

***VERS UNE
NOUVELLE VISION
NATIONALE***

**Les occasions et les restrictions
du Canada face au transport
mondial des marchandises**

**Rapport du Comité sénatorial
permanent des transports
et des communications**

Juin 2008

This report is also available in English
Information regarding the Committee can be obtained through its web site:
www.senate-senat.ca/transcom.asp

Des renseignements sur le Comité sont disponibles sur le site :
www.senate-senat.ca/transcom.asp

Images de couverture par © Jupiterimages Corporation

***VERS UNE
NOUVELLE VISION
NATIONALE***

**Les occasions et les restrictions du
Canada face au
transport mondial des marchandises**

**Rapport du Comité sénatorial permanent des
transports et des communications**

Juin 2008

TABLE DES MATIÈRES

Le Comité	5
Ordre de renvoi	7
Résumé.....	8
Recommandations.....	11
Avant-propos de la présidente	17
Introduction	19
Principaux sujets de préoccupation : le point de vue des témoins	24
A. Services ferroviaires	24
1. Exploitation des chemins de fer.....	25
2. Répercussions sur le secteur d'aval.....	26
B. Services de camionnage.....	31
1. L'industrie canadienne du transport routier.....	31
2. Le camionnage régional	33
C. Politique douanière	36
1. La pénurie de conteneurs vides	36
2. Autres problèmes causés par le tarif douanier	37
3. Le sort des producteurs agricoles canadiens	40
D. Politique de l'autorité portuaire.....	43
E. Transport maritime à courte distance.....	47
1. Le potentiel du transport maritime à courte distance par conteneur au Canada	47
2. Les obstacles au transport maritime à courte distance par conteneur au Canada	49
F. Perspectives du transport intérieur.....	53
1. Les arguments des partisans de l'aménagement des terminaux intérieurs à conteneurs	53
2. Possibilités pour les Prairies.....	54
3. Possibilités pour la Colombie-Britannique	56

G. Sécurité et efficacité.....	59
1. L'environnement de sécurité.....	59
2. Problèmes sur le plan de l'efficience	61
3. Autres possibilités	64
H. Besoins en matière de technologie de l'information.....	66
I. Considérations environnementales.....	69
1. L'impact relatif sur l'environnement des différents modes de transport.....	69
2. Formalités administratives et évaluations environnementales.....	72
J. Questions liées à la main-d'œuvre	75
K. Politiques et programmes fédéraux en matière de transport intermodal.....	78
1. Programmes fédéraux d'infrastructure	78
2. Politique en matière de transport	80
3. Les relations entre l'industrie, le gouvernement et les autres intervenants	83
4. Les répercussions locales de la politique fédérale.....	86
5. Questions relatives aux politiques horizontales	88
Conclusion.....	90
ANNEXE A : Contexte de la conteneurisation	91
ANNEXE B : Notions élémentaires sur le transport des conteneurs	93
ANNEXE C : Terminaux portuaires à conteneurs de la côte Ouest du Canada	99
ANNEXE D : Terminaux portuaires à conteneurs du Centre du Canada.....	102
ANNEXE E : Terminaux portuaires à conteneurs de la côte Est du Canada.....	105
ANNEXE F : Construction éventuelle d'un terminal portuaire à conteneurs dans le Nord.....	107
ANNEXE G : Témoins et mémoires.....	108

LE COMITÉ

Les sénateurs suivants ont participé à l'étude:

L'honorable Lise Bacon, présidente du Comité
L'honorable Donald H. Oliver, vice-président du Comité

et

Les honorables sénateurs:

Willie Adams
Dennis Dawson
Trevor Eyton
Francis Fox
Janis G. Johnson
Terry M. Mercer
Pana Merchant
Jim Munson (39^{ième} Parlement, 1^{ère} session)
Gerard A. Phalen (39^{ième} Parlement, 1^{ère} et 2^{ième} sessions)
David Tkachuk (vice-président, 39^{ième} Parlement, 1^{ère} session)
Rod A.A. Zimmer

Membres d'office du Comité:

Les honorables sénateurs Marjory LeBreton, C.P. (ou Gérald Comeau) et
Céline Hervieux-Payette, C.P. (ou Claudette Tardif)

Autres sénateurs ayant participé, de temps à autre, à cette étude:

Les honorables sénateurs Jacob (Jack) Austin, Tommy Banks, Sharon Carstairs,
Andrée Champagne, Maria Chaput, Ione Jean Christensen, Gerald J. Comeau, James
Cowan, Joyce Fairbairn, Rose-Marie Losier-Cool, Paul J. Massicotte, Michael A.
Meighen, Wilfred P. Moore, Mira Spivak, Marilyn Trenholme-Counsell.

Personnel du Comité:

Madame Allison Padova, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement;

Monsieur Terrence Thomas, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement;

Monsieur John Christopher, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement;

Madame Maryse Durette, agent de communications, (39^{ième} Parlement, 1^{ère} session);

Madame Karen Schwinghamer, agent de communications, (39^{ième} Parlement, 2^{ième} session);

Madame Mona Ishack, Coordinatrice des communications;

Monsieur Adam Thompson, greffier du comité (39^{ième} Parlement, 1^{ère} session);

Madame Nicole Raymond, adjointe administrative (39^{ième} Parlement, 1^{ère} session);

Madame Sylvie Simard, adjointe administrative (39^{ième} Parlement, 2^{ième} session);

Monsieur Denis Robert, greffier du comité (39^{ième} Parlement, 2^{ième} session).

Personnel des sénateurs:

Monsieur Alexandre Drago, conseiller politique à la présidente (39^{ième} Parlement, 1^{ère} session);

Monsieur Marc Lalancette, conseiller politique à la présidente (39^{ième} Parlement, 2^{ième} session);

Madame Rhonda Walker-Sistie, conseillère politique au vice-président (39^{ième} Parlement, 1^{ère} session);

Monsieur Robin Hay, conseiller politique au vice-président (39^{ième} Parlement, 1^{ère} et 2^{ième} sessions).

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* le mercredi 14 novembre 2007 :

« *L'honorable sénateur Bacon propose, appuyée par l'honorable sénateur Robichaud, C.P.,*

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par

i) les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique

ii) les ports à conteneurs de la côte Est

iii) les ports à conteneurs du Centre

du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard;

Que le comité soumette son rapport final au plus tard le 31 mars 2008;

Que les mémoires reçus, les témoignages entendus et les travaux accomplis sur la question par le comité depuis la première session de la trente-neuvième législature soient renvoyés au comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée. »

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 11 mars 2008 :

« *L'honorable sénateur Bacon propose, appuyée par l'honorable sénateur Robichaud, C.P.,*

Que, par dérogation à l'ordre adopté par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007, la date pour la présentation du rapport final du Comité sénatorial permanent des transports et des communications sur son examen relatif au trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada soit reportée du 31 mars 2008 au 19 juin 2008.

La motion, mise aux voix, est adoptée. »

Paul C. Bélisle

Greffier du Sénat

RÉSUMÉ

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a consacré beaucoup de son temps, ces 18 derniers mois, à une étude approfondie du système canadien de transport du fret conteneurisé. Le Comité a commencé ses audiences en juin 2006 et a terminé son étude en avril 2008. Son but était de trouver des moyens de rendre le système plus compétitif pour que le Canada puisse accaparer une plus grande part du trafic de fret conteneurisé en Amérique du Nord.

Reliant le plus grand marché asiatique au plus grand marché nord-américain, la route maritime entre la Chine et Chicago est très importante pour le trafic conteneurisé. Comme les ports canadiens sont stratégiquement positionnés pour s'occuper de ce trafic, le Comité a décidé d'examiner les contraintes actuelles du système ainsi que les moyens d'y remédier pour que le Canada puisse tirer parti des perspectives futures du marché.

Le système canadien de transport du fret conteneurisé comprend un certain nombre de composantes : navires, chemins de fer, camions, terminaux maritimes et de conteneurs, technologies de l'information et main-d'œuvre. Les politiques régissant ces différentes composantes forment un ensemble disparate relevant des autorités fédérales, provinciales et municipales. Le Comité a constaté que chacun des trois ordres de gouvernement influence sensiblement chacune des composantes et a un rôle essentiel à jouer pour assurer un fonctionnement optimal du système. De plus, le secteur privé constitue le principal moteur du financement de l'ensemble des activités.

Le Comité a noté qu'il y aura des mesures à prendre dans un certain nombre de domaines pour que le système constitue un réseau ininterrompu d'un océan à l'autre. Ces mesures comprennent l'amélioration des services ferroviaires, la rationalisation de la réglementation très disparate du camionnage dans les différentes régions du pays, la recherche de moyens pour remédier aux pénuries de main-d'œuvre dans l'industrie, l'actualisation des politiques des ports, le renforcement de l'infrastructure, l'atténuation ou l'élimination des problèmes environnementaux et une intégration plus poussée des technologies de l'information dans le système de transport du fret conteneurisé. Même si le Canada est en très bonne position pour tirer parti de l'expansion du trafic de conteneurs, le Comité croit qu'il sera nécessaire de s'attaquer à ces problèmes pour être en mesure de saisir les occasions qui s'offrent.

Le Comité est en même temps conscient du fait que ces problèmes créeront des défis liés à la politique publique pour tous les ordres de gouvernement du Canada ainsi que pour le secteur privé. Le gouvernement fédéral, les provinces, les groupes d'intérêts régionaux, les responsables des chaînes d'approvisionnement et d'autres intervenants se rendent compte qu'il est possible de tirer des avantages économiques considérables d'un système efficace de transport du fret conteneurisé et ont donc consacré d'importantes ressources à l'augmentation de l'efficacité et de la capacité du système ces dernières années. Le Comité

croit cependant qu'il faudra, entre autres, que les participants coordonnent davantage leurs efforts pour que le système puisse atteindre son plein potentiel.

Le Comité est persuadé que le transport du fret conteneurisé doit être considéré comme un système cohérent dont chaque partie doit fonctionner efficacement pour que la chaîne d'approvisionnement prenne vraiment forme. À l'heure actuelle, le système comporte des chaînons faibles : encombrement des ports, fiabilité du système, pénuries de main-d'œuvre, politiques gouvernementales incohérentes et utilisation insuffisante des technologies de l'information.

Le rapport du Comité examine ces questions et d'autres dans le contexte de la politique nationale et de la place du Canada dans le trafic international du fret conteneurisé. Nous croyons que le gouvernement fédéral a un rôle important à jouer sur le plan de la politique pour assurer un développement continu de ce secteur. Il peut faire preuve du leadership nécessaire pour coordonner les efforts des différents intervenants de l'industrie.

Le Comité a formulé un certain nombre de recommandations à l'intention du gouvernement fédéral et des autres intervenants en vue de l'amélioration du système canadien de transport du fret conteneurisé. Les recommandations portent notamment sur ce qui suit :

- **Établissement d'un Conseil national des portes d'entrée réunissant les intervenants du système de transport du fret conteneurisé et les gouvernements du pays, afin d'améliorer les communications, de rendre le système plus efficace et de faire la promotion du système de transport du Canada dans le monde.**
- **Amélioration du niveau de service assuré par les chemins de fer aux expéditeurs.**
- **Adoption de mesures pour améliorer le transport routier, y compris le recours à de nouvelles technologies, et harmonisation de la réglementation du camionnage dans tout le pays.**
- **Accroissement du nombre de conteneurs vides mis à la disposition des expéditeurs canadiens.**
- **Élargissement de la portée de la politique du Canada sur les administrations portuaires.**
- **Adoption de mesures incitatives pour favoriser la croissance du transport maritime à courte distance.**
- **Adoption de mesures pour assainir l'environnement.**
- **Amélioration des relations de travail et renforcement des programmes de formation de la main-d'œuvre.**
- **Accroissement du financement des ports, des portes d'entrée et des projets de terminaux intérieurs afin de créer des capacités supplémentaires en prévision de la croissance future de l'industrie du transport conteneurisé.**

Nous croyons que la mise en œuvre de ces recommandations renforcera la compétitivité du système de transport du fret conteneurisé et permettra au Canada de jouer un rôle plus important dans la chaîne internationale d'approvisionnement.

Tout le long de son étude, le Comité a été impressionné par le fait que tous les participants sont très désireux de trouver des moyens d'améliorer le système. Il a noté en même temps que beaucoup de ces participants travaillent seuls, ce qui nuit à la coordination des efforts. Nous croyons que de meilleures communications permettront d'améliorer la planification et la coordination dans toute l'industrie et de régler certains des problèmes que nous mentionnons dans le rapport. Nos recommandations visent à atteindre ce but.

