

GAINS COMMERCIAUX POUR LE NORD CANADIEN : ARGUMENTS EN FAVEUR D'UN CORRIDOR NORDIQUE D'INFRASTRUCTURES

G. Kent Fellows et Trevor Tombe

RÉSUMÉ

La construction du chemin de fer du Canadien Pacifique, au XIX^e siècle, a été un élément crucial pour la vitalité du commerce entre les régions en développement du sud du Canada. L'élément crucial du XXI^e siècle pourrait être la mise en place d'un corridor nordique qui favoriserait l'axe commercial est-ouest dans le Nord Canadien. Deux récents rapports du Sénat, avalisés par le ministre des transport, Marc Garneau, concluent qu'un tel projet « générerait d'importantes retombées économiques pour le pays ». C'est cette possibilité que nous examinons.

Dans le Nord canadien, plusieurs biens et services d'importance dépendent fortement de l'importation. C'est particulièrement le cas pour les produits manufacturés, les produits agricoles ainsi que les services professionnels et scientifiques. Alors que l'importation représente 28 pour cent des dépenses des provinces canadiennes, ce chiffre s'élève à 35 pour cent pour le Yukon, 39 pour cent pour les Territoires du Nord-Ouest et 40 pour cent pour le Nunavut. L'exportation aussi est cruciale, particulièrement pour le secteur des ressources dans le Nord qui exporte 80 pour cent de sa production, alors que les provinces en exportent 66 pour cent. Mais en raison de sa vaste étendue géographique, des populations clairsemées, des rigueurs climatiques et des infrastructures précaires, les coûts commerciaux sont très élevés dans le Nord canadien; tout comme peut l'être la libéralisation des gains.

Nous présentons, dans ce document, le résumé d'une analyse récente qui permet de quantifier la magnitude et les répercussions des coûts commerciaux dans les territoires canadiens. Nous observons que si la distance est un facteur important, elle l'est d'autant plus pour les territoires. Plus précisément, nous observons que les coûts commerciaux au mille sont plus de 45 pour cent plus élevés dans les territoires que dans les provinces; ce qui porte à penser que la piètre qualité des infrastructures en est une des principales causes. L'abaissement de ces coûts donnerait lieu à d'importants gains. Nous constatons que les PIB combinés du Nunavut, du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest pourraient s'accroître de près de 4,7 milliards de dollars : une augmentation substantielle d'environ 50 pour cent.

En apportant des infrastructures commerciales améliorées, le corridor nordique deviendrait avantageux tant pour les provinces que pour les territoires. Et bien que les dépenses initiales pour la mise en place d'une infrastructure nordique comprenant divers modes de transport soit considérables, les gains de PIB à long terme peuvent justifier un tel coût.