



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

# LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR CONTENEURS FERROVIAIRES : QUELQUES RÉPERCUSSIONS COMMERCIALES POUR LE CANADA

Rapport du Comité permanent du commerce  
international

L'honorable Judy A. Sgro, présidente

FÉVRIER 2023  
44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

---

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

#### **PERMISSION DU PRÉSIDENT**

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : [www.noscommunes.ca](http://www.noscommunes.ca)

**LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR  
CONTENEURS FERROVIAIRES : QUELQUES  
RÉPERCUSSIONS COMMERCIALES  
POUR LE CANADA**

**Rapport du Comité permanent  
du commerce international**

**La présidente  
L'hon. Judy A. Sgro**

**FÉVRIER 2023**

**44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION**

## **AVIS AU LECTEUR**

### **Rapports de comités présentés à la Chambre des communes**

C'est en déposant un rapport à la Chambre des communes qu'un comité rend publiques ses conclusions et recommandations sur un sujet particulier. Les rapports de fond portant sur une question particulière contiennent un sommaire des témoignages entendus, les recommandations formulées par le comité et les motifs à l'appui de ces recommandations.

# **COMITÉ PERMANENT DU COMMERCE INTERNATIONAL**

## **PRÉSIDENTE**

L'hon. Judy A. Sgro

## **VICE-PRÉSIDENTS**

Kyle Seeback

Simon-Pierre Savard-Tremblay

## **MEMBRES**

Chandra Arya

Tony Baldinelli

Richard Cannings

Colin Carrie

Anju Dhillon

Richard Martel

Wilson Miao

Terry Sheehan

Arif Virani

## **AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ**

Ziad Aboultaif

Blaine Calkins

Randy Hoback

Chris Lewis

Lloyd Longfield

Brian Masse

## **GREFFIÈRE DU COMITÉ**

Dancella Boyi

**BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT**

**Services d'information, d'éducation et de recherche parlementaires**

Bashar Abu Taleb, analyste

Andrés León, analyste

# **LE COMITÉ PERMANENT DU COMMERCE INTERNATIONAL**

a l'honneur de présenter son

## **CINQUIÈME RAPPORT**

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié les répercussions commerciales potentielles du transport de marchandises dans des conteneurs ferroviaires et a convenu de faire rapport de ce qui suit :





# TABLE DES MATIÈRES

---

LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	1
LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR CONTENEURS FERROVIAIRES : QUELQUES RÉPERCUSSIONS COMMERCIALES POUR LE CANADA.....	3
Introduction.....	3
Transport de marchandises par conteneurs ferroviaires.....	3
A. Disponibilité des conteneurs ferroviaires .....	4
B. Infrastructures .....	4
C. Coûts.....	7
D. Pénuries de main-d'œuvre .....	8
Mesures du gouvernement du Canada.....	9
A. Déclaration, collecte et partage d'informations et de données .....	9
B. Financement.....	10
C. Réglementation.....	11
D. Autres mesures .....	11
Réflexions et recommandations du Comité.....	12
ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS.....	15
ANNEXE B LISTE DES MÉMOIRES .....	17
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT .....	19



# LISTE DES RECOMMANDATIONS

---

*À l'issue de leurs délibérations, les comités peuvent faire des recommandations à la Chambre des communes ou au gouvernement et les inclure dans leurs rapports. Les recommandations relatives à la présente étude se trouvent énumérées ci-après.*

## **Recommandation 1**

**Que le gouvernement du Canada s'assure que la stratégie nationale des transports réponde de manière satisfaisante aux besoins en ce qui concerne : la résilience des chaînes d'approvisionnement et la capacité de transporter des marchandises dans des conteneurs ferroviaires de façon économique et rapide. Pour déterminer les priorités de la stratégie à cet égard, le gouvernement devrait consulter les acteurs concernés lors de l'élaboration de mesures et de politiques visant à atteindre les objectifs suivants :**

- **maintenir et améliorer les infrastructures de transport commercial, en portant une attention particulière à la disponibilité de fonds fédéraux suffisants ainsi qu'aux exigences et à la longueur des processus d'approbation réglementaire de projets par le fédéral;**
- **faciliter la déclaration et la collecte d'informations et de données concernant les conteneurs ferroviaires, et leur transmission en temps voulu aux intervenants concernés d'une manière qui les rend facilement accessibles. .... 13**