RECOMMANDATIONS

A. Services ferroviaires

1. Que le gouvernement s'interroge sur l'opportunité d'ajuster le montant de la déduction pour amortissement, afin d'encourager les chemins de fer à investir plus rapidement dans de nouveaux équipements. (page 30)
2. Que le gouvernement se penche notamment sur :
 - les raisons expliquant le manque de conteneurs sur rail;
 - la mauvaise qualité du service et les tarifs élevés pour le transport des marchandises imposés à des expéditeurs « captifs »;
 - le manque de consultation entre les compagnies de chemin de fer, les expéditeurs et les ports au sujet des retards dans le service;
 - le peu de responsabilité assumée par les compagnies de chemin de fer lorsqu'elles discutent de ces questions avec les expéditeurs;et prenne les mesures qui s'imposent. (page 30)

B. Services de camionnage

3. Que le gouvernement fédéral étudie la possibilité de favoriser l'adoption de nouvelles technologies par l'industrie du camionnage au moyen d'incitatifs fiscaux ou d'un amortissement accéléré. (page 35)
4. Que le gouvernement fédéral encourage Citoyenneté et Immigration Canada à classer les conducteurs de camion sur longue distance comme de la main-d'œuvre spécialisée, afin qu'un plus grand nombre de travailleurs étrangers puissent tirer avantage de la politique d'immigration au Canada. (page 35)
5. Que le gouvernement fédéral, en collaboration avec le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), établisse un processus visant à harmoniser les règlements sur le camionnage à la grandeur du pays. (page 35)

C. Politique douanière

6. Que Transports Canada réussisse à harmoniser sa réglementation avec celle des États-Unis, afin d'augmenter le nombre de conteneurs vides dont peuvent disposer les expéditeurs canadiens. (page 42)
7. Que le gouvernement cesse de percevoir des droits de douane sur les déplacements des conteneurs d'un point à un autre du Canada dans l'espoir d'augmenter le nombre de conteneurs vides disponibles au Canada. (page 42)

D. Politique de l'autorité portuaire

8. Que le gouvernement mette en application les recommandations figurant dans le rapport de 2003 du groupe d'étude de la *Loi maritime du Canada*, suivant lequel les ports devraient pouvoir émettre des obligations exemptes d'impôt et payer une allocation établie à partir non pas de leurs revenus bruts, mais de leurs revenus nets. (page 46)

E. Transport maritime à courte distance

9. Que le gouvernement appuie la croissance du transport maritime sur courte distance
 - en éliminant les droits perçus par le gouvernement fédéral sur les navires importés destinés à ce type de transport;
 - en exonérant les entreprises de transport maritime de conteneurs sur courte distance des droits de services à la navigation maritime;
 - en exonérant les nouveaux ports à conteneurs sur les Grands Lacs des frais d'installation de nouveaux services de douanes;
 - en exonérant les navires faisant le transport maritime de conteneurs sur courte distance des frais de pilotage sur la Voie maritime du Saint-Laurent;
 - en amenant les États-Unis à exonérer ces navires des taxes d'entretien des ports; et

- en négociant des franchises multilatérales de droits de cabotage pour les entreprises de transport maritime de conteneurs sur courte distance. (page 51)

F. Perspectives du transport intérieur

- 10. Que le gouvernement établisse des zones franches intérieures afin d'attirer des investissements et d'accroître l'efficacité et la rentabilité des terminaux intérieurs. (page 58)

G. Sécurité et efficacité

- 11. Que le gouvernement harmonise les programmes de sécurité des différents ministères et organismes et utilise les technologies voulues (comme les appareils de reconnaissance optique de caractères) afin d'assurer le déplacement fluide des conteneurs dans les marchés domestiques et nord-américains. (page 65)

H. Besoins en matière de technologie de l'information

- 12. Que le gouvernement adopte un protocole de mise en commun de l'information similaire à l'U.S. *Uniform Intermodal Interchange Agreement*, afin de faciliter le déplacement des conteneurs dans les marchés canadien et nord-américain. (page 68)

I. Considérations environnementales

- 13. Que le gouvernement encourage les provinces à harmoniser leurs règlements sur le camionnage afin de maximiser l'utilisation de technologies éconergétiques comme le concept Enviro Truck. (page 73)
- 14. Que le gouvernement modifie la déduction pour amortissement applicable à l'équipement afin que les entreprises de transport puissent faire l'acquisition de nouvelles technologies à haut rendement énergétique et plus propres. (page 73)
- 15. Que le gouvernement investisse davantage dans les sauts-de-mouton aux carrefours dans le but de réduire la congestion et d'éviter que les trains,

les camions et autres véhicules ne tournent inutilement au ralenti.
(page 74)

16. Que le gouvernement coordonne ses évaluations environnementales avec les études semblables menées par les gouvernements provinciaux et veille à ce que toutes ces études soient terminées dans un délai raisonnable, de telle sorte que les infrastructures de transport puissent être aménagées en temps opportun. (page 74)

J. Questions liées à la main-d'œuvre

17. Que le gouvernement engage plus de ressources afin de recruter plus de travailleurs dans le secteur des transports. (page 77)
18. Que le gouvernement rende admissibles à l'assurance-emploi, alors même qu'ils sont à l'école, les apprentis dans le secteur des transports. (page 77)
19. Que le gouvernement finance des programmes de formation, dont l'acquisition de technologies appropriées, pour faire en sorte qu'il y ait suffisamment de main-d'œuvre qualifiée pour répondre à la demande dans l'industrie du transport par conteneur. (page 77)
20. Que le gouvernement prenne l'initiative en établissant un nouveau régime de travail dans les ports du Canada et qu'il prenne exemple sur la structure du travail dans les ports australiens. (page 77)
21. Que des représentants des employés fassent partie des missions commerciales des ports afin de démontrer aux clients actuels ou en puissance que la main-d'œuvre est une partie intégrante de l'organisation du port et que toutes les parties cherchent ensemble à assurer un travail harmonieux et l'efficacité des opérations portuaires. (page 77)

K. Politiques et programmes fédéraux en matière de transport intermodal

22. Que le gouvernement, par l'entremise de son Fonds Chantiers Canada, finance des projets de terminaux portuaires, intérieurs et de porte d'entrée, requis en prévision de la croissance future de l'industrie du transport par conteneur. (page 80)

23. Que le gouvernement rappelle encore une fois que le transport est un domaine stratégique pour le Canada en créant un programme de recherche axé sur les politiques et les enjeux nationaux dans ce domaine. (page 83)
24. Que le gouvernement aide les intervenants dans le domaine du transport du fret conteneurisé à mettre sur pied un conseil national de porte d'entrée indépendant réunissant des représentants de tous les acteurs de cette industrie et de tous les gouvernements au pays, afin d'améliorer les communications, de rendre le système plus efficient et de promouvoir ailleurs dans le monde le système canadien de transport de fret conteneurisé. (page 86)
25. Que le ministre des transports surveille la mise en pratique des recommandations contenues dans le présent rapport et, que dans un délai d'un an à compter du dépôt du présent rapport, il informe le Parlement des progrès accomplis sous ce rapport. (page 86)

AVANT-PROPOS DE LA PRÉSIDENTE

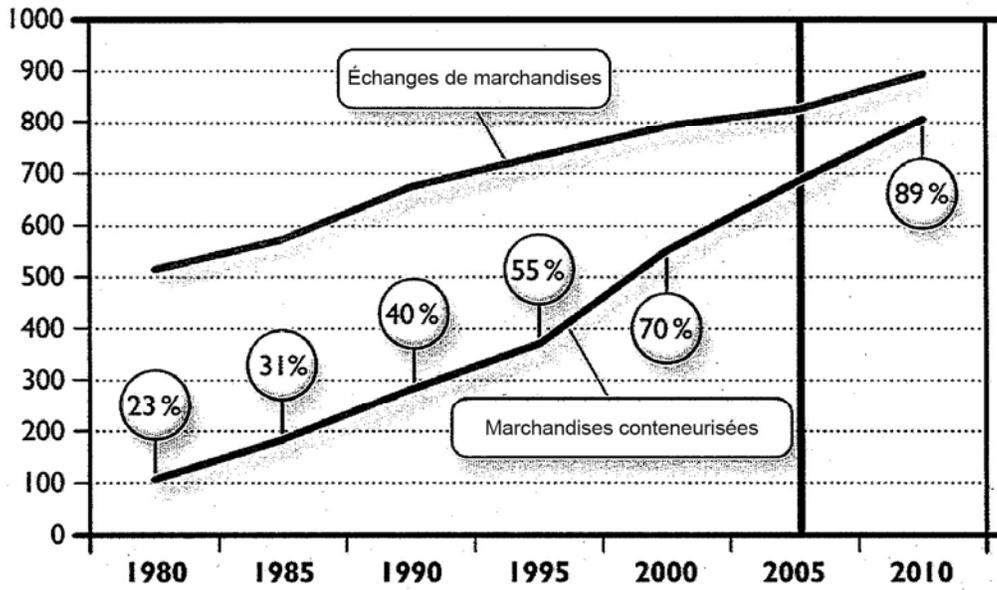
Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a passé deux ans à étudier la situation actuelle et les perspectives d'avenir du fret conteneurisé au Canada. J'adresse mes remerciements personnels aux membres du comité qui ont assisté aux longues et nombreuses réunions qu'il a fallu tenir pour entendre tous ceux qui se sont présentés devant nous pendant notre étude. Les membres ont tenu aussi, malgré un emploi du temps souvent chargé, à visiter des ports d'un bout à l'autre du pays. J'ai été puissamment aidée par le vice-président, le sénateur Donald H. Oliver, et son prédécesseur, le sénateur David Tkachuk.

Je tiens en outre à remercier tous ceux qui ont comparu devant nous au nom des différents groupes d'interlocuteurs. La qualité de leurs témoignages tant oraux qu'écrits et leur aptitude à répondre au pied levé à des questions souvent complexes témoignent de leur expertise et de leur détermination à améliorer le réseau de transport du Canada. Ils ont été d'un grand secours au comité dans la conduite de cette étude.

Il convient de saluer le Service de recherche et d'information parlementaires de la Bibliothèque du Parlement pour son aide et, en particulier, les attachés de recherche de notre comité, M^{me} Allison Padova, M. Terrence Thomas et M. John Christopher. Je tiens aussi à remercier le greffier du comité, Denis Robert, et son prédécesseur Adam Thompson, le personnel de soutien du Sénat et les traducteurs qui nous ont tous aidés à mener à bien cette étude.

Je sais que je parle au nom du comité tout entier quand je dis que nous espérons sincèrement que le gouvernement agira sans tarder pour concrétiser les recommandations de ce rapport. Les témoins que nous avons entendus sont unanimes à faire valoir les opportunités qui s'offrent au Canada sur le marché mondial du fret conteneurisé. Plusieurs d'entre eux ont toutefois noté qu'il faut agir vite pour en tirer parti. Nous comptons bien avoir l'occasion d'examiner la politique du gouvernement dans ce domaine.

Croissance de la conteneurisation mondiale



Source : Prince Rupert Port Authority

INTRODUCTION

« Le pays qui instaurera les meilleures politiques pour répondre aux besoins du transport en tant que réseau pourrait bien être celui qui s'en tirera le mieux sur le marché de la concurrence internationale. »

*Kristine Burr, sous-ministre adjointe
Politiques, Transports Canada*

Le Canada a la possibilité de devenir une plaque tournante du transport par laquelle passeront les volumes de fret conteneurisé qui transitent entre le Canada, les États-Unis et leurs principaux partenaires commerciaux.

La part du trafic mondial des conteneurs en Amérique du Nord s'élève en ce moment à environ 48 millions d'EVP, ce qui correspond à plus ou moins 15 p. 100 du volume de trafic, et on s'attend à ce qu'elle atteigne 72 millions d'EVP d'ici 2015¹. Plus de 60 p. 100 du commerce nord-américain de marchandises conteneurisées se fait avec l'Asie et près de 20 p. 100 avec l'Europe. On s'attend à ce que le trafic conteneurisé entre l'Amérique du Nord et l'Asie fera plus que doubler d'ici 2015. Au Canada seulement, on prévoit que, d'ici 2015, les échanges avec l'Asie s'élèveront à 13 millions de tonnes métriques de fret conteneurisé et que le commerce avec l'Europe de l'Ouest atteindra 11 millions de tonnes métriques. À l'heure actuelle, la valeur du commerce de marchandises conteneurisées entre l'Amérique du Nord et l'Asie est de 35 milliards de dollars et elle devrait se chiffrer à 75 milliards de dollars en 2020. On prévoit alors que le commerce de marchandises conteneurisées représentera pour l'économie canadienne 10,5 milliards de dollars par année.

