

Situation intérieure

Dans l'ensemble, les réseaux canadiens de transport urbain et de transport ferroviaire proviennent presque uniquement de fournisseurs locaux. Plus de 70 p. 100 de la production sont exportés vers les États-Unis. La construction de véhicules de transport urbain, de pièces détachées et de fournitures emploie quelque 10 000 personnes. Ce chiffre ne tient pas compte des pièces détachées et des produits d'après-vente qui ne peuvent être cernés par secteur, ni des services d'experts-conseils, qui contribuent grandement aux ventes et à l'emploi.

Parmi les produits et les services importants fournis par cette industrie canadienne, citons :

- les wagons de passagers et de marchandises;
- les autobus conventionnels, à planchers surbaissés et à carburants de substitution;
- les locomotives diesel de traction à courant continu et à courant alternatif;
- les systèmes de pointe de commande du trafic ferroviaire;
- les enregistreurs et les simulateurs de données des locomotives;
- les radios;
- les wagons de queue;
- les rails à champignons traités thermiquement et d'autres produits ferroviaires;
- les systèmes de localisation automatique d'ambulances et les appareils de surveillance médicale;
- la technologie d'encaissement des billets de transport;
- les élévateurs de fauteuils roulants et les systèmes de retenue pour le transport des personnes handicapées;
- les moteurs électriques linéaires;
- le matériel et le logiciel pour dresser des horaires et l'entretien des parcs d'autobus;

- la commande de surveillance et la collecte de données pour les réseaux de métro;
- l'utilisation de carburants de substitution;
- les services d'experts-conseils pour la conception et la mise en œuvre d'opérations intermodales des systèmes intégrés de gestion; la supervision de la construction de voies ferrées; et les programmes de remise en état de locomotives.

Par ailleurs, un certain nombre d'entreprises ont mis au point des procédés et un matériel spécialisés pour l'entretien des réseaux ferroviaires, tels que les lignes de transit pour le décapage, le nettoyage, l'inspection ainsi que la remise en état de moteurs de locomotive et le matériel robotisé pour la peinture de l'intérieur des wagons-citernes.

Certaines entreprises connues pour leurs techniques et leurs compétences, leurs nouveaux produits et leur rendement ainsi que leur proximité des États-Unis devraient pouvoir accroître leur part du marché dans ce pays. La politique protectionniste « Buy America » limite cependant l'accès au marché et décourage les investissements ou l'expansion au Canada. Les exigences relatives à l'assemblage final ont obligé les entreprises canadiennes de construction d'autobus et de véhicules ferroviaires à s'installer aux États-Unis. La condition imposant 60 p. 100 de contenu américain force les fournisseurs de pièces détachées à ouvrir une usine supplémentaire ou à s'installer aux États-Unis. Les pressions exercées pour augmenter le pourcentage du contenu devront être neutralisées. La participation des entreprises canadiennes au développement du réseau ferroviaire américain à grande vitesse sera aussi limitée en raison des exigences relatives au contenu local.

Au Canada, les barrières au commerce intérieur continuent d'entraver la rationalisation industrielle et d'encourager des pratiques inefficaces, en particulier dans le secteur des autobus urbains, qui connaît une surcapacité en Amérique du Nord.