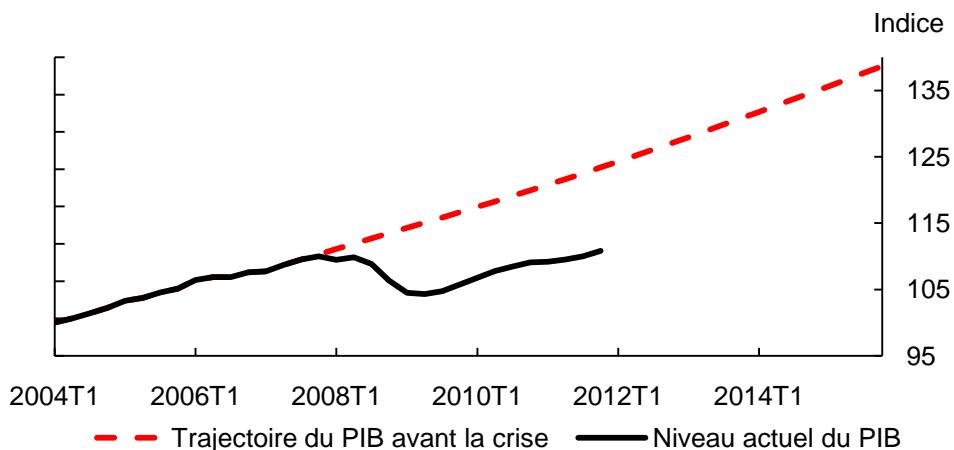


Source : Fonds monétaire international

Le déplacement de la croissance mondiale des pays avancés vers les marchés émergents représente un bouleversement radical. Bien qu'il ait débuté il y a plusieurs décennies – sous l'effet de la transformation économique s'opérant en Chine et dans les autres pays émergents –, il est aujourd'hui encore plus prononcé, l'expansion aux États-Unis et dans d'autres économies avancées ayant été freinée à la suite de la crise financière. Depuis la récession, les marchés émergents comptent pour les deux tiers de la croissance mondiale, contre seulement un tiers au début du millénaire. Ils sont également à l'origine de la moitié de la progression des importations à l'échelle du globe. À titre de comparaison, aux États-Unis, l'économie évolue bien en deçà de sa trajectoire d'avant la crise et devrait continuer de le faire, même une fois qu'elle aura recouvré ses pertes cycliques<sup>2</sup> (Graphique 4). De toute évidence, les exportateurs doivent se réorienter vers les économies en expansion rapide.

#### Graphique 4 : L'économie américaine n'est plus ce qu'elle était

Base 100 de l'indice : PIB réel de 2004



Sources : Bureau of Economic Analysis des États-Unis et calculs de la Banque du Canada

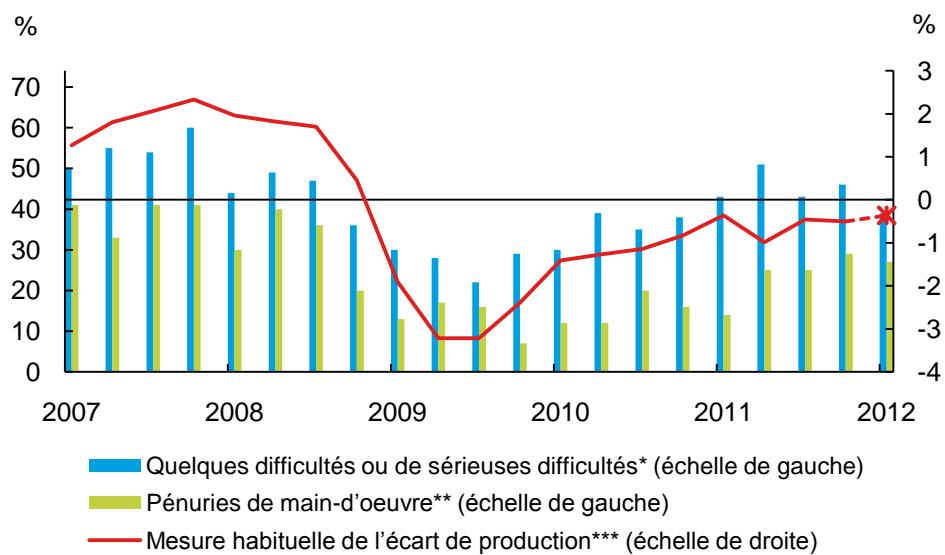
#### Les perspectives actuelles : la situation aujourd'hui