Un gain énorme sur le plan de la croissance économique, de la création d'emploi ou du niveau de vie pour tous les Canadiens pourrait survenir si le Canada arrive à maintenir ou même augmenter sa part du marché nord-américain des conteneurs. L'investissement dans les ports et d'autres infrastructures visant le transport est souhaité. Il ne peut cependant pas être retardé.

La possibilité qui s'ouvre au Canada découle non seulement de l'avance considérable et incessante que prend le commerce mondial sur la croissance économique mondiale, mais aussi du fait que les échanges mondiaux ne connaissent en ce moment rien de moins qu'une

¹ L'unité conventionnelle de mesure pour le métier des conteneurs est l'équivalence de vingt pieds ou EVP. Bien que de nos jours, la plupart des conteneurs mesurent quarante pieds de long, l'équivalence de vingt pieds (EVP) est encore utilisée.

révolution. Les entreprises profitent de plus en plus des chaînes d'approvisionnement et de valeurs mondiales et positionnent et adaptent en conséquence leurs activités de conception, de production, de distribution et de vente de leurs produits dans le monde entier, ainsi que leurs activités de soutien au client. Par conséquent, la demande de services de transport, considérée autrefois comme une demande « dérivée », se doit désormais, d'après certains acteurs, d'être pleinement intégrée à la demande de biens produits par le biais de la chaîne d'approvisionnement mondiale. De plus, entre 1995 et 2001, l'Asie a remplacé l'Europe en tant que première aire de chalandise au monde et de nombreuses chaînes d'approvisionnement mondiales sont aujourd'hui concentrées en Asie.

Étant donné la situation géographique des plus gros marchés mondiaux, l'un étant situé en Asie et l'autre, en Amérique du Nord, l'itinéraire commercial qui relie la Chine et Chicago est d'une extrême importance pour le transport du fret conteneurisé. Malgré cela, il est extrêmement difficile de prédire lequel des itinéraires sera emprunté et quels fournisseurs de services de transport acquerront – et perdront – le trafic de marchandises entre l'Asie et l'Amérique du Nord. La présence d'un marché mondial dynamique justifiant des investissements au chapitre de l'infrastructure portuaire, l'agrandissement du canal de Panama et la capacité des nouveaux navires qui entreront en service au cours des sept à huit prochaines années sont au nombre des facteurs qui contribuent à l'incertitude quant aux itinéraires commerciaux².

Or, le Canada se distingue par sa situation stratégique d'un point de vue maritime; il offre la liaison la plus courte pour le commerce par le Pacifique Nord et par l'Atlantique Nord et il est le seul pays d'Amérique du Nord à avoir un réseau ferroviaire transcontinental à horaires fixes. Comme on prévoit que, d'ici 2020, la demande dépassera la capacité dans plusieurs ports des États-Unis, le Canada, qui compte déjà sur ses avantages géographiques naturels, pourrait offrir la meilleure alternative pour le trafic conteneurisé en provenance et à destination des États-Unis³. Nous notons toutefois que le Mexique cherche à faire sa place de façon agressive au sein de ce marché. En raison des changements fondamentaux qu'a connus l'industrie manufacturière, lesquels ont intégré au processus le transport et la logistique, le transport des produits conteneurisés de l'étranger vers le marché américain pourrait présenter des avantages considérables pour l'ensemble des Canadiens.

Conscients de cette possibilité, les gouvernements fédéral et provinciaux, des groupes d'intérêt régionaux, des intervenants de la chaîne d'approvisionnement et d'autres intervenants ont consacré, ces dernières années, des ressources appréciables afin d'analyser la question de l'efficacité et de la capacité du système de transport des marchandises conteneurisées au Canada. Le Comité sénatorial des transports et des communications a invité des intervenants à donner leur point de vue sur le rôle que devrait jouer le gouvernement fédéral pour, d'une part, augmenter l'efficacité et la capacité des ports

² Voir l'annexe B pour une analyse plus approfondie des tendances relatives aux routes maritimes.

³ Voir l'annexe B pour un aperçu de la situation des terminaux portuaires à conteneurs en Amérique du Nord.

canadiens et du transport de surface qui desservent le trafic de conteneurs au Canada, et d'autre part, pour accroître la part de marché du Canada en Amérique du Nord dans le domaine du transport de marchandises conteneurisées. Le présent rapport expose le point de vue des intervenants qui ont accepté l'invitation du Comité.

On peut s'interroger sur la pertinence d'une étude du système de transport des marchandises conteneurisées alors que le vrac et les marchandises diverses représentent la plus grande part du tonnage qui passe par les ports canadiens. Or, une étude du genre s'avère nécessaire, car le transport des conteneurs est appelé à devenir la principale méthode d'échange commercial international, et il s'appropriera vraisemblablement l'actuel système de trafic de marchandises en vrac. Les stocks de conteneurs dans le monde s'accroissent d'environ 6 p. 100 par année, soit deux fois plus que le produit intérieur brut mondial, et les spécialistes admettent que les prévisions relatives à la croissance du trafic des conteneurs sont probablement sous-estimées.

En ce moment, le Canada a la possibilité d'acquérir une plus grande part du marché du commerce de marchandises conteneurisées en Amérique du Nord. Pour y arriver, il faudra effectuer des investissements substantiels pour pallier la situation actuelle du réseau de transport intermodal, lequel n'est pas suffisamment considéré comme un tout. On sait déjà que la congestion du transport de surface coûtera à l'économie canadienne des centaines de millions de dollars par année et que, en raison de l'accroissement prévu du volume du trafic conteneurisé, le système de transport canadien et le mouvement des produits sur nos autoroutes, nos voies ferrées et aux frontières seront confrontés à des difficultés supplémentaires.

L'accroissement de l'efficacité et de la capacité du système de transport des conteneurs, ou de transport « intermodal », profitera à l'ensemble des Canadiens. En effet, le développement d'un système de transport plus concurrentiel attirera une plus grande part de la circulation des conteneurs en Amérique du Nord, réduisant ainsi le coût d'utilisation du système pour tous les utilisateurs. Alternativement, avec la réduction du coût de transport, les consommateurs canadiens auront accès à des produits importés et des marchandises nationales plus abordables et les producteurs canadiens pourront exporter leurs produits à des prix plus compétitifs. De même, le trafic conteneurisé présente une occasion de changer radicalement le mode de fabrication des produits utilisés au Canada, car le transport est un catalyseur. Le Canada peut miser sur le savoir et l'amélioration de la logistique du transport afin de transformer ses ressources en un produit final beaucoup plus intéressant. En revanche, si le Canada ne se dote pas d'un système de transport des conteneurs structuré et fiable, il n'attirera pas l'importation de marchandises conteneurisées en Amérique du Nord ou ne soutiendra pas adéquatement les intérêts des exportateurs canadiens et des Canadiens en général. Les acheteurs internationaux d'exportations canadiennes qui sont mieux desservis par le transport par conteneur n'auront d'autre choix que de se tourner vers les produits offerts par les concurrents mondiaux. Sous plusieurs aspects, les richesses du Canada, son niveau de vie et sa situation de l'emploi dépendent de sa capacité concurrentielle au sein de la nouvelle économie mondiale.

Le Canada se trouve dans une situation privilégiée pour tirer avantage de l'expansion du transport par conteneur, mais le Comité admet qu'il y a des difficultés à surmonter, comme le manque de coordination entre les différents modes de transport. Le Comité est fermement convaincu que le transport par conteneur doit être considéré comme un tout dont chacun des éléments doit fonctionner avec efficacité pour que puisse prospérer la chaîne d'approvisionnement. Il y a trop d'éléments fragiles dans le système actuellement, qu'il s'agisse, par exemple, de l'encombrement dans les ports, des problèmes de fiabilité du système ou de main-d'œuvre, de la politique du gouvernement, des questions autochtones ou du cabotage.

Le présent rapport se penche sur ces questions, ainsi que sur d'autres questions, en vue d'aider à déterminer une politique nationale et le rôle du Canada dans le transport du fret conteneurisé à l'échelle internationale. Il faut cependant autoriser certaines variations dans la politique et son application, afin de répondre aux besoins particuliers des régions. Il faut aussi comprendre que certains problèmes relèvent de la compétence des autorités locales ou provinciales, ce qui n'exclut pas pour autant une participation du gouvernement fédéral dans leur résolution. Ce dernier peut fournir le leadership nécessaire ou agir comme catalyseur pour faire en sorte que les problèmes soient examinés de façon efficace et coordonnée.

Considérant l'importance du système de transport des marchandises conteneurisées pour la prospérité du Canada, le Comité a trouvé inquiétant d'entendre de la bouche des témoins que notre système de transport des marchandises conteneurisées présente de graves problèmes, qu'il a la réputation d'être peu fiable outremer et que les chances de pouvoir remédier à la situation sont plutôt minces⁴. Le Comité a amorcé ses audiences sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les principaux ports du Canada en juin 2006, et terminé son étude en avril 2008. Le Comité entendait trouver des solutions qui permettraient au système de transport des marchandises conteneurisées du Canada d'améliorer sa capacité concurrentielle de façon à attirer une plus grande part de la circulation des conteneurs en Amérique du Nord. Le Comité souscrit au point de vue exprimé par un des témoins, selon lequel les pays dont les politiques considèrent les transports comme un tout sont ceux qui réussiront le mieux sur le marché international concurrentiel.

Le Comité présente au gouvernement fédéral un certain nombre de recommandations qui, selon lui, contribueront à améliorer la compétitivité du système de transport des marchandises conteneurisées, au profit de tous les Canadiens. Les sections suivantes présentent le point de vue des témoins entendus par le Comité, suivi des changements qui, de l'avis du Comité, doivent être apportés à la politique fédérale. Les annexes présentent les constatations du Comité concernant le transport des conteneurs en général, et traitent des particularités des principaux terminaux portuaires à conteneurs de la côte ouest, de la région du Centre du Canada et de la côte est.

⁴ Voir la section intitulée Situation des terminaux portuaires à conteneurs en Amérique du Nord, à l'annexe B

Enfin, le Comité tient à souligner que, selon lui, les différents intervenants dans le transport par conteneurs au Canada tentent de faire des changements pour améliorer le réseau, et il s'en réjouit. Il reste cependant des améliorations à apporter, et le plus tôt sera le mieux, pour que le Canada puisse répondre à la demande intérieure grandissante et devienne un maillon important de la chaîne d'approvisionnement internationale par conteneurs. Comme l'a signalé un témoin : « la conjoncture favorable au Canada pour changer la dynamique de la circulation des marchandises et acquérir une position concurrentielle sur le marché nord-américain n'existera plus d'ici cinq ou six ans. » (traduction) Dans les pages qui suivent, le Comité expose les principaux sujets de préoccupation à ce chapitre et recommande des solutions.

PRINCIPAUX SUJETS DE PRÉOCCUPATION: LE POINT DE VUE DES TÉMOINS

Après avoir entendu un grand nombre de témoins à Ottawa, à Vancouver, à Prince Rupert, à Montréal et à Halifax, le Comité a établi que les principaux sujets de préoccupation partagés par les intervenants du système de transport des conteneurs concernent en grande partie la fiabilité des services de transport de surface, l'importance d'un climat propice à l'investissement afin de développer la capacité du système et l'impact des règlements fédéraux sur l'ensemble des activités. Les sections suivantes traitent de questions particulières qui, dans plusieurs cas, révèlent un chevauchement entre les préoccupations et les recommandations interdépendantes des intervenants. Par exemple, le point de vue des témoins et les suggestions de modifications à apporter à la politique douanière du Canada ont aussi une incidence sur la discussion entourant les considérations environnementales et les services ferroviaires.

A. SERVICES FERROVIAIRES

Le Comité a appris que, dans certaines parties du Canada, il existe des tensions importantes entre les deux chemins de fer de transport de marchandises de catégorie 1 (c.-à-d. CP et CN) et les secteurs d'aval. En général, les expéditeurs de conteneurs et les exploitants de terminaux à conteneurs de l'Ouest canadien se disaient insatisfaits du niveau de service fourni par les deux chemins de fer de catégorie 1, et par les services du CN en particulier, et avaient le sentiment d'être « à la merci des chemins de fer ». Par contre, ce n'était pas le cas des intervenants du Centre du Canada, qui se disaient satisfaits en général des services ferroviaires, même si quelques-uns d'entre eux ont fait remarquer que l'attitude de chacun des deux chemins de fer face à leurs clients était différente. Les sections qui suivent présentent le point de vue des témoins sur les activités liées au transport ferroviaire de marchandises et leur incidence sur les industries qui en sont tributaires.