## **Recommandation 2**

**Que le gouvernement du Canada examine, en temps opportun, les recommandations contenues dans le rapport final du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement, particulièrement celles concernant la main-d'œuvre, ainsi que d'autres propositions visant à remédier aux pénuries de travailleurs dans le secteur du transport ferroviaire de marchandises. .... 14**





# LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR CONTENEURS FERROVIAIRES : QUELQUES RÉPERCUSSIONS COMMERCIALES POUR LE CANADA

---

## INTRODUCTION

En mai 2022, Transports Canada a qualifié le réseau de transport ferroviaire de marchandises de maillon essentiel de la chaîne d’approvisionnement du pays, « permettant le transport de plus de 332 millions de tonnes de marchandises canadiennes essentielles chaque année ». Ces marchandises sont transportées dans des conteneurs ferroviaires, et qu’elles soient destinées à l’exportation ou importées de l’étranger, elles sont acheminées par bateau dans ces conteneurs. En outre, en février 2021, la Commission du commerce international des États-Unis a affirmé que les routes maritimes qui partent d’Asie de l’Est ont connu l’une des plus fortes augmentations des tarifs de fret depuis le début de la pandémie de COVID-19.

Le 27 septembre 2022, le Comité permanent du commerce international de la Chambre des communes (le Comité) a adopté une motion pour étudier les répercussions commerciales possibles du transport de marchandises dans des conteneurs ferroviaires. Lors de deux réunions qui se sont tenues respectivement les 7 et 18 octobre 2022, le Comité a entendu une association professionnelle représentant des administrations portuaires canadiennes, une administration portuaire, une compagnie ferroviaire et quatre entreprises canadiennes. Le Comité a reçu également un mémoire d’Essex Terminal Railway/Morterm Limited.

La première partie de ce rapport présente les observations des témoins sur certains des défis rencontrés pendant la pandémie dans le transport de marchandises par conteneurs ferroviaires, et la deuxième expose leurs points de vue sur les mesures du gouvernement du Canada susceptibles de faciliter ce transport. La dernière partie contient les réflexions et les recommandations du Comité.

## TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR CONTENEURS FERROVIAIRES

Les témoins se sont exprimés devant le Comité au sujet de la disponibilité des conteneurs ferroviaires pour le transport des marchandises, des infrastructures nécessaires pour déplacer ces conteneurs, des coûts du transport des marchandises de



cette façon et des pénuries de main-d'œuvre dans le secteur du transport ferroviaire de marchandises au Canada.

## A. Disponibilité des conteneurs ferroviaires

Quorum Corporation a expliqué qu'au début de la pandémie, certaines compagnies de transport maritime ont réduit le nombre de conteneurs ferroviaires vides disponibles pour les exportateurs nord-américains en demandant aux exploitants de terminaux à conteneurs et de terminaux ferroviaires de renvoyer tous les conteneurs vides — surtout ceux provenant de la région Asie-Pacifique — vers leur pays d'origine. Aussi, Quorum Corporation estimait — en date du 7 octobre 2022 — que « [l]e total mensuel moyen de conteneurs d'exportation chargés du port de Vancouver a chuté de 33 % par rapport à la moyenne des mêmes 12 mois en 2019 et 2020, tandis que le nombre de conteneurs vides évacués a augmenté de 96 % ».

AGT Food and Ingredients Inc. a fait remarquer pour sa part que les exportateurs canadiens du secteur agricole et agroalimentaire ont besoin d'avoir un accès adéquat aux conteneurs ferroviaires pour le transport de leurs produits. De plus, AGT Food and Ingredients Inc. a affirmé que le nombre de conteneurs disponibles pour le transport de marchandises depuis l'ouest du pays dépend de la « volonté » des sociétés maritimes de permettre que ces conteneurs « s'arrête[nt] dans l'Ouest canadien pour être remplis de produits agricoles [et agroalimentaires canadiens] ».

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser a mentionné que, pendant la pandémie, il y a eu des discussions au pays sur la question de savoir s'il devrait y avoir « un changement de politique ou autre » afin de disposer de plus de conteneurs ferroviaires vides pour le transport de marchandises destinées à l'exportation, et elle a plaidé en faveur d'une solution axée sur le marché. Toujours selon l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, imposer des frais ou des « redevances punitives » aux compagnies de transport maritime pour les inciter à augmenter le nombre de conteneurs vides disponibles au Canada serait « extrêmement destructeur pour le commerce ».