L'économie mondiale reste aux prises avec des défis considérables. Dans les grandes économies avancées, notamment les États-Unis et l'Europe, la réduction du levier d'endettement des ménages et des institutions financières ainsi que l'assainissement budgétaire continuent de peser sur la croissance. Aux États-Unis, les perturbations persistantes du marché du logement freinent la reprise, malgré une certaine amélioration observée récemment. La crise de la dette dans la zone euro, qui s'est intensifiée à la fin de l'année dernière, a provoqué une récession dans cette région et entraîné des retombées négatives dans de nombreux autres pays, y compris aux États-Unis. Dans les économies émergentes comme la Chine, la croissance ralentit par rapport au rythme rapide enregistré ces dernières années, les exportations vers l'Europe ayant faibli et la demande intérieure s'étant elle aussi modérée. Toutefois, la croissance économique devrait gagner en vigueur en 2013 et en 2014, à mesure que les exportations vers les économies avancées se redresseront.

Malgré ces difficultés, le profil de croissance de l'économie mondiale s'est amélioré depuis le début de l'année<sup>3</sup>. Plus particulièrement, les conditions économiques aux États-Unis se sont raffermies, des emplois ont été créés et la confiance des consommateurs et des entreprises a remonté. La zone euro, toutefois, est toujours en récession et ne devrait connaître qu'une reprise modeste plus tard cette année, mais les risques entourant cette projection sont élevés. Dans l'ensemble, on estime maintenant que la croissance économique mondiale devrait ralentir en 2012, pour s'établir à 3,2 %, puis remonter à 3,4 % en 2013 et à 3,8 % en 2014.

Ici au Canada, l'économie fait preuve d'un dynamisme un peu plus grand qu'il y a quelques mois. Puisque la croissance de l'économie canadienne s'est également avérée plus robuste que prévu ces derniers trimestres, nous estimons que les capacités excédentaires au sein de l'économie canadienne sont maintenant moins grandes qu'envisagé auparavant (Graphique 5).

### Graphique 5 : Les capacités excédentaires au sein de l'économie canadienne sont moins grandes qu'envisagé auparavant



\* Réponses à la question relative aux pressions sur la capacité de production, dans l'enquête sur les perspectives des entreprises. Pourcentage des entreprises ayant indiqué qu'elles auraient quelques difficultés ou de sérieuses difficultés à répondre à une hausse inattendue de la demande ou des ventes.

\*\* Réponses à la question relative aux pénuries de main-d'œuvre, dans l'enquête citée précédemment.

Pourcentage des entreprises ayant déclaré souffrir d'une pénurie de main-d'œuvre qui restreint leur capacité de répondre à la demande.