1. Exploitation des chemins de fer

« La clé du succès du CN réside dans l'équilibre que nous parvenons à atteindre entre les équipages, les locomotives et les wagons. Si le tout se désynchronise, nous sommes morts. C'est comme pour une compagnie aérienne. Le véhicule de la compagnie doit arriver, puis repartir chargé. Nous devons utiliser ce bien, le maximiser. »

*Paul D. Waite
Vice-président, ETI, CN*

Le Comité a appris que le réseau ferroviaire canadien de catégorie 1 qui assure le transport de marchandises est un réseau continental concurrentiel qui rejoint, au sud, le golfe du Mexique, à l'est, l'océan Atlantique, et à l'ouest, l'océan Pacifique. Du fait de leurs connexions aux États-Unis et de la rationalisation de leurs opérations, les chemins de fer canadiens de catégorie 1 prennent entre deux et 49 heures de moins pour transporter à Chicago – la principale plaque tournante des États-Unis – des marchandises provenant des ports de la côte ouest du Canada, que les chemins de fer américains pour transporter les mêmes marchandises depuis les ports de la côte ouest des États-Unis jusqu'à Chicago. Les trains du CN peuvent franchir en 100 heures la distance qui sépare Prince Rupert et Chicago et atteindre Memphis en 117 heures. Le Comité a également appris que le service du CP qui relie en 33 heures le port de Montréal et Chicago a donné à cet itinéraire un avantage concurrentiel au chapitre du transport conteneurisé destiné à Chicago.

Ces dernières années, les chemins de fer canadiens de catégorie 1 ont mieux réussi sur le plan financier en raison, selon certains témoignages, de l'évolution de leur modèle de fonctionnement. Le modèle de fonctionnement actuel adhère au principe de l'« utilisation optimale des actifs », ce qui signifie que les chemins de fer emploient ce qu'ils estiment représenter le minimum d'actifs nécessaire pour fonctionner de manière efficace. Le matériel ferroviaire n'est jamais inactif et il génère toujours des recettes. Ce modèle de fonctionnement exige des itinéraires directs, les manœuvres ralentissant le système et limitant les gains à tirer de leurs actifs, et les chemins de fer optent pour le trafic équilibré (c.-à-d. des volumes comparables dans les deux directions). Une des compagnies de chemin de fer de catégorie 1 a informé le Comité que ses opérations sont comparables à celles d'une compagnie aérienne, en ce sens qu'elle doit atteindre un équilibre entre le trafic, ses équipages, ses locomotives et ses wagons, et optimiser les heures d'exploitation de ses actifs de manière à obtenir un rendement global et à assurer sa rentabilité.

Le Comité a appris que les chargements intermodaux représentent, au CP et au CN, le sous-secteur du transport des marchandises qui connaît le taux de croissance le plus rapide. Le transport intermodal constitue 29 p. 100 des 1,3 milliard de recettes obtenues par le CP et son taux de croissance se situe à près de 10 p. 100 par année. La majeure partie du trafic intermodal assuré par le CP passe par Vancouver et la société prévoit un accroissement du trafic des conteneurs entre Vancouver et Chicago. Au CN, le transport intermodal est un secteur d'activités qui représente 1,5 milliard de dollars (environ 20 p. 100 des recettes) par rapport à un chiffre d'affaires de 7 milliards de dollars, et son taux de croissance annuel se situe entre 11 et 13 p. 100.

Afin de répondre à la demande, les compagnies de chemin de fer pourraient recourir à différentes méthodes pour augmenter la capacité des voies ferrées, par exemple, en assurant une meilleure coordination avec les partenaires, en améliorant le déploiement et la gestion des équipages et du matériel roulant et en se dotant de matériel roulant et d'équipages supplémentaires. Malgré cela, les compagnies de chemin de fer ont tendance à opter pour les solutions les moins coûteuses et elles retardent tout investissement de capitaux important tant qu'elles n'ont pas tiré le meilleur parti des autres initiatives qui visent à augmenter la capacité de l'équipement ferroviaire et qu'elles ne sont pas assurées que la demande restera stable. Par exemple, les chemins de fer de catégorie 1 ont signé une entente afin de partager la voie ferrée dans les environs de Vancouver en 2001, ce qui a eu pour effet d'augmenter de 32 p. 100 en moyenne l'efficacité du transport ferroviaire dans la région. Par ailleurs, le CP a investi récemment 180 millions de dollars dans son réseau reliant Moose Jaw et Vancouver, réalisant ainsi une augmentation de près de 16 p. 100 de la capacité opérationnelle dans l'Ouest canadien. Les représentants du CP soutiennent que le CN et le CP devront effectuer au cours des 20 prochaines années un investissement conjoint de 2 milliards de dollars afin de s'adapter à la croissance du trafic conteneurisé à Vancouver.

2. Répercussions sur le secteur d'aval

« Nous commandons la main-d'œuvre, mais les wagons n'arrivent pas, puis nous sommes pris avec la facture. »

*Ross Hanson
Vice-président principal
Fraser Surrey Docks*

De l'avis de la plupart des expéditeurs de conteneurs et des exploitants de terminaux à conteneurs de l'Ouest canadien, le modèle d'utilisation optimale des actifs suivis par les

compagnies de transport ferroviaires de catégorie 1 les désavantage. Le Comité a appris que le modèle d'exploitation restreint considérablement la capacité des chemins de fer à faire face aux situations d'urgence. De plus, les intervenants du transport ferroviaire ont fait remarquer au Comité que la fréquence des situations d'urgence est quelque peu prévisible parce que les conditions climatiques au Canada interrompent couramment les services ferroviaires. Par exemple, le temps très froid typique des Prairies oblige les compagnies de chemin de fer à faire rouler des trains beaucoup plus courts car, par temps froid, la voie ferrée est plus vulnérable à des bris et autres dommages. De plus, dans les régions montagneuses de la Colombie-Britannique, les glissements rocheux et les coulées de boue menacent régulièrement d'endommager ou de bloquer les trains. L'agrandissement du parc de locomotives et de wagons peut réduire l'impact de ces événements météorologiques sur les expéditeurs par rail, mais le modèle de fonctionnement des compagnies de chemin de fer réduit la disponibilité d'équipements supplémentaires. Tous les témoins qui se sont exprimés sur le sujet ont reconnu que, depuis quelques années, les chemins de fer de catégorie 1 n'avaient connu pire hiver que celui de 2006-2007 au chapitre des interruptions de service. Par contre, les témoins n'étaient pas tous d'avis que les compagnies de chemin de fer s'étaient préparées adéquatement pour réduire au minimum les interruptions de service. Les représentants des expéditeurs de conteneurs et les exploitants de terminaux à conteneurs ont blâmé les compagnies de chemin de fer pour leur manque de préparation, lesquelles ont répliqué qu'il leur aurait été impossible de se préparer aux nombreuses interruptions liées aux conditions météorologiques de l'hiver dernier, qui ont perturbé les services de transport terrestre et maritime.

Un autre aspect du modèle d'utilisation optimale des actifs, la préférence qu'accordent les chemins de fer au trafic équilibré, entraîne une pénurie de conteneurs destinés à l'exportation et aux expéditeurs de l'Ouest canadien. Les exploitants de terminaux à conteneurs de l'Ouest ont fait savoir au Comité que le chemin de fer représente l'infrastructure la plus importante pour l'exploitation d'un terminal portuaire; cependant, les trains n'arrivent pas à l'heure ou leur nombre de wagons est insuffisant. Lorsque le transport des conteneurs d'importation chargés est retardé dans le terminal, on doit se procurer des wagons vides pour les débarrasser de leur contenu, mais il semble que les chemins de fer ne veuillent pas supporter le coût que représentent les wagons vides supplémentaires. Les exploitants de terminaux à conteneurs de l'Ouest ont dit au Comité qu'ils dépendent des chemins de fer pour l'exportation des marchandises et pour enlever de leurs installations les conteneurs d'importation, mais qu'ils ne disposent d'aucun recours lorsque le service ferroviaire est médiocre, étant donné qu'ils n'ont aucune relation commerciale avec la société ferroviaire. En février 2007, une installation de Vancouver a dû attendre deux à trois semaines pour se débarrasser de conteneurs chargés, car les wagons promis n'arrivaient pas, et elle n'avait aucun moyen de tenir le chemin de fer responsable de ce retard.

Même si les intervenants de l'industrie ferroviaire canadienne ont affirmé au Comité que le réseau ferroviaire était, en 2005, l'un des plus concurrentiels au monde, les représentants des expéditeurs de conteneurs de l'Ouest ont indiqué qu'ils avaient l'impression d'être à la merci des chemins de fer. Un témoin a soutenu que, dans certaines

régions, les chemins de fer abusent du pouvoir monopolistique qu'ils exercent sur les expéditeurs de marchandises destinées à l'exportation en augmentant les tarifs jusqu'à ce qu'il devienne plus rentable pour l'expéditeur de transporter son chargement par camion. D'autres expéditeurs de l'Ouest ont signalé qu'ils avaient été contraints d'expédier leurs marchandises par camion jusqu'à Vancouver, car ils n'avaient pas reçu les wagons de chemin de fer dont ils avaient besoin.

Des témoins ont donné deux exemples d'industries établies dans l'Ouest qui ont été durement touchées lorsque le service ferroviaire n'a su répondre à la demande; il s'agit des chargeurs de conteneurs d'exportation et des expéditeurs de légumineuses à grain des Prairies. Le manque de capacité de l'industrie ferroviaire a forcé les chargeurs de conteneurs d'exportation à assumer les frais généraux et les coûts liés à l'équipement et à la main-d'œuvre même lorsque le chemin de fer ne leur fournissait pas les wagons nécessaires pour exercer leurs activités. Ces utilisateurs n'ont d'autre choix que d'accepter les wagons qu'on leur donne, car ils n'ont aucun recours lorsque leur nombre est insuffisant. Le Comité a également appris que les conflits de travail dans l'industrie ferroviaire font du tort aux expéditeurs canadiens de légumineuses à grain, à tel point que ceux-ci considèrent la possibilité d'utiliser des services de camionnage pour transporter leurs produits jusqu'au port, ce qui représente une alternative non viable. D'après les représentants de l'industrie, la grève du service ferroviaire du printemps 2007 a porté un coup fatal au secteur canadien des légumineuses à grain, entraînant des millions de dollars de pertes chaque jour, la fermeture d'entreprises et des mises à pied.

Des témoins représentant différents secteurs d'aval ont fait des recommandations visant à augmenter la capacité ferroviaire nécessaire aux déplacements des conteneurs destinés au marché intérieur et à l'exportation. Par ailleurs, on a évoqué une solution non législative pour inciter les chemins de fer à augmenter la capacité ferroviaire qu'ils destinent à la chaîne d'approvisionnement par conteneurs. Pour y arriver, les expéditeurs et les administrations portuaires doivent coopérer et prouver aux chemins de fer que le trafic est suffisant pour que ceux-ci prennent en charge des services supplémentaires. Malgré que plusieurs témoins aient recommandé d'imposer aux chemins de fer une plus grande obligation de rendre compte face à leurs clients et aux autres acteurs de la chaîne d'approvisionnement, tous ne s'entendaient pas sur la façon d'y arriver. Quelques témoins considéraient le recours à des mesures incitatives pour favoriser la reddition de comptes, tandis que d'autres estimaient qu'il faudrait plutôt modifier la *Loi sur les transports* de façon à obliger les chemins de fer à conclure avec les tiers terminaux un accord sur la prestation des services. Il a été recommandé que le gouvernement fédéral effectue une analyse du niveau de service des chemins de fer de catégorie 1, qui sera utile à la fois aux utilisateurs du service ferroviaire et aux tiers terminaux.

Pour faire face à l'absence apparente de concurrence entre les compagnies de chemin de fer de certaines régions du pays, quelques témoins ont évoqué la possibilité d'obliger les chemins de fer à donner accès à leur infrastructure à d'autres chemins de fer. Ceux-ci

reconnaissent toutefois qu'une solution non législative du genre n'est probablement pas réaliste.