## B. Infrastructures

Dans son mémoire envoyé au Comité, Essex Terminal Railway/Morterm Limited a attiré l'attention sur trois facteurs qui empêchent les entreprises d'avoir accès à des conteneurs ferroviaires ou de les déplacer pour transporter des marchandises destinées à l'exportation : l'obsolescence des infrastructures dans certains ports canadiens; le manque de conteneurs; la pénurie de main-d'œuvre. Le mémoire dit également, en date du 9 novembre 2022, que l'Administration portuaire de Windsor ne dispose pas des

infrastructures requises pour charger et décharger les conteneurs ferroviaires d'un mode de transport à un autre.

[N. Tepperman Limited](#) a indiqué que dans un certain nombre de ports canadiens, les infrastructures n'ont pas été « déployé[e]s assez rapidement » pour gérer le nombre croissant de conteneurs ferroviaires qui y arrivent. Elle a fait remarquer, notamment, que certaines infrastructures portuaires ont été construites au début des années 1970, époque où les navires avaient une capacité maximale d'environ 2 500 conteneurs, ce qui est inférieur à la capacité actuelle des navires, qui peut aller jusqu'à 25 000 conteneurs.

[AGT Food and Ingredients Inc.](#) a affirmé pour sa part que plusieurs entreprises canadiennes du secteur de l'agriculture et de l'agroalimentaire, dont certaines sont à 2 000 ou 3 000 kilomètres du port le plus proche, dépendent des infrastructures ferroviaires et routières pour le transport de leurs marchandises. Demandant plus d'investissements dans les infrastructures intérieures de chargement et de déchargement des conteneurs ferroviaires, [AGT Food and Ingredients Inc.](#) a parlé de son partenariat avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada pour construire un terminal à conteneurs pour le service intérieur. Toujours selon [AGT Food and Ingredients Inc.](#), la construction du terminal a permis de remplir de grain des conteneurs vides venant de Chicago et Toronto à destination de Vancouver.

[Quorum Corporation](#) a fait état de plusieurs des obstacles au transport de grain canadien dans des conteneurs ferroviaires sur de longues distances pour arriver au port de mer le plus proche, et donc à l'expédition de ce grain aux clients à l'étranger. Selon Quorum Corporation, les exportateurs de grain canadiens comptent sur un « système de transport et de logistique [...] efficace » pour être à la fois en mesure de livrer leur grain sur les marchés et de concurrencer les entreprises étrangères.

Soulignant le fait qu'il est « urgent » d'augmenter la capacité du transport ferroviaire au Canada « pour aider la chaîne d'approvisionnement du [pays] à retrouver sa fluidité » et favoriser le déplacement des conteneurs ferroviaires, [GCT Global Container Terminals Inc.](#) a dit craindre l'allongement des temps d'attente et une plus grande congestion à certains terminaux ferroviaires qui accueillent des conteneurs si les compagnies de chemin de fer ne déplacent pas les conteneurs rapidement. [GCT Global Container Terminals Inc.](#) a affirmé aussi que tout ce qui pourrait empêcher la circulation des conteneurs ferroviaires sur les voies de chemin de fer reliées aux terminaux à conteneurs, qu'ils soient nouveaux ou existants, pourrait créer des engorgements, et a ajouté que ces terminaux ne doivent pas servir « d'entrepôts » pour les conteneurs ferroviaires.



L'[Association des administrations portuaires canadiennes](#) a déclaré que depuis le début de la pandémie, l'augmentation des temps d'attente dans les ports canadiens a retardé l'accès de certaines entreprises du pays aux marchandises importées arrivant par voie maritime. De plus, l'Association des administrations portuaires canadiennes a indiqué, en date du 18 octobre 2022, que le port de Montréal avait dû composer avec « un arriéré de conteneurs sur le terrain, parfois avec un temps d'attente moyen pouvant aller jusqu'à 40 jours ».