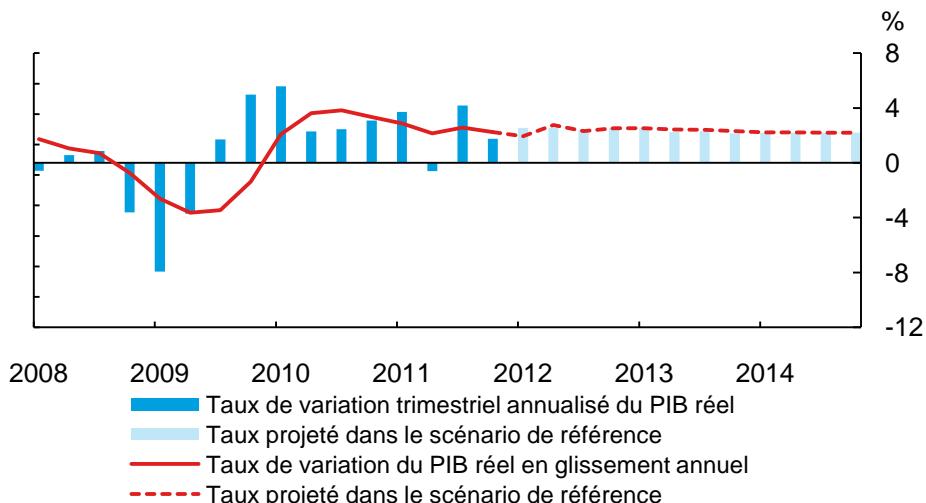
\*\*\* Différence entre la production observée et la production potentielle estimée selon la mesure qu'utilise habituellement la Banque du Canada. La valeur estimée de l'écart pour le premier trimestre de 2012 (indiquée par l'étoile) se fonde sur une augmentation prévue de la production de 2,5 % (en rythme annuel) pour ce trimestre.

Source : Banque du Canada

Dernière observation : 2012T1

De plus, la croissance devrait se poursuivre au cours de la période à venir et s'établir à 2,4 % en 2012 et en 2013, puis ralentir pour se chiffrer à 2,2 % en 2014. Ces taux d'expansion peuvent sembler relativement modestes, mais pour la période 2012-2013, ils sont légèrement supérieurs au taux d'accroissement de la production potentielle, qui est estimé à 2 % en 2012 et à 2,1 % en 2013. En conséquence, nous escomptons que l'économie canadienne retournera à son plein potentiel d'ici le début de l'an prochain (Graphique 6).

### Graphique 6 : Le PIB réel devrait progresser à un rythme modéré

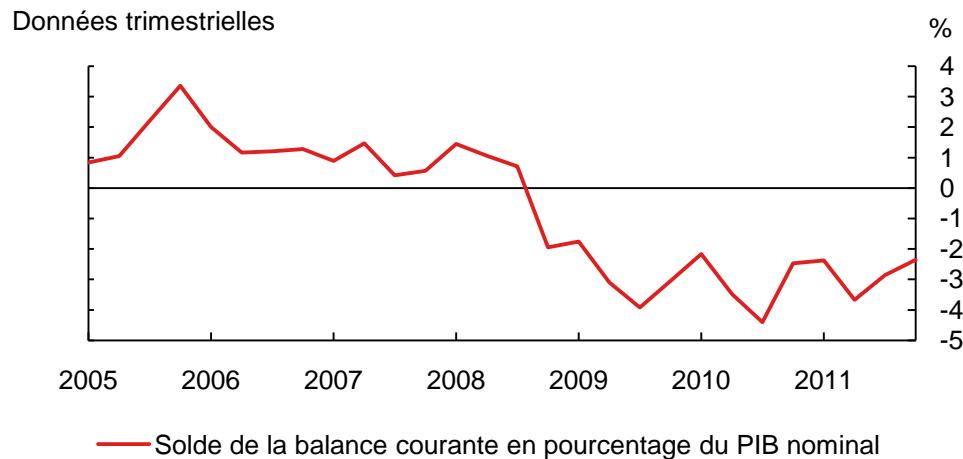


Sources : Statistique Canada et calculs et projections de la Banque du Canada

La demande intérieure privée devrait être à l'origine de la majeure partie de l'expansion durant la période à venir. En particulier, cette expansion repose sur les dépenses continues des ménages canadiens au titre de la consommation et du logement. Elle tient aussi à la persistance d'une croissance vigoureuse des dépenses d'investissement des entreprises canadiennes, qui s'emploient à accroître, à remplacer ou à moderniser leurs moyens de production.