Des représentants de l'industrie ferroviaire ont donné l'assurance au Comité qu'ils prévoyaient effectuer des investissements appropriés dans le système intermodal afin de s'adapter à la croissance du trafic conteneurisé. Cependant, une entreprise a indiqué au Comité que les chemins de fer hésiteront moins à déboursier l'argent nécessaire si le cadre réglementaire est stable. Des témoins ont également fait valoir que, si l'on apportait des modifications aux règles relatives à la déduction pour amortissement appliquée aux chemins de fer, on contribuerait à corriger le déséquilibre sur le plan de la réglementation entre le Canada et les États-Unis et on permettrait aux chemins de fer de faire plus rapidement l'acquisition de nouveaux conteneurs. Une autre entreprise a recommandé que les autres acteurs de la chaîne d'approvisionnement intermodale en fassent plus pour augmenter la capacité du système de transport de surface. Par exemple, les services ferroviaires offrent des services tous les jours 24 heures sur 24 tandis que d'autres segments de la chaîne d'approvisionnement, comme les entrepôts, ne sont ouverts que cinq jours sur sept, ou prévoient des arrêts d'exploitation, comme les terminaux portuaires. Le Comité a appris qu'on avait réussi à augmenter la capacité d'un complexe ferroviaire simplement en répartissant le fret sur sept jours au lieu de cinq et en ajoutant deux quarts de travail par jour. Cet exemple mérite d'être suivi.

En règle générale, les témoins du Centre du Canada étaient satisfaits des services ferroviaires. Le Comité a appris que la capacité ferroviaire ne pose aucun problème dans le sud de l'Ontario car, dans ce marché, la concurrence entre les chemins de fer et l'industrie du transport routier est suffisante. Au dire de tous, les terminaux à conteneurs du port de Montréal n'éprouvent pas les mêmes difficultés que ceux de Vancouver au chapitre du service ferroviaire. Le Comité a appris que, habituellement, les compagnies de transport ferroviaire de catégorie 1 fournissent le nombre de wagons promis. En outre, les exploitants de terminaux à conteneurs et de chemins de fer de Montréal ont indiqué qu'il régnait entre eux une bonne communication et une bonne collaboration. Malgré ce qu'ont dit les témoins au sujet de cette relation fonctionnelle, les exploitants de terminaux de conteneurs maritimes de Montréal ont mentionné au Comité que, à leur avis, le CN était moins sensible à leurs besoins que le CP.

Les témoins dans le Canada atlantique partageaient généralement le point de vue de ceux du Centre du Canada. Ils ont dit que les chemins de fer offrent un service ponctuel, de qualité, et ne semblent pas dépourvus d'équipement.

Il s'est dégagé des témoignages, relativement aux services ferroviaires, deux préoccupations majeures : les interruptions de service et le peu de justifications fournies aux clients et au secteur d'aval par les compagnies de chemin de fer pour expliquer un service de piètre qualité. Le Comité craint que ces problèmes, s'ils persistent, accentueront cette perception que l'on a du Canada comme un endroit incertain pour faire des affaires.

Le Comité sait que le gouvernement s'est engagé, auprès des intervenants, à entreprendre une étude des services ferroviaires dans les 30 jours suivant la sanction royale de la version modifiée de la *Loi sur les transports au Canada*. Cette loi ayant reçu la sanction royale le 28 février 2008, le gouvernement s'emploie actuellement à définir le mandat de l'étude qui, espère le Comité, sera l'occasion d'examiner bon nombre des questions soulevées et des plaintes concernant les services ferroviaires, ainsi que la possibilité de modifier le règlement fédéral sur la déduction pour amortissement.

Par conséquent, le Comité recommande :

- 1. Que le gouvernement s'interroge sur l'opportunité d'ajuster le montant de la déduction pour amortissement, afin d'encourager les chemins de fer à investir plus rapidement dans de nouveaux équipements.**

- 2. Que le gouvernement se penche notamment sur :**
 - les raisons expliquant le manque de conteneurs sur rail;
 - la mauvaise qualité du service et les tarifs élevés pour le transport des marchandises imposés à des expéditeurs « captifs »;
 - le manque de consultation entre les compagnies de chemin de fer, les expéditeurs et les ports au sujet des retards dans le service;
 - le peu de responsabilité assumée par les compagnies de chemin de fer lorsqu'elles discutent de ces questions avec les expéditeurs

et qu'il prenne les mesures qui s'imposent.

B. SERVICES DE CAMIONNAGE

Le Comité a appris que l'industrie du transport routier se spécialise dans le transport de marchandises légères d'une valeur relativement élevée, comme des téléviseurs et des lames de rasoir. Les expéditeurs préfèrent souvent les services de camionnage en raison de leur souplesse, du service porte-à-porte et des horaires avantageux qu'ils offrent comparativement à d'autres services de transport. L'industrie du transport routier au Canada compte surtout de petites entreprises, 90 p. 100 d'entre elles possédant moins de cinq camions, et elle emploie plus de 250 000 personnes. Les sections qui suivent présentent le point de vue des témoins concernant l'impact de la réglementation gouvernementale sur la productivité du secteur du transport routier, les répercussions négatives possibles des pénuries de main-d'œuvre spécialisée et non spécialisée sur l'offre de services de camionnage, ainsi que d'autres aspects du camionnage régional.

1. L'industrie canadienne du transport routier

«Le secteur du camionnage joue un rôle critique pour transporter les marchandises au Canada. Nous acheminons environ 70 p. 100 de la valeur totale des marchandises transportées au Canada et plus de 60 p. 100 de nos échanges avec les États-Unis.»

*Paul Landry, président-directeur général
BC Trucking Association*

Le Comité a appris que, contrairement à ce qui a été dit sur le service ferroviaire, l'industrie canadienne du transport routier répondait toujours à la demande, mais souvent à son désavantage. Un témoin a indiqué que les camionneurs sont toujours prêts à prendre des marchandises, à tout moment et pour pratiquement n'importe quel prix. Un représentant de l'industrie du transport routier a d'ailleurs confirmé que les camionneurs vendent parfois leurs services à un prix inférieur. Un autre témoin a dit au Comité qu'il est presque impossible de vivre du camionnage, car, s'ils veulent gagner leur vie, les camionneurs doivent travailler au noir. Un représentant syndical a fait remarquer que lorsque les propriétaires exploitants ne gagnent pas assez d'argent, leurs camions ne sont pas bien entretenus, polluent plus que les autres et sont de moins en moins sécuritaires.

Un représentant de l'industrie québécoise du transport routier a rappelé au Comité que, bien que le gouvernement fédéral semble vouloir transférer le plus possible de marchandises entre les routes, les chemins de fer et les voies navigables, on aura toujours besoin de camions là où les conteneurs terminent leur route. Le Comité a appris que, même

si l'on reconnaît l'importance capitale des services de camionnage pour les mouvements de conteneurs, la politique fédérale a eu un impact négatif sur l'industrie du transport routier. Par exemple, le gouvernement fédéral n'a pas encouragé l'adoption d'une technologie de pointe plus productive par le biais de crédits d'impôt ou d'un amortissement accéléré. Les représentants de l'industrie soutiennent que l'industrie du transport routier est le seul secteur du transport des marchandises à ne pas être subventionné. Sur la question du transport modal, un représentant de l'industrie canadienne du transport routier a dit au Comité que, d'après lui, pas plus de 10 p. 100 du transport de marchandises pourrait être assuré aussi bien par train que par camion. Autant le transport ferroviaire que le transport routier ont une incidence sur le système de transport des marchandises et leur rôle respectif est souvent bien différent. C'est l'expéditeur qui choisit en fin de compte le mode de transport qui répond le mieux à ses besoins.

Par ailleurs, certains facteurs associés à la main-d'œuvre et à la productivité du travail pourraient compromettre la capacité de l'industrie du transport routier de répondre à la demande de transport des conteneurs. Le Comité a appris que l'industrie du transport routier connaît et prévoit des pénuries de main-d'œuvre, notamment dans le secteur du transport à grande distance. Les changements démographiques viendront aggraver la pénurie de main-d'œuvre, car l'industrie du camionnage perdra plus rapidement ses travailleurs, les camionneurs étant en moyenne plus âgés que les travailleurs des autres secteurs. On s'attend à ce que l'industrie du transport routier perde 37 000 camionneurs par année au cours des 10 à 15 prochaines années. En outre, des témoins ont expliqué au Comité que l'industrie du camionnage aura du mal à remplacer les camionneurs partis à la retraite, car les longues heures de travail des camionneurs qui font du transport à grande distance, la complexité du contexte réglementaire et le peu de respect que l'on porte généralement aux camionneurs risquent de décourager les recrues potentielles. Des témoins ont indiqué au Comité que l'industrie du transport routier souffre déjà d'une pénurie de main-d'œuvre qualifiée car, en dépit du fait que les permis de conduire de véhicules commerciaux sont faciles à obtenir, les camionneurs doivent aussi avoir des connaissances en informatique et connaître la réglementation en matière de commerce transfrontalier. Même si l'on a évoqué que la politique en matière d'immigration pourrait aider à régler la pénurie de main-d'œuvre, et que quelques provinces ont mis sur pied des programmes d'immigration à l'intention des camionneurs, le métier de camionneur n'est pas considéré, au sens de la politique canadienne en matière d'immigration, comme un travail spécialisé. À ce titre, l'immigration ne suffira pas à fournir le nombre de camionneurs nécessaire pour régler le problème.

Le Comité a aussi appris que le règlement fédéral et le manque d'harmonisation entre les différents règlements provinciaux ont fait décliner la productivité du travail au sein de l'industrie du camionnage. Par exemple, le nouveau règlement fédéral sur les heures de service des camionneurs, qui est entré en vigueur au début de 2007, a diminué le rapport travail-repos et est censé accroître de 5 p. 100 le nombre de camionneurs requis. En ce qui a trait aux règlements provinciaux, les trains routiers doubles (ou « camions à remorques multiples ») n'ont pas le droit de circuler en Ontario ou dans les Maritimes. Si les problèmes liés au service ferroviaire ont fait accroître la demande de transport des conteneurs entre

Vancouver et Montréal, le manque d'harmonisation entre les provinces affaiblit la productivité. Un témoin a fait valoir que l'harmonisation du régime de réglementation au Canada simplifierait le travail des camionneurs, tandis qu'un autre témoin a signalé que si on augmentait l'efficacité des camionneurs, la pénurie de main-d'œuvre ne serait pas aussi grave.

2. Le camionnage régional

« La réalité c'est qu'à l'arrivée des camions dans la cour de conteneurs, il n'est pas rare de voir le chauffeur attendre de deux à trois heures, et à l'occasion quatre heures, pour avoir un conteneur. C'est épouvantable. »

*Claude Robert, président et chef de la direction
Robert Transport Inc., et président
Alliance canadienne du camionnage*

Pendant l'été 2005, les services de camionnage fournis aux utilisateurs de conteneurs et aux terminaux à conteneurs de Vancouver ont connu une interruption majeure de plusieurs semaines causée par un différend sur les tarifs. Selon un témoin, le surplus de camionneurs dans le secteur du transport à courte distance dans le marché de Vancouver a favorisé une baisse des tarifs dans le Lower Mainland et, en raison du manque de travail, il serait d'une certaine façon à l'origine de ce différend. Un protocole d'entente (PE) élaboré au moyen d'un processus d'arbitrage et imposant des tarifs minimaux aux services de transport des conteneurs par camion a permis de régler le litige.

Des représentants de l'industrie du transport routier ont expliqué au Comité que la conjoncture du transport de conteneurs par camion dans la région de Vancouver s'est améliorée depuis 2005. Le nouveau système de délivrance de licences pour les services de camionnage a stabilisé davantage le modèle de fonctionnement des propriétaires de camions et des camionneurs salariés, en dissociant le calcul des tarifs des heures non rémunérées. Les terminaux ont prolongé leurs heures d'ouverture, ajouté des conteneurs et mis en place un nouveau système de réservation. Toutes ces mesures ont amélioré la productivité des camionneurs. Enfin, le mouvement syndical a fait son entrée dans l'industrie du transport routier et les contrats de travail ont pris le relais de ce que devait être la finalité du PE. Un représentant du secteur des ports a confirmé que, depuis la mise en place du PE, l'industrie du transport routier répond mieux aux besoins des terminaux portuaires à conteneurs de Vancouver. Le représentant de l'industrie du transport routier de la province abonde dans ce sens en ajoutant que les responsables des terminaux de Vancouver semblent décidés à améliorer la productivité et à collaborer avec l'industrie du transport routier.