L'[Association des administrations portuaires canadiennes](#), la [Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada](#), [GCT Global Container Terminals Inc.](#), [Quorum Corporation](#) et l'[Administration portuaire Vancouver-Fraser](#) ont parlé de l'espace disponible dans les terminaux à conteneurs canadiens pour entreposer des conteneurs ferroviaires. Par exemple, l'[Association des administrations portuaires canadiennes](#) a dit, en date du 18 octobre 2022, que l'espace disponible dans certains ports canadiens pour entreposer ces conteneurs était « rare ». De même, [Quorum Corporation](#) a affirmé « qu'à peu près toutes les villes du Canada et des États-Unis ont dû faire de la place pour des conteneurs vides », à cause de l'impossibilité d'acheminer ces conteneurs jusqu'à leur destination finale.

Reconnaissant les efforts déployés par Transports Canada au début de la pandémie pour régler les problèmes d'accumulation de conteneurs ferroviaires grâce à la collaboration entre les acteurs concernés, la [Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada](#) a décrit les mesures qu'elle a prises afin d'étendre sa capacité d'entreposage de ces conteneurs dans certains terminaux intermodaux de Montréal et de Toronto, notamment en ouvrant d'autres installations d'entreposage dans des gares de triage à Toronto. Selon la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, les problèmes d'accumulation de conteneurs à Montréal ont été réglés dès la fin du mois d'août 2022, et ceux de Toronto ont été éliminés pour la plupart fin septembre 2022.

L'[Administration portuaire Vancouver-Fraser](#) a attiré l'attention du Comité sur les projets d'infrastructures en cours et proposés permettant d'atteindre plusieurs objectifs : augmenter la capacité d'entreposage des conteneurs ferroviaires dans quelques-uns de ses terminaux à conteneurs, dont celui de Burrard Inlet, en Colombie-Britannique; éliminer les goulots d'étranglement dans le transport; améliorer l'accès routier et ferroviaire à ces terminaux. De plus, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser a fait remarquer que la capacité du terminal Centerm, à Burrard Inlet, augmentera de 60 % lorsque le projet d'agrandissement sera terminé.

Enfin, [GCT Global Container Terminals Inc.](#) a soutenu que le « Canada dispose d'une capacité suffisante pour répondre à la demande actuelle et à la demande à venir jusque



dans les années 2030 ». GCT Global Container Terminals Inc. a aussi déclaré qu'en 2018, elle a investi environ 300 millions de dollars dans un « projet de densification des gares de triage intermodales semi-automatisées » pour augmenter la capacité d'entreposage et de transport ferroviaire de l'un de ses terminaux à conteneurs en Colombie-Britannique.

## C. Coûts

[N. Tepperman Limited](#) a estimé que le coût d'expédition d'un conteneur ferroviaire rempli de marchandises de l'Asie vers le Canada est passé d'à peu près 3 500 \$ avant la pandémie à environ 30 000 \$ début 2022. De plus, [N. Tepperman Limited](#) a indiqué, en date du 6 octobre 2022, qu'il en coûtait 2 015 \$ pour envoyer un conteneur ferroviaire de 40 pieds par voie maritime de Shanghai à Seattle, alors que de Shanghai à Vancouver, pour un conteneur comparable, cela revenait à 7 000 \$.

[AGT Food and Ingredients Inc.](#) et [N. Tepperman Limited](#) s'inquiétaient de la décision de certaines compagnies de transport maritime d'augmenter sensiblement les coûts de transport des conteneurs ferroviaires à destination du Canada; [N. Tepperman Limited](#) a parlé de « fixation des prix » du fret, laissant entendre que l'augmentation des coûts de transport a pu contribuer à faire doubler les prix de certaines marchandises début 2022. N. Tepperman Limited a aussi fait remarquer qu'en mai 2022, plusieurs compagnies maritimes ont tenté de « forcer » certaines entreprises canadiennes de meubles à signer un contrat de trois ans au coût de 16 500 \$ par conteneur ferroviaire, alors qu'en date du 7 octobre 2022, ce coût tournait autour de 7 500 \$.

[AGT Food and Ingredients Inc.](#) a fait valoir que l'augmentation des coûts avait entamé sa capacité à utiliser des conteneurs ferroviaires pour transporter certains produits agricoles et agroalimentaires. De plus, [AGT Food and Ingredients Inc.](#) a déclaré, en date du 7 octobre 2022, que les gouvernements canadien, australien, néo-zélandais, britannique et américain avaient lancé des enquêtes sur « le comportement des cartels, la fixation des prix et le comportement concurrentiel des sociétés maritimes ». Indiquant qu'il n'y a aucun organisme de réglementation international pour surveiller le secteur du transport maritime dans le monde, AGT Food and Ingredients Inc. a soutenu que les gouvernements nationaux doivent « absolument » veiller à ce que « les règles du jeu soient équitables et concurrentielles » pour les exportateurs de produits agricoles et agroalimentaires.