Toutefois, nous entrevoyons toujours une progression lente des exportations nettes canadiennes, elle-même liée aux facteurs dont j'ai parlé plus tôt, notamment l'atonie de la reprise de la demande américaine et la faible compétitivité du Canada. La Banque prévoit que les exportations canadiennes regagneront leur sommet d'avant la récession seulement à la fin de 2013. Par contre, le niveau des importations a déjà retrouvé son sommet d'avant la récession. Cette divergence a contribué à une diminution de la balance courante du Canada, qui est passée d'un excédent avant la récession à un déficit d'environ 2 % du PIB – une tendance qui devrait persister (**Graphique 7**).

**Graphique 7 : Le déficit de la balance courante du Canada tient en partie à la faiblesse des exportations**

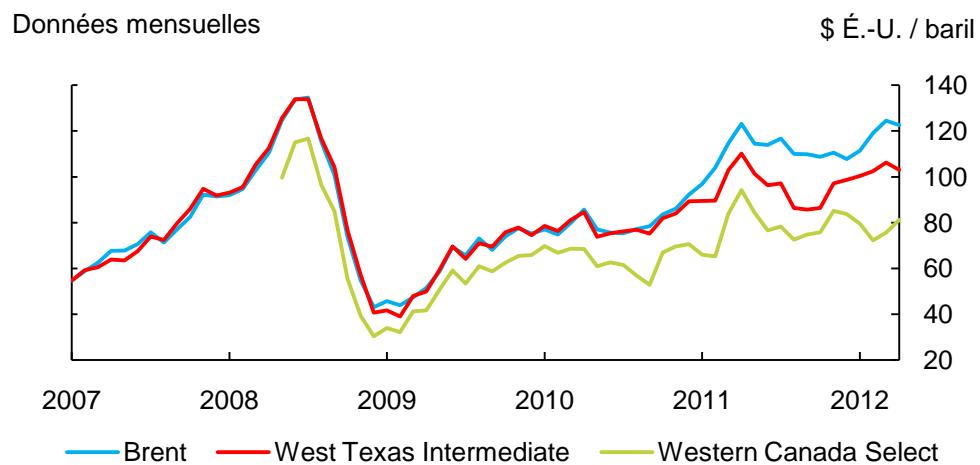


Sources : Statistique Canada et calculs de la Banque du Canada

Dernière observation : 2011T4

Les cours du pétrole sont l'un des facteurs déterminants des perspectives économiques du Canada, et les transports jouent à cet égard un rôle important. Dans l'ensemble, le Canada est habituellement favorisé lorsque les prix du pétrole augmentent. Parce qu'il est un exportateur net de pétrole, le Canada profite de la hausse des revenus dans l'industrie, de l'accroissement de la production et de l'investissement ainsi que de leurs retombées sur d'autres secteurs de l'économie. Ces avantages l'emportent généralement sur les effets du renchérissement de l'essence sur le coût de la vie et les effets exercés sur les coûts de production. Ces derniers mois, cet équilibre entre les coûts et les avantages s'est inversé, en raison d'un écart sans précédent observé entre le prix du pétrole que le Canada importe et le prix de celui qu'il exporte – écart qui a culminé à environ 50 dollars le baril plus tôt cette année (**Graphique 8**).