D'après les représentants de l'industrie du transport routier de la Colombie-Britannique, les gouvernements fédéral et provinciaux devront, pour parer à l'éventualité d'un autre différend du genre, voir à ce que la loi soit appliquée rapidement, formellement et sévèrement afin d'empêcher une interruption du service. En outre, l'industrie du transport routier de la province est d'avis que l'entreprise privée devrait fixer des taux de compensation pour le transport des conteneurs par camion, et s'est dite en désaccord avec la façon dont les intervenants de l'industrie ont été amenés à établir le PE. Par contre, selon les représentants des chauffeurs de porte-conteneurs syndiqués, des lois devraient prévoir le versement d'un tarif minimum aux chauffeurs afin de prévenir un autre arrêt de travail et d'éviter de nuire davantage à la réputation de Vancouver pour ce qui est de la fiabilité de son service outremer. Leur souhait a été exaucé en août 2007, alors que le PE arrivé à échéance a été remplacé par le règlement fédéral. Les représentants de l'industrie canadienne du transport routier ont dit au Comité qu'ils n'appuyaient pas le nouveau règlement fédéral touchant l'industrie du transport routier des conteneurs de Vancouver. Ils considèrent que ce règlement est un précédent indésirable pour les autres secteurs de l'industrie du transport et qu'il contrevient à l'article 5 de la *Loi sur les transports* (qui définit la politique nationale en matière de transports).

Le Comité a appris que l'industrie du transport routier à Montréal faisait face à des problèmes assez semblables à ceux que rencontrait Vancouver avant 2005. Apparemment, la période prévue pour le ramassage ou la livraison des conteneurs au terminal oblige les chauffeurs de camion porte-conteneurs de Montréal à passer une bonne partie de la journée à attendre, car il n'y a aucune coordination de la gestion des conteneurs empilés dans l'aire de stockage de conteneurs en fonction des créneaux horaires des camions. Un représentant de l'industrie locale du transport routier a indiqué au Comité que les camionneurs devaient programmer deux jours à l'avance le moment de livrer les conteneurs chargés aux terminaux à conteneurs de Montréal et qu'ils devaient accepter les créneaux qui leur étaient offerts. Le Comité a également appris qu'il n'était pas rare que les chauffeurs aient à attendre de deux à six heures pour ramasser ou livrer les conteneurs au port ou à la gare ferroviaire de marchandises pour, bien souvent, se heurter à des portes closes lorsqu'ils arrivaient enfin chez l'acheteur au détail ou à l'entrepôt. Compte tenu des temps d'attente prolongés et des horaires contraignants de leurs clients, les camionneurs doivent faire preuve d'organisation s'ils veulent réussir à effectuer trois voyages payants par jour.

D'autres terminaux à conteneurs, comme ceux de Vancouver, parviennent à offrir aux camionneurs des créneaux précis, car ils utilisent une technologie de l'information de pointe pour gérer leurs aires d'entreposage. Mais à Montréal, aucun des trois terminaux de conteneurs internationaux n'est doté d'un système de réservation informatisé. Les exploitants de terminaux portuaires affirment pour leur défense que les délais de chargement et de déchargement des camions, de 20 à 25 minutes en moyenne, sont acceptables.

Les solutions proposées par les intervenants pour améliorer les services de camionnage à Vancouver et Montréal ont généralement trait aux décisions commerciales

prises par les administrations portuaires et les exploitants de terminaux. Par exemple, un témoin a indiqué que, même si la réglementation sur la sûreté des installations portuaires est uniforme, son application ne l'est pas dans les ports du Québec. Et comme les règles de sûreté varient d'un port fédéral à l'autre, les camionneurs doivent se soumettre à des contrôles de sécurité longs, compliqués et inutiles. Ainsi, il a été recommandé que les administrations portuaires instaurent des systèmes de sécurité qui permettront aux camionneurs déjà munis d'une autorisation leur donnant accès à un port fédéral d'avoir accès à un autre port fédéral. On a également recommandé que les exploitants de terminaux améliorent leurs systèmes de réservation afin que les entreprises de camionnage puissent faire à la fois le ramassage et la livraison des conteneurs au moyen d'une seule réservation, réduisant ainsi les délais. Un témoin a suggéré que d'autres segments de la chaîne d'approvisionnement prolongent leurs heures d'ouverture afin d'augmenter la productivité des camionneurs.

Le Comité reconnaît que l'industrie du camionnage est un élément important du système de transport par conteneur et qu'il faut absolument s'attaquer à certains problèmes, comme l'acquisition de nouvelles technologies et la pénurie de camionneurs, pour garantir le fonctionnement harmonieux de la chaîne d'approvisionnement. Il pense que le gouvernement devrait songer à accorder des crédits d'impôt ou un amortissement accéléré aux entreprises de camionnage qui font l'acquisition de nouvelles technologies. Le Comité souhaite également voir le gouvernement fédéral encourager vivement les provinces à harmoniser leurs règlements sur le camionnage à la grandeur du pays. Il faut aussi combler le manque de compétences dans l'industrie du camionnage afin que celle-ci puisse répondre à la demande de transport de conteneurs.

Par conséquent, le Comité recommande :

- 3. Que le gouvernement fédéral étudie la possibilité de favoriser l'adoption de nouvelles technologies par l'industrie du camionnage au moyen d'incitatifs fiscaux ou d'un amortissement accéléré.**
- 4. Que le gouvernement fédéral encourage Citoyenneté et Immigration Canada à classer les conducteurs de camion sur longue distance comme de la main-d'œuvre spécialisée, afin qu'un plus grand nombre de travailleurs étrangers puissent tirer avantage de la politique d'immigration au Canada.**
- 5. Que le gouvernement fédéral, en collaboration avec le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), établisse un processus visant à harmoniser les règlements sur le camionnage à la grandeur du pays.**

C. POLITIQUE DOUANIÈRE

Différents témoins ont expliqué au Comité que, étant donné que les porte-conteneurs sont de plus en plus gros, le coût de l'expédition des conteneurs n'a cessé de diminuer. Ainsi, on a vu augmenter le nombre de marchandises de petite valeur – par exemple, le bois de sciage, le vieux papier, les lentilles, les pois, les fèves, le soja et la luzerne – dont le transport par conteneur est devenu moins coûteux. Le Comité a appris que, dans le cas de ces marchandises, le transport par conteneur est intéressant et pratiquement essentiel pour commercialiser certaines d'entre elles. Les producteurs de biens de l'Ouest canadien ont dit au Comité que, malgré le nombre grandissant de conteneurs internationaux vides renvoyés dans les ports de la côte ouest à destination de l'Asie, il y a une pénurie de conteneurs vides. La plupart des témoins reconnaissent que les propriétaires de conteneurs internationaux ont peu d'incitation économique à desservir les producteurs canadiens, préférant plutôt expédier des cargaisons de marchandises d'importation à haut rendement, mais ils estiment aussi que la politique douanière du Canada s'appliquant aux conteneurs internationaux a joué un rôle dans cette pénurie. Les sections qui suivent décrivent les facteurs qui, de l'avis des témoins, contribuent à la pénurie de conteneurs vides au Canada et les problèmes que celle-ci cause surtout aux producteurs agricoles.

1. La pénurie de conteneurs vides

« Il faut bien voir que les exportations en conteneur sont subventionnées par les importations. Dès que le coût de la manutention de ce fret d'exportation dépasse la valeur de cette subvention, les conteneurs cessent d'être disponibles. »

*Cliff Stewart, vice-président
Opérations, DP World Vancouver*

Les témoins ont évoqué le déséquilibre « naturel » auquel est soumis le commerce de marchandises conteneurisées au Canada, où l'on dénombre à peu près trois cargaisons importées vers le Centre du Canada pour chaque cargaison exportée. La ligne de navigation, qui est propriétaire du conteneur international, a intérêt à renvoyer dès que possible les conteneurs vides vers l'Asie pour les charger de produits d'importation lucratifs. Pour les lignes de navigation, l'augmentation du volume de conteneurs vides qui passent par le Canada importe peu, car elles sont capables de récupérer les coûts du conteneur vide utilisé pour l'exportation à partir des recettes tirées de la cargaison importée. En relocalisant les conteneurs internationaux vides de façon à répondre aux besoins des producteurs canadiens,

on risque de réduire le nombre de cycles de transport rémunérateurs que peut faire le conteneur en une année et, par conséquent, de faire diminuer les recettes de la ligne de navigation. Or, à l'instar des chemins de fer, les lignes de navigation doivent exploiter leurs ressources au maximum et engranger les recettes si elles veulent être rentables.

Outre le fait que les lignes de navigation sont moins enclines à s'arrêter dans les Prairies pour des cargaisons exportées ou des cargaisons intérieures, les conteneurs internationaux sont beaucoup moins nombreux qu'autrefois à desservir le marché intérieur. Le Comité a appris que le contenu de la plupart des conteneurs internationaux était distribué autrefois à partir de Toronto et Montréal, mais que ce n'est plus le cas aujourd'hui. En effet, plusieurs grands magasins de détail qui importent leurs produits dans des conteneurs possèdent des centres de distribution situés à proximité des ports de la côte ouest. Ainsi, de plus en plus souvent, les marchandises chargées dans des conteneurs internationaux de 40 pieds sont transbordées dans des conteneurs intérieurs de 53 pieds de manière à regrouper les chargements en vue de leur distribution.

Un témoin a expliqué qu'il faudrait peut-être recourir à des incitatifs financiers pour réduire la pénurie de conteneurs. On pourrait, selon lui, imposer aux compagnies de chemin de fer un supplément de 100 \$ pour chaque conteneur qui entre au Canada, et leur rembourser cette somme lorsqu'elles le remplissent de marchandises à expédier. Autrement dit, il suggère d'utiliser des incitatifs financiers pour changer le comportement des chemins de fer, les forcer à réexpédier des conteneurs pleins. Les compagnies de chemin de fer se verraient ainsi obligées de dépenser de l'argent (d'investir, par exemple, dans des terminaux intérieurs) pour se doter des moyens de remplir les conteneurs vides, ce qu'elles ne se sentent pas l'obligation de faire à l'heure actuelle.

2. Autres problèmes causés par le tarif douanier

« Je suis d'avis que la Politique canadienne sur le cabotage des conteneurs ne permet que des économies de bouts de chandelle. »

*Barry E. Prentice, Ph. D., professeur
Asper School of Business, Université du Manitoba*

Des témoins ont aussi expliqué au Comité que le tarif douanier du Canada s'appliquant aux conteneurs internationaux a eu une incidence négative sur le nombre de conteneurs vides mis à la disposition des producteurs canadiens. Des représentants du ministère des Finances ont expliqué au Comité que le numéro tarifaire 9801.10.00 établit les conditions à remplir pour importer au Canada des conteneurs internationaux en franchise de

droits en provenance d'un pays autre que ceux de l'ALENA et pour utiliser ceux-ci pour le transport de marchandises destinées au marché intérieur (connu aussi sous le nom de « cabotage »). Le Comité a appris que l'exonération fiscale s'applique à un déplacement de point à point au Canada (c.-à-d., de retour au port d'origine), à condition qu'il soit consécutif à un déplacement international et effectué dans un délai de 30 jours suivant l'importation ou, sous réserve de conditions supplémentaires, jusqu'à 24 mois plus tard. À ce titre, rien n'encourage le propriétaire de conteneurs internationaux à utiliser autrement ses conteneurs si, en agissant ainsi, il n'est plus admissible à l'exonération fiscale (par exemple, en modifiant l'itinéraire prévu ou en effectuant plus d'un déplacement), parce que, s'il le fait, la taxe et la TPS s'appliquant à la valeur estimée du conteneur lui seront réclamées.

Selon les représentants du ministère des Finances, la disposition relative au numéro tarifaire existe depuis longtemps déjà et la restriction sur le cabotage a été instituée pour les besoins de l'équité fiscale. De plus, le Comité a appris que, sans restriction sur le cabotage, les expéditeurs seraient tentés de se procurer des conteneurs à l'étranger au lieu de s'approvisionner chez les fournisseurs nationaux. Par contre, un témoin a indiqué que, en vertu de la loi sur le cabotage en vigueur aux États-Unis, les propriétaires de conteneurs internationaux disposent de 365 jours pour transporter librement des marchandises en franchise de droits aux États-Unis et que le conteneur n'est pas tenu de quitter le pays à partir du port d'arrivée.