[Quorum Corporation](#) a fait état des facteurs ayant contribué à l'augmentation des coûts des marchandises par conteneurs ferroviaires au début de la pandémie. De l'avis de Quorum Corporation, les compagnies de transport maritime ont réduit le nombre de



voyages vers le Canada, ce qui fait qu'il y a eu un « grand nombre de conteneurs chargés sur les quais de Vancouver et de Prince Rupert, et dans une certaine mesure de Montréal ». Quorum Corporation a ajouté que certains exportateurs canadiens avaient dû payer des frais élevés et des pénalités financières pour l'entreposage de ces conteneurs; [AGT Food and Ingredients Inc.](#) a dit à ce propos que les frais accessoires représentent « une partie très importante de [sa] base de coûts » et s'est dite préoccupée, en date du 7 octobre 2022, par le fait que certains de ces frais équivalaient à « ce [que l'entreprise avait payé] pour les conteneurs ».

Enfin, l'[Administration portuaire Vancouver-Fraser](#) a indiqué, le 18 octobre 2022, que les coûts de transport maritime des conteneurs depuis l'étranger vers la côte Ouest de l'Amérique du Nord avaient continué de baisser, et elle a ajouté que le nombre de conteneurs disponibles pour le transport de marchandises destinées à l'exportation avait augmenté. L'Administration portuaire Vancouver-Fraser a soutenu que les tarifs élevés pour amener des conteneurs au Canada au début de la pandémie étaient « un problème à court terme », et que ces tarifs commençaient maintenant à « revenir à la normale ».

## D. Pénuries de main-d'œuvre

Selon l'[Association des administrations portuaires canadiennes](#), les problèmes de main-d'œuvre sont parmi les facteurs qui affectent le plus la capacité d'accès des entreprises aux conteneurs ferroviaires ainsi que l'offre de conteneurs. Dans le même ordre d'idées, [N. Tepperman Limited](#) a affirmé que les pénuries de travailleurs ont une incidence sur le secteur du transport de marchandises par train au Canada.

D'après [Quorum Corporation](#), plusieurs entreprises nord-américaines de la côte Ouest qui s'occupent du chargement et du déchargement de conteneurs ferroviaires ont mis à pied « un grand nombre d'employés » en 2021 et, en date du 7 octobre 2022, elles manquaient de personnel. Quorum Corporation a expliqué que ces entreprises « essaient de reprendre leurs activités », mais qu'« [i]l est très difficile de trouver des gens pour travailler ».

Présentant un point de vue différent, la [Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada](#) a dit pour sa part qu'elle n'avait pas été touchée par les pénuries de main-d'œuvre, et que les effectifs sont demeurés complets dans la plupart de ses terminaux ferroviaires pendant toute la pandémie. La [Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada](#) a fait remarquer toutefois qu'elle était consciente des pénuries de main-d'œuvre dans certains terminaux du Port de Montréal.

## MESURES DU GOUVERNEMENT DU CANADA

Dans leurs témoignages devant le Comité, les témoins ont parlé des mesures du gouvernement du Canada susceptibles d'avoir une incidence sur le transport de marchandises par conteneurs ferroviaires. Ils ont insisté notamment sur les points suivants : la déclaration, la collecte et le partage de certaines informations et données; le financement; la réglementation; et d'autres mesures.

### A. Déclaration, collecte et partage d'informations et de données

L'[Association des administrations portuaires canadiennes](#) a noté que « la visibilité de la chaîne d'approvisionnement » permet de « savoir où se trouvent les marchandises et les conteneurs et où se trouvent les goulots d'étranglement et les capacités disponibles ». La [Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada](#) a souligné le fait que « les partenaires de la chaîne d'approvisionnement » ne reçoivent pas certaines données concernant les conteneurs ferroviaires, et a dit qu'ils devraient obtenir de l'information sur la destination des conteneurs, leur contenu, leur poids et leur date d'arrivée prévue dans un port canadien après avoir quitté le port de départ. Aussi, [Quorum Corporation](#) a indiqué qu'elle « [doit] entièrement [s']en remettre » aux données sur les conteneurs que les administrations portuaires fournissent généralement de manière volontaire.