**Graphique 8 : Les cours nord-américains du pétrole brut restent bien en deçà de leurs pendants mondiaux**



Sources : Banque du Canada et Bloomberg

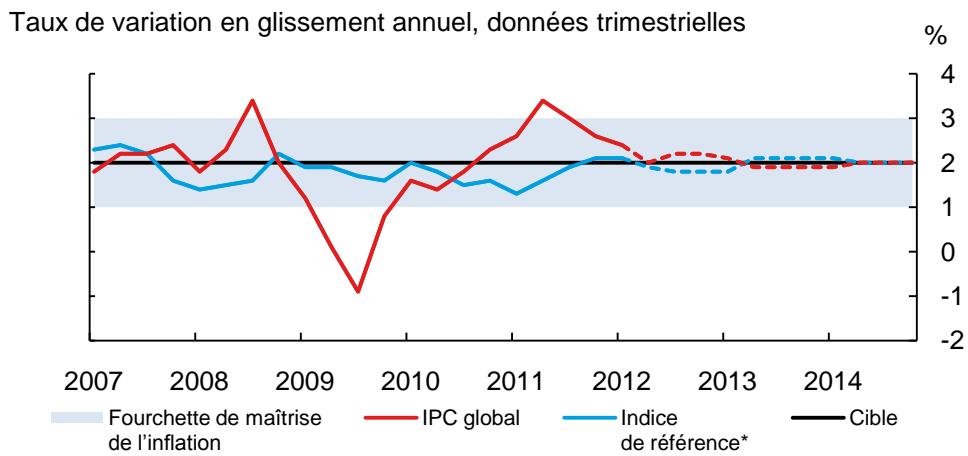
Dernière observation : avril 2012

Il y a plusieurs raisons à cela, dont certaines sont temporaires. La croissance de la demande mondiale – émanant des pays émergents surtout – de même que les perturbations du côté de l'offre et l'aggravation des tensions politiques au Moyen-Orient ont fait grimper le cours mondial du pétrole que le Canada importe.

Parallèlement, la mise en valeur des schistes bitumineux aux États-Unis, conjuguée à d'autres facteurs, a gonflé les réserves au terminal de Cushing, en Oklahoma, où le cours nord-américain du West Texas Intermediate (WTI) est fixé. Le cours canadien du Western Canada Select (WCS) a reculé davantage en raison de mises hors service d'oléoducs et de raffineries qui sont équipés pour prendre en charge le pétrole canadien. Ces divergences tiennent à une réalité fondamentale : le système de transport détermine la capacité des producteurs canadiens à acheminer des biens comme le pétrole aux marchés où ils se négocient à un cours plus élevé, ainsi qu'à bénéficier de leur participation à un marché mondial.

Les divers aspects des perspectives macroéconomiques que je viens de décrire convergent dans les perspectives en matière d'inflation. Comme les capacités excédentaires ont diminué au sein de l'économie et que les prix de l'essence sont plus élevés, la Banque s'attend à ce que le profil de l'inflation soit un peu plus ferme qu'elle ne l'envisageait en janvier. L'inflation mesurée par l'IPC global et par l'indice de référence devrait rester près de 2 % jusqu'à la fin de 2014 (Graphique 9).

### Graphique 9: L'inflation mesurée par l'IPC global et par l'indice de référence au Canada devrait rester aux environs de 2 % au cours de la période de projection



Compte tenu de tous ces facteurs, la Banque a décidé de maintenir le taux cible du financement à un jour à 1 %. Dans un contexte de capacités excédentaires moindres au sein de l'économie et d'inflation sous-jacente plus élevée, il se peut qu'une réduction modeste de la détente monétaire considérable actuellement en place au Canada devienne appropriée, de façon à atteindre la cible d'inflation de 2 % à moyen terme. Le moment et le degré de toute réduction seront évalués avec soin, en fonction de l'évolution économique à l'échelle nationale et internationale.

### Les occasions à saisir pour les transports et la logistique

J'aimerais maintenant dire quelques mots sur les tendances à long terme de l'économie mondiale et sur leurs implications pour vos industries. En 1902, Charles Melville Hays a vu les occasions qu'offrait l'arrivée massive d'immigrants dans l'Ouest du pays. L'agriculture dans les Prairies était en pleine expansion. Les camps miniers et forestiers se multipliaient dans le Nord. Le taux de croissance était élevé, et il était manifeste que la clé du succès résidait dans la capacité de transporter les personnes et les biens rapidement et efficacement à travers ce vaste territoire.

Aujourd'hui, nous pouvons porter notre regard de l'autre côté de l'océan Pacifique, où l'Asie s'urbanise à un rythme effréné. La population urbaine en Chine et en Inde augmente de l'équivalent de la population entière du Canada tous les 18 mois. Une importante classe moyenne est en train de se former; elle s'accroît de 70 millions de personnes par année et constitue une proportion en forte hausse de la demande mondiale de tous les types de biens. En réorientant ses échanges commerciaux des économies en croissance lente vers les économies en expansion rapide, le Canada peut participer plus pleinement à la transformation de l'économie mondiale que nous connaissons actuellement. C'est là que se trouvent les marchés d'importation les plus prometteurs. Les occasions ne manquent pas. Compte tenu de l'ampleur de ces changements et de la vitesse à laquelle ils s'opèrent, il sera essentiel de les anticiper et de s'y

préparer en faisant les investissements à long terme qu'ils requièrent. Les transports et la logistique seront intimement liés à tous ces efforts.