De nombreux témoins estimaient que le tarif douanier imposé par le Canada aux conteneurs internationaux pénalise les expéditeurs canadiens, l'environnement, les fournisseurs de services de transport de surface intermodal et les détaillants canadiens. Le tarif douanier nuit aux expéditeurs canadiens, car les restrictions sur le cabotage limitent encore plus l'accès aux conteneurs internationaux destinés à la distribution intérieure et internationale. Comme les déplacements de conteneurs vides monopolisent une grande part du stock de conteneurs et qu'ils polluent autant qu'un conteneur chargé, le Comité a compris que, en diminuant les déplacements de conteneurs vides, l'assouplissement de la réglementation sur le cabotage apporterait des avantages pour l'environnement. Par exemple, la diminution des déplacements de conteneurs vides amènera une réduction de la consommation de carburant et des émissions causées par le transport des conteneurs et elle augmentera la capacité du transport de surface sans qu'il soit nécessaire d'investir dans les infrastructures. Le Comité a appris que plusieurs pays ont opté pour l'assouplissement de leur réglementation sur le cabotage, car cela permet d'augmenter la capacité du système de transport sans avoir à payer. Si le Canada en faisait autant, les détaillants canadiens et les fournisseurs de services de transport comme Canadian Tire et le CN conserveraient une plus grande partie de leur capital qu'ils pourraient investir ailleurs.

Un témoin a affirmé que le manque d'efficacité et les coûts additionnels que fait subir à l'industrie canadienne la réglementation sur le cabotage du Canada sont, non seulement répandus, mais importants. D'après ce témoin, l'assouplissement de la réglementation sur le cabotage s'appliquant aux conteneurs internationaux au Canada ferait bien des heureux. Par exemple :

- Les agriculteurs et les exportateurs auraient ainsi accès à un plus grand nombre de conteneurs internationaux, potentiellement à un prix inférieur;
- les chemins de fer verraient leur capacité augmenter, car il circulerait sur les voies ferrées un moins grand nombre de conteneurs vides;
- les administrations portuaires présenteraient un plus grand attrait pour les lignes de navigation, en leur donnant la possibilité de rentabiliser les voyages de retour;
- les consommateurs profiteraient d'une diminution des coûts de distribution.

Par contre, l'assouplissement de la réglementation sur le cabotage pénaliserait les manutentionnaires qui transfèrent les marchandises arrivées au port par camion pour les charger dans les conteneurs, et vice-versa.

Le Comité a appris que l'assouplissement de la réglementation sur le cabotage n'aurait aucune conséquence significative pour le gouvernement fédéral. Les recettes générées par l'application du numéro tarifaire semblent négligeables, car la plupart des conteneurs quittent le pays avant l'expiration de l'exonération. Selon un témoin, l'activité économique accrue découlant d'un régime de cabotage des conteneurs plus libéral générerait des profits et une activité économique supplémentaires qui feraient plus que compenser toute perte d'impôt ou de taxe imputable à la diminution des recettes des droits de douane.

Certains témoins ont soutenu que le Canada aurait tout à gagner à harmoniser sa réglementation sur le cabotage avec celles des États-Unis ou à copier celle-ci, pour ainsi développer un marché nord-américain homogène. Il va sans dire que le Canada devrait abolir la restriction imposée sur les déplacements intérieurs, car cet aspect de la réglementation fait probablement plus de tort que n'en cause le nombre de jours où les conteneurs étrangers jouissent des privilèges de franchise douanière dans le pays. Il a également été recommandé que, à l'exemple des États-Unis, le Canada permette aux transporteurs généraux qui n'exploitent pas de navires, comme les courtiers en cargaisons ou en matériel qui offrent leurs services sur le Web, de profiter de cette exonération fiscale. Ces entreprises ne sont pas les propriétaires du matériel, mais elles le vendent, l'achètent et le fournissent aux transporteurs.

Les représentants des deux chemins de fer de catégorie 1 s'accordaient sur le fait que l'assouplissement de la *Loi sur le cabotage* appliquée aux conteneurs améliorerait la capacité concurrentielle du Canada sur le marché nord-américain des conteneurs. Le Comité a appris que, si l'on donnait aux chemins de fer une plus grande marge de manœuvre pour ce qui est des mouvements de cabotage, ceux-ci pourraient charger un conteneur de marchandises nationales afin de l'acheminer vers la côte et restreindre les coûts que doivent assumer les compagnies de transport maritime. Il semble qu'une modification réglementaire serait

particulièrement avantageuse pour Terre-Neuve, qui est difficile à desservir avec des conteneurs internationaux sous le régime de la loi actuelle.

Les représentants de Transports Canada ont admis que des intervenants et des experts considèrent le tarif douanier comme un problème. Ils ont précisé que Transports Canada se penchait présentement sur la question et que des changements mineurs à la politique publique et à la loi permettraient d'obtenir facilement certains gains concurrentiels. Fait intéressant à signaler, les représentants du ministère des Finances ont dit au Comité qu'ils n'avaient reçu aucune plainte au sujet du tarif douanier.

3. Le sort des producteurs agricoles canadiens

« À l'époque où les denrées étaient reines, nous pouvions les acheminer en vrac par bateau. Aujourd'hui, c'est le client qui est roi et il est en mesure de se procurer des marchandises à bas prix venant de n'importe où dans le monde. Il faut donc conditionner et emballer nos produits et les acheminer à l'intérieur de conteneurs pour qu'il ne soit pas nécessaire de les manipuler sept fois. »

*Doug Campbell
Campbell, Agri Business Strategists*

Le Comité a appris que le volume de produits agricoles transportés dans des conteneurs augmente partout dans le monde. Un témoin prévoit que l'utilisation de conteneurs pour transporter les produits céréaliers, une méthode utilisée depuis les années 1970, se généralisera et que, en 2040, la plupart du grain produit dans le monde sera transporté dans des conteneurs. Plutôt qu'acheter le volume de marchandises que permet d'acheminer le transport de vrac, certains acheteurs préfèrent acquérir des cargaisons moins abondantes, car celles-ci sont plus faciles à financer. Depuis qu'elle charge son blé dans des conteneurs, l'Australie a connu un gonflement de la demande de ce produit. Le Comité a appris que certains marchés émergents, comme la Chine, préfèrent recevoir les produits céréaliers dans des conteneurs, car leur traitement s'effectue dans le pays. Par ailleurs, on sait que la Commission canadienne du blé accepte, à la demande du client, de charger de grain certains conteneurs.

Des témoins ont dit au Comité que, s'ils veulent être concurrentiels sur les marchés mondiaux du grain, les agriculteurs des Prairies doivent conditionner leurs produits et les livrer non mélangés et inaltérés au client. Pour les expéditeurs de grain, l'utilisation de conteneurs est avantageuse, car ceux-ci servent à la fois à l'entreposage et au transport, ils

préservent l'identité du grain et réduisent les manipulations qui endommagent le produit. Pour les acheteurs de grain, le transport conteneurisé est avantageux, car il facilite les livraisons justes à temps et réduit les coûts d'inventaire. Réflexion faite, les prix du transport de vrac et du transport par conteneur sont plus ou moins concurrentiels et le transport conteneurisé se révèle parfois moins coûteux. Selon un témoin, les désavantages de l'utilisation des conteneurs pour le transport du grain résident dans le petit nombre d'installations de chargement et l'abandon possible du transport de vrac. Un autre témoin affirme qu'il n'y a pas lieu de craindre une élimination du transport de vrac, car, selon lui, la demande de blé mélangé ne cessera pas pour autant.

Outre les produits céréaliers, le transport conteneurisé peut être intéressant pour l'expédition d'autres denrées agricoles, comme les légumineuses à grain. Le Comité a appris que le Canada est aujourd'hui le plus gros producteur et exportateur de pois et de lentilles au monde, et qu'il est un important producteur de pois chiches et de légumineuses. En tant que principal exportateur, le secteur canadien des légumineuses à grain dépend dans une large mesure de sa capacité à expédier dans plusieurs pays de petites cargaisons, car très peu d'acheteurs dans le monde ont les capacités nécessaires pour manutentionner les marchandises transportées dans les vraquiers, ni des centres de distribution de marchandises en vrac à l'intérieur du pays. Un représentant du secteur canadien des légumineuses à grain a dit au Comité que les exigences relatives à l'assurance de la qualité et de la sécurité des produits, à la traçabilité et la protection de l'identité, contribuent à stimuler la demande de légumineuses transportées dans des conteneurs. Même si l'utilisation des conteneurs pour transporter les légumineuses à grain est cruciale pour ce secteur, seule la moitié de l'ensemble du tonnage exporté est acheminée dans des conteneurs. Conscient que les propriétaires de conteneurs internationaux n'ont pas vraiment intérêt à ralentir leurs cycles de transport rémunérateurs en relocalisant leurs conteneurs pour exporter des produits, le secteur des légumineuses à grain a indiqué au Comité que, ce qu'il lui faut faire à présent, c'est trouver une façon d'utiliser un plus grand nombre de conteneurs sans perturber la durée des cycles de transport.

En raison des avantages concurrentiels que procure l'expédition de produits agricoles dans des conteneurs, les témoins qui ont abordé la question considéraient pour la plupart que les producteurs profiteraient des modifications apportées à la réglementation sur le cabotage, lesquelles limiteraient l'utilisation intérieure des conteneurs internationaux. La disponibilité des conteneurs internationaux est importante, car les expéditeurs de denrées agricoles ont besoin de conteneurs de 20 pieds renforcés pour acheminer leur production. Idéalement, les agriculteurs devraient pouvoir charger leurs produits dans un conteneur au point d'origine, au lieu d'expédier leurs récoltes par wagons-trémies jusqu'au port pour y être transbordées. Si, par suite de l'assouplissement des règlements sur le cabotage, le coût d'utilisation des conteneurs diminue, on peut s'attendre à ce que la demande de transport par conteneurs de la part des producteurs agricoles s'accroisse. Des études ont révélé que les coûts de transport élevés font à eux seuls baisser de 10 millions de dollars par année les ventes de lentilles destinées à l'exportation produites au Canada. Si l'on extrapole à l'ensemble des récoltes, le manque à gagner à assumer par les exportateurs canadiens sera

énorme faute d'un assouplissement des règlements sur le cabotage s'appliquant aux conteneurs internationaux. Un témoin a suggéré une mesure de rechange pour mettre fin à la pénurie de conteneurs mis à la disposition des producteurs de grains; selon ce témoin, le gouvernement fédéral devrait investir dans l'acquisition d'un demi-million de conteneurs pour le transport du grain, au lieu de subventionner le transport du grain par wagons-trémies.

Un autre témoin considérait qu'il n'est pas aussi facile que le laissent entendre d'autres témoins de passer du transport de vrac des produits agricoles au transport par conteneur. D'après ce témoin, les conteneurs de 20 pieds utilisés pour expédier des produits agricoles peuvent causer des problèmes opérationnels pour les chemins de fer. Apparemment, les chemins de fer préfèrent superposer un seul conteneur de 40 pieds par dessus des conteneurs à grande capacité de 20 pieds, lesquels pourraient venir à manquer dans les Prairies. De plus, le Comité a appris que les lourds conteneurs à grande capacité de 20 pieds remplis de denrées agricoles usent la voie ferrée; les chemins de fer aiment mieux expédier les denrées agricoles vers la côte dans des wagons-trémies en vue de leur transbordement dans des conteneurs.

Le Comité a trouvé frappant que la majorité des témoins souhaitent des changements au système. Ceux-ci ont la ferme conviction que le Canada devrait harmoniser sa réglementation douanière avec celles des États-Unis. Le ministre des Transports a indiqué que son ministère avait commandé une étude de la réglementation régissant les conteneurs maritimes internationaux et qu'il l'encouragerait à faire en sorte que l'on examine, dans le cadre de cette étude, la possibilité d'harmoniser notre réglementation avec celle des États-Unis. Le Comité pense aussi que le ministère des Transports devrait envisager le recours à des mesures non réglementaires, telles que des incitatifs financiers, pour accroître le nombre de conteneurs à la disposition des expéditeurs canadiens.

Par conséquent, le Comité recommande :

- 6. Que Transports Canada réussisse à harmoniser sa réglementation avec celle des États-Unis, afin d'augmenter le nombre de conteneurs vides dont peuvent disposer les expéditeurs canadiens.**
- 7. Que le gouvernement cesse de percevoir des droits de douane sur les déplacements des conteneurs d'un point à un autre du Canada dans l'espoir d'augmenter le nombre de conteneurs vides disponibles au Canada.**

D. POLITIQUE DE L'AUTORITÉ PORTUAIRE

« Les autorités portuaires canadiennes doivent restituer au Trésor fédéral un pourcentage de leurs recettes brutes et acquitter des impôts fonciers. Seattle et Tacoma n'ont pas d'impôts fonciers à payer. Au contraire, les deux ports sont investis du pouvoir d'imposer des taxes aux municipalités locales, qui contribuent ainsi à leurs frais d'exploitation. De plus, ils n'ont rien à restituer au gouvernement de leur État [...]. Cela explique que le port ne voit pas passer beaucoup de conteneurs américains par sa porte d'entrée. Les frais à acquitter sont nettement supérieurs. »

*Michael C. Ircha, Ph. D.
Professeur de génie civil
Université du Nouveau-Brunswick*

Les terminaux à conteneurs de Vancouver, de Prince Rupert, de Montréal et de Halifax font partie du réseau de ports fédéraux constituant le Réseau portuaire national. Le gouvernement fédéral est propriétaire de l'infrastructure et des biens qui s'y trouvent, mais leur exploitation et leur gestion ont été transférées à de nouvelles personnes morales constituées en 1998 et appelées « Administrations portuaires canadiennes ». Les Administrations portuaires canadiennes sont régies conformément aux dispositions de leurs lettres patentes et de la *Loi maritime du Canada*.