Pour ce qui est des données relatives aux importations, la [Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada](#) a affirmé que les systèmes de technologies de l'information « archaïques » de l'Agence des services frontaliers du Canada empêchent d'« extraire » ces données, qui — de toute façon — ne peuvent être communiquées en raison des limitations de la loi régissant l'Agence. La [Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada](#) a laissé entendre que les processus et les systèmes de technologies de l'information de l'Agence des services frontaliers du Canada « entravent la souplesse de la chaîne d'approvisionnement ».

[Quorum Corporation](#) a déclaré pour sa part que certaines dispositions de la Loi maritime du Canada traitent de l'information et des données, mais a ajouté que le degré de désagrégation de ces données ne permet pas nécessairement de les utiliser « à des fins de mesures ou d'analyses ». L'[Association des administrations portuaires canadiennes](#) a dit souhaiter que les modifications futures à la Loi maritime du Canada et la modernisation des ports permettent aux administrations portuaires du pays de remplir « plus rapidement » leur rôle dans les chaînes d'approvisionnement. L'[Administration portuaire Vancouver-Fraser](#) a parlé des travaux qu'elle mène avec Transports Canada et d'autres intervenants pour mettre au point « des outils et des processus » de déclaration et de



partage qui permettraient de voir les problèmes dans les chaînes d'approvisionnement et de trouver des façons de les solutionner.

## B. Financement

Comparant le financement fédéral alloué aux administrations aéroportuaires et portuaires au Canada, l'[Association des administrations portuaires canadiennes](#) a fait remarquer que les premières sont admissibles aux fonds de développement économique fédéraux, mais pas les secondes. L'[Association des administrations portuaires canadiennes](#) a fait valoir également que nombre d'administrations portuaires au Canada ne disposent pas des fonds nécessaires à l'entretien des installations. Toujours selon l'[Association des administrations portuaires canadiennes](#), les administrations portuaires sont soumises à des limites d'emprunt qu'il est difficile de modifier en temps opportun, et elles ont besoin de « davantage d'outils » qui leur permettront « d'avoir plus de souplesse dans leurs investissements ». De plus, l'[Association des administrations portuaires canadiennes](#) a insisté sur la nécessité, pour les administrations portuaires, d'avoir les moyens d'acquérir des terrains hors site afin d'y établir des installations d'entreposage pour les conteneurs ferroviaires.

L'[Administration portuaire Vancouver-Fraser](#) a fait état des grands avantages associés aux projets financés en partie par le Fonds national des corridors commerciaux. L'[Administration portuaire Vancouver-Fraser](#) a dit avoir reçu une contribution financière de 300 millions de dollars pour « environ 1 milliard de dollars d'infrastructure routière et ferroviaire dans le Lower Mainland [en Colombie-Britannique] ». Dans le même ordre d'idées, l'[Association des administrations portuaires canadiennes](#) a déclaré que certains de ses membres ont reçu une aide du Fonds national des corridors commerciaux, et a ajouté que « [c]es projets ont en fait permis de combler bon nombre des lacunes en matière d'infrastructure ». L'[Association des administrations portuaires canadiennes](#) a qualifié d'« exceptionnel », le rôle du Fonds national des corridors commerciaux, et a fait remarquer que les administrations portuaires du Canada ont reçu près d'un milliard de dollars.

La [Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada](#) a pressé le gouvernement du Canada de « simplifier le processus d'investissement dans les infrastructures » pour permettre le développement du commerce canadien, et a dit être favorable à une augmentation du financement des infrastructures portuaires ainsi que de la capacité ferroviaire et des terminaux intérieurs. De plus, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada a considéré que le Fonds national des corridors commerciaux est une « bonne solution » pour financer d'autres infrastructures.

## C. Réglementation

En ce qui concerne le processus d'approbation réglementaire entrepris avant la construction de terminaux intermodaux, la [Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada](#) a rappelé que le processus fédéral pour son installation de Milton a pris six ans, dont cinq pour l'évaluation environnementale. La [Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada](#) a laissé entendre que trois ans de plus seront nécessaires pour respecter les « 300 conditions différentes imposées lors de l'approbation ». Selon la [Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada](#), il faudrait modifier le processus d'approbation réglementaire pour les entreprises canadiennes, afin que « les décisions soient prises beaucoup plus rapidement ».