J'ai commencé en mentionnant le rôle crucial que les transports ont joué historiquement, pour unir le Canada en tissant des liens entre des régions très éloignées les unes des autres. Ils doivent continuer de jouer ce rôle aujourd'hui et dans l'avenir, c'est-à-dire contribuer à créer et appuyer une économie canadienne intégrée et efficiente. Nos réseaux de transport nationaux doivent évoluer pour faciliter la circulation des biens à l'intérieur du Canada. Nous devrons faire mieux au pays pour demeurer compétitifs dans un contexte mondial difficile.

Les forces de la mondialisation, conjuguées aux progrès technologiques, conduisent nécessairement à des innovations importantes dans les activités logistiques, qui se sont mondialisées et sont devenues plus complexes et sophistiquées. Les entreprises canadiennes participent de plus en plus aux chaînes d'approvisionnement qui souvent franchissent et refranchissent les frontières nationales. Ces activités sont aussi interreliées, touchant différents secteurs comme ceux des ressources naturelles, de la fabrication et des services<sup>4</sup>. Du fait de ces évolutions, la mondialisation est graduellement devenue un facteur omniprésent dans le processus de production. La complexité croissante des chaînes d'approvisionnement signifie en outre que les entreprises canadiennes peuvent profiter du commerce avec l'Inde et la Chine, non seulement en vendant leurs produits finaux dans ces pays, mais en approvisionnant les entreprises d'ici qui le font et en leur apportant une valeur ajoutée.

Pour les transports et la logistique, les occasions de participer abondent, et celles-ci évolueront à mesure que les technologies progresseront et que les entreprises investiront dans les usines, le matériel et les technologies de l'information et des communications, établiront de nouvelles installations et élaboreront de nouveaux processus. Ces domaines sont maintenant tellement axés sur le savoir que l'acquisition des compétences et des technologies voulues est un facteur essentiel de succès. C'est pourquoi tous les secteurs de l'économie doivent continuer d'investir dans la plus grande ressource du Canada : nos gens.

## **Conclusion**

Comme je l'ai dit au début, l'industrie des transports a été d'une importance fondamentale dans le développement du Canada et dans l'établissement de liens avec le reste du monde. Votre secteur joue un rôle tout aussi crucial dans la reconstruction de l'économie canadienne en ce monde d'après-crise. Votre institut offre le cadre qui permet l'adoption des outils d'analyse les plus modernes devant façonner les transports et la logistique du futur. Des congrès comme celui-ci donnent l'occasion à des professionnels comme vous de se pencher sur l'avenir de leurs industries.

Les échanges commerciaux et les transports font partie de l'essence même du Canada, et ce, depuis bien avant l'arrivée des Européens. Il en sera toujours ainsi. Je vous encourage donc à voir grand, à faire preuve d'audace et à continuer de nous guider sur la voie de l'avenir.

Merci beaucoup.

<sup>1</sup> M. Carney (2009), *Rééquilibrer l'économie mondiale*, discours prononcé devant le Forum économique international des Amériques, Conférence de Montréal, 11 juin.

<sup>2</sup> M. Carney (2012), *Exporter dans un monde d'après-crise*, discours prononcé devant la Chambre de commerce du Grand Kitchener-Waterloo, Waterloo (Ontario), 2 avril.

<sup>3</sup> L'analyse présentée dans cette section se fonde sur la livraison d'avril 2012 du *Rapport sur la politique monétaire* de la Banque du Canada.

<sup>4</sup> Industrie Canada (2011), *Innovation et stratégies d'entreprise mondiales : Perspective canadienne de la logistique*.