Pour ce qui est de la réglementation des tarifs d'expédition, l'[Administration portuaire Vancouver-Fraser](#) a souligné que « l'intervention sur le marché devrait être le dernier recours », parce que le marché devrait « naturellement [se] corriger » au fil du temps. De même, la [Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada](#) a insisté sur la nécessité de laisser le marché fixer les tarifs. [GCT Global Container Terminals Inc.](#) a expliqué que l'évolution de la demande a entraîné une diminution des tarifs d'expédition depuis 2021, et a soutenu, en date du 18 octobre 2022, qu'il y avait eu un « ajustement du marché » en réponse à la demande.

## D. Autres mesures

L'[Association des administrations portuaires canadiennes](#) a dit que le Canada a besoin d'« une stratégie à long terme de chaîne d'approvisionnement des transports “à l'épreuve du temps” » développée en consultation avec les intervenants concernés et qui tienne compte des changements climatiques et autres perturbations dans les chaînes d'approvisionnement. De même, l'[Association des administrations portuaires canadiennes](#) a fait remarquer que le rapport final 2022 du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement recommande l'élaboration d'une telle stratégie. Également, [Essex Terminal Railway/Morterm Limited](#) a demandé dans son mémoire que le gouvernement du Canada travaille avec les provinces et les territoires ainsi qu'avec son homologue américain et d'autres intervenants concernés pour élaborer une stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement des transports visant la reconnaissance réciproque des règlements, des politiques et des processus de chacun.

[GCT Global Container Terminals Inc.](#) a remarqué que le gouvernement du Canada a un rôle à jouer pour faciliter « la collaboration, mais celle-ci, au final, est la responsabilité partagée des partenaires de la chaîne d'approvisionnement ». GCT Global Container Terminals Inc. a aussi noté que cette collaboration devrait passer par « une approche



holistique et doit tenir compte de l'entreposage des conteneurs dans l'arrière-pays et de l'augmentation de la capacité ». GCT Global Container Terminals Inc. a également mentionné que quelques-unes des recommandations formulées dans le rapport final 2022 du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement devraient faire l'objet de « mesures immédiates ».

## RÉFLEXIONS ET RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

Le secteur canadien du transport ferroviaire de marchandises contribue grandement à l'économie et à la prospérité du pays, et les marchandises exportées et importées sont souvent transportées dans des conteneurs ferroviaires. Le Comité reconnaît que la pandémie de COVID-19 a affecté le commerce du pays — aussi bien au chapitre des exportations que des importations — et que les entreprises de certains secteurs, dont celles du transport ferroviaire de marchandises, et leurs employés en ont subi les contrecoups. Bien que certains des problèmes liés à la pandémie aient diminué ou disparu, d'autres persistent et doivent être au centre de l'attention des gouvernements, entre autres.

Une pandémie est un exemple de choc pouvant avoir un impact sur l'économie du Canada, et il y en a d'autres. Conscient qu'il faut faire preuve d'une vigilance constante pour anticiper les chocs internes et externes, le Comité croit qu'il faudrait se doter de stratégies — exhaustives, tournées vers l'avenir et adaptables — pour relever les défis qui se présenteront. En ce qui concerne le commerce, les deux questions qui devraient être traitées de façon satisfaisante dans la stratégie nationale des transports du Canada — actuellement, Transports 2030 : Un plan stratégique pour l'avenir des transports au Canada, mais aussi dans les stratégies futures — sont les chaînes d'approvisionnement et le transport de marchandises exportées et importées dans des conteneurs ferroviaires. En plus du plan stratégique Transports 2030, le Comité est au courant des recommandations formulées dans le rapport final 2022 du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement, notamment en ce qui concerne la main-d'œuvre.

Le Canada a besoin d'un réseau de transport efficace, et le transport ferroviaire de marchandises — notamment pour l'acheminement de marchandises par conteneurs — en est un élément essentiel. Des infrastructures de transport adaptées, bien entretenues et modernes favorisent l'efficacité du réseau et le transport économique des marchandises exportées et importées. Le Comité tient à faire observer que le maintien des infrastructures de transport existantes et des investissements dans de nouvelles infrastructures permettraient de renforcer la capacité de transport des marchandises dans des conteneurs ferroviaires. Les processus de financement et d'approbation

réglementaire du fédéral sont des facteurs qui ont une incidence sur de telles infrastructures.

Les décisions doivent être prises en tenant pleinement compte des informations et des données disponibles. Le Comité reconnaît les avantages du partage d'informations et de données opportunes et accessibles sur le transport avec les partenaires de la chaîne d'approvisionnement, notamment en ce qui concerne les conteneurs ferroviaires. La capacité à le faire dépend, entre autres, des systèmes de technologies de l'information et des dispositions législatives.

Enfin, les entreprises de transport qui traversent les frontières provinciales et territoriales relèvent de la compétence fédérale. De ce fait, le Comité fait remarquer que le gouvernement du Canada a un rôle à jouer à l'égard des problèmes de main-d'œuvre — et de leur résolution — dans le secteur du transport ferroviaire de marchandises. Actuellement, il y a notamment des problèmes de pénurie de travailleurs qui pourraient se régler par des discussions entre les acteurs concernés.

À la lumière de ce qui précède, le Comité fait les recommandations suivantes :

#### **Recommandation 1**

**Que le gouvernement du Canada s'assure que la stratégie nationale des transports réponde de manière satisfaisante aux besoins en ce qui concerne : la résilience des chaînes d'approvisionnement et la capacité de transporter des marchandises dans des conteneurs ferroviaires de façon économique et rapide. Pour déterminer les priorités de la stratégie à cet égard, le gouvernement devrait consulter les acteurs concernés lors de l'élaboration de mesures et de politiques visant à atteindre les objectifs suivants :**

- **maintenir et améliorer les infrastructures de transport commercial, en portant une attention particulière à la disponibilité de fonds fédéraux suffisants ainsi qu'aux exigences et à la longueur des processus d'approbation réglementaire de projets par le fédéral;**
- **faciliter la déclaration et la collecte d'informations et de données concernant les conteneurs ferroviaires, et leur transmission en temps voulu aux intervenants concernés d'une manière qui les rend facilement accessibles.**



## **Recommandation 2**

**Que le gouvernement du Canada examine, en temps opportun, les recommandations contenues dans le rapport final du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement, particulièrement celles concernant la main-d'œuvre, ainsi que d'autres propositions visant à remédier aux pénuries de travailleurs dans le secteur du transport ferroviaire de marchandises.**



## ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS

---

Le tableau ci-dessous présente les témoins qui ont comparu devant le Comité lors des réunions se rapportant au présent rapport. Les transcriptions de toutes les séances publiques reliées à ce rapport sont affichées sur la [page Web du Comité sur cette étude](#).

<b>Organismes et individus</b>	<b>Date</b>	<b>Réunion</b>
<b>AGT Food and Ingredients Inc.</b> Murad Al-Katib, président-directeur général	2022/10/07	29
<b>N. Tepperman Limited</b> Masoud Negad, directeur général des opérations	2022/10/07	29
<b>Quorum Corporation</b> Mark Hemmes, président	2022/10/07	29
<b>Administration portuaire Vancouver-Fraser</b> David Miller, conseiller principal de l'exécutif Duncan Wilson, vice-président, Environnement et affaires communautaires et gouvernementales	2022/10/18	30
<b>Association des administrations portuaires canadiennes</b> Daniel-Robert Gooch, président-directeur général Debbie Murray, directrice principale, Politiques et affaires réglementaires	2022/10/18	30
<b>Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada</b> Doug MacDonald, directeur du marketing	2022/10/18	30
<b>GCT Global Container Terminals Inc.</b> Marko Dekovic, vice-président, Relations publiques	2022/10/18	30



## ANNEXE B LISTE DES MÉMOIRES

---

Ce qui suit est une liste alphabétique des organisations et des personnes qui ont présenté au Comité des mémoires reliés au présent rapport. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter la [page Web du Comité sur cette étude](#).

**Essex Terminal Railway/Morterm Limited**



# DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents (réunions n<sup>os</sup>. [29](#), [30](#) et [46](#)) est déposé.

Respectueusement soumis,

La présidente,  
L'hon. Judy A. Sgro