Les Administrations portuaires canadiennes (administrations portuaires) sont des corporations sans capital-actions et sans but lucratif dirigées par un conseil d'administration nommé par les gouvernements fédéral, provincial et municipal. Les représentants de Transports Canada ont expliqué au Comité que les conseils d'administration dirigent les opérations portuaires courantes de manière quasi autonome et que Transports Canada ne participe pas aux activités courantes des ports. Le Comité a également appris que la relation entre l'autorité portuaire et l'exploitant de terminal à conteneurs ressemble habituellement à des rapports locateur-locataire. Aux termes du bail, l'autorité portuaire fournit aux exploitants de terminaux le terrain et parfois un bâtiment administratif, tandis que dans la plupart des cas, les conteneurs sont la propriété de l'exploitant de terminal. Le plus souvent, les exploitants de terminaux qui veulent aménager de nouvelles installations, comme un poste de mouillage, doivent conclure une entente avec l'autorité portuaire.

Malgré que les administrations portuaires et leur conseil d'administration contrôlent l'exécution des opérations portuaires courantes, le Comité a appris que différents

instruments de la politique fédérale limitent ou interdisent certaines décisions opérationnelles. Par exemple, si l'autorité portuaire veut augmenter sa marge de crédit, dont la limite est établie dans ses lettres patentes, elle doit obtenir l'approbation par voie de recommandation du gouvernement fédéral et l'autorisation du Conseil du Trésor. Le Comité a aussi appris que la *Loi maritime* du Canada :

- oblige les administrations portuaires à consulter Transports Canada si elles veulent modifier la nature d'un terrain placé sous leur compétence;
- permet aux administrations portuaires de contracter des emprunts garantis par leurs recettes, et non par les biens fonciers fédéraux placés sous leur compétence, de façon à éviter que les débiteurs tiennent le gouvernement fédéral responsable de l'emprunt;
- stipule que les administrations portuaires doivent payer au gouvernement fédéral des redevances calculées en fonction de leurs recettes brutes.

Les administrations portuaires sont également tenues de faire des paiements tenant lieu d'impôt pour la jouissance de biens fonciers fédéraux. Les ports américains, eux, ne paient aucun impôt foncier et ne remettent aucune redevance au gouvernement de leur État. Ces différences entre les ports canadiens et américains jouent à l'encontre des premiers en ce qui a trait au traitement des conteneurs à destination des États-Unis.

Selon quelques témoins, le contrôle financier exercé sur les administrations portuaires est excessif. Il a été recommandé par la plupart d'entre eux d'améliorer la facilité d'emprunt des administrations portuaires, pour ainsi les encourager à investir. Un représentant d'une autorité portuaire a dit au Comité qu'il était inutile que Transports Canada surveille les aspects financiers étant donné que les administrations portuaires sont tenues de produire des états financiers vérifiés. Ce témoin a également contesté d'autres exigences fédérales auxquelles doivent se soumettre les administrations portuaires, comme les droits calculés sur les recettes brutes qu'elles doivent verser au gouvernement fédéral. Plutôt, il a été recommandé de calculer les droits en fonction des recettes nettes, car les sociétés privées paient des dividendes calculés sur le bénéfice net. Aussi, l'autorité portuaire, qui est exploitée selon des principes commerciaux, devrait-elle être traitée ainsi. Pour un autre représentant d'une autorité portuaire, les paiements tenant lieu d'impôt foncier versés au gouvernement fédéral sont également contestables, car les taxes foncières servent à payer des services que le port ne reçoit pas. Dans un port, on nous a dit préférer carrément la privatisation, afin de pouvoir obtenir plus facilement sur le marché privé des fonds pour l'expansion. En outre, il a été recommandé que les administrations portuaires :

- aient une plus grande latitude pour investir leurs profits dans des actifs financiers plus rentables;

- n'aient pas à payer pour les bureaux de l'Agence des services frontaliers du Canada;
- aient la possibilité de partager les coûts du dragage avec les autres ports qui profitent de leurs opérations de dragage.

Un témoin a souligné la promptitude avec laquelle le gouvernement fédéral a fait avancer son initiative visant à créer une seule administration portuaire dans la région de Vancouver. Des fonctionnaires ont informé le Comité que les tendances économiques observées ces dernières années ont apporté de l'eau au moulin de ceux qui voulaient qu'on étudie la possibilité de fusionner les administrations portuaires de Vancouver, North Fraser et Fraser River, ajoutant que Transports Canada avait entamé des discussions avec les ports en juillet 2006. Grâce à la fusion, les administrations portuaires devraient pouvoir faire une planification des terrains plus intégrée, coordonner les opérations portuaires et utiliser une stratégie unifiée de commercialisation des services assurés par les ports. Un témoin a recommandé que le Canada continue de prendre des mesures de rationalisation des ports.

À Halifax, le Comité a entendu les témoins lui parler non seulement des activités de l'Administration portuaire d'Halifax, mais aussi des aménagements portuaires effectués par le secteur privé à Melford et Sydney. Les travaux financés par le secteur privé ont débuté il n'y a pas très longtemps, mais il sera intéressant de suivre leur progression et de voir comment ces trois ports commercialiseront leurs services de conteneurs. L'exercice sera particulièrement important pour la réussite des ports à conteneurs du Canada atlantique, puisqu'il faudra accentuer les efforts de commercialisation pour conquérir des marchés et accroître le trafic de conteneurs.

Un autre point extrêmement important a été soulevé, à savoir la nécessité de régler de toute urgence tout litige avec les Premières nations, afin de faciliter la planification et l'aménagement d'infrastructures autour des ports. Des témoins prient le gouvernement fédéral de régler ces questions sans délai afin de ne pas retarder outre mesure l'expansion des ports et de rassurer les investisseurs potentiels quant à l'exécution des projets dans un délai raisonnable.

Le projet de loi C-23, Loi modifiant la Loi maritime du Canada, la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur le pilotage et d'autres lois en conséquence, qui propose des modifications visant à faciliter les emprunts sur les marchés financiers par les administrations portuaires et à fournir à celles-ci un accès sans précédent aux fonds fédéraux, est actuellement devant la Chambre. Quoique généralement d'accord avec ce projet de loi, des témoins pensent qu'on pourrait faire plus pour améliorer la situation financière des ports. Ils ont proposé d'autoriser les ports à émettre des obligations exemptes d'impôt, à l'instar de leurs homologues aux États-Unis, et à verser au fédéral une allocation établie à partir non pas de leurs revenus bruts, mais de leurs revenus nets. Comme ces recommandations correspondent à celles qui apparaissaient dans le rapport de 2003 du groupe d'étude de la Loi maritime du Canada, le Comité invite le gouvernement à envisager la mise en application de ces mesures.

Par conséquent, le Comité recommande :

- 8. Que le gouvernement mette en application les recommandations figurant dans le rapport de 2003 du groupe d'étude de la *Loi maritime du Canada*, suivant lequel les ports devraient pouvoir émettre des obligations exemptes d'impôt et payer une allocation établie à partir non pas de leurs revenus bruts, mais de leurs revenus nets.**

E. TRANSPORT MARITIME À COURTE DISTANCE

Un témoin a dit au Comité que le transport maritime à courte distance (c.-à-d. charger les marchandises sur des barges afin qu'elles soient transportées le long des côtes) représentait la nouvelle frontière du transport des marchandises. En Europe, on considère le transport maritime à courte distance comme une solution à la saturation du réseau routier, aux baisses de productivité causées par les retards et à l'impact sur l'environnement lié au transport des marchandises. Aujourd'hui, le transport maritime à courte distance prend en charge 40 p. 100 de tous les biens transportés en Europe, contre 45 p. 100 pour le camionnage. Les sections qui suivent présentent le point de vue des témoins sur le potentiel qu'offre le transport maritime à courte distance par conteneur au Canada et sur les obstacles susceptibles de nuire à son développement.

1. Le potentiel du transport maritime à courte distance par conteneur au Canada

« Le transport sur courte distance le long du fleuve et des Grands Lacs est une solution à envisager pour diminuer les pressions exercées sur notre système de transport terrestre déjà surchargé et pour améliorer la capacité dont a tant besoin l'ensemble du système de transport au Canada. »

*Richard (Dick) Corfe
Président et chef de la direction
Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent*

Au dire de certains témoins ayant comparu devant le Comité, le transport maritime à courte distance offre différentes façons d'augmenter la capacité et l'efficacité de notre système de transport des marchandises conteneurisées. Il permettrait par exemple l'établissement de ports à conteneurs importants au Canada et le transbordement des conteneurs vers des ports des États-Unis, sans les problèmes liés au cabotage. Un témoin était d'avis que le transport maritime à courte distance représente l'une des rares avenues qu'il reste au Canada pour surmonter la crise des importations en provenance de l'Asie, lesquelles engorgent déjà les terminaux à conteneurs, les chemins de fer et les routes. Le Comité a appris qu'une autre forme de transport maritime à courte distance, c'est-à-dire le chargement et le déchargement de porte-conteneurs au moyen de barges, a permis au delta de la rivière des Perles de devenir la région la plus productive de Chine. Des activités de

transport maritime à courte distance du genre pourraient être une possibilité à exploiter par les collectivités de la côte ouest et de la côte est du Canada, et le long de la Voie maritime du Saint-Laurent, car celles-ci n'auront jamais l'infrastructure terrestre nécessaire pour les relier aux plus gros marchés dans leurs régions respectives.

Selon ce qu'a appris le Comité, le transport maritime à courte distance par conteneur le long du Saint-Laurent et du corridor des Grands Lacs profitera à l'ensemble des Canadiens, car il facilitera le déplacement des marchandises et, indirectement, des gens. On a laissé entendre que la Voie maritime du Saint-Laurent est en mesure d'appuyer la gestion efficace du nombre croissant d'expéditions de conteneurs et de réduire l'engorgement des routes et des chemins de fer, tout en étant respectueuse de l'environnement. Compte tenu qu'elle fonctionne présentement à 60 p. 100 de sa capacité, la Voie maritime possède l'infrastructure nécessaire pour manutentionner de gros volumes de fret conteneurisé (250 000 à 300 000 EVP par année) transportés par des navires d'une capacité individuelle pouvant atteindre 1 000 EVP. Les partisans du transport maritime à courte distance le long de la Voie maritime du Saint-Laurent admettent qu'il n'avantagera peut-être pas les livraisons justes à temps, mais qu'il sera le mode de transport de prédilection des expéditeurs voulant un service régulier et fiable. Quand bien même la Voie maritime ne deviendrait pas la principale voie de transport des conteneurs, on a suggéré d'en faire un des éléments du modèle de solutions adopté, par exemple, en l'utilisant comme une soupape de décharge pour le système de transport de surface. Un témoin qui souhaite que les porte-conteneurs de collecte puissent naviguer le long de la Voie maritime a soutenu que la proposition deviendra plus intéressante sur le plan économique à mesure qu'augmenteront les difficultés causées par l'engorgement des chemins de fer et des routes. Dans le même ordre d'idées, un représentant de l'industrie manufacturière a fait valoir que le transport maritime à courte distance par conteneur dans les Grands Lacs serait sans doute le moyen le plus facile d'accélérer le passage à la frontière, car il réduira la congestion aux postes frontaliers terrestres.

Le Comité a appris que le transport de conteneurs dans les Grands Lacs représentait un potentiel énorme. Un témoin a indiqué qu'il sera impossible de construire suffisamment de routes au cours des 50 prochaines années pour soutenir la croissance du trafic et qu'il faudra passer au transport modal. Le transport maritime à courte distance pourrait être une solution si les conteneurs ou les trains routiers pouvaient être expédiés par les Grands Lacs. On libérerait ainsi les ponts et les autoroutes et les expéditeurs économiseraient temps et carburant. Par exemple, en ce moment, General Motors charge des camions qui empruntent l'autoroute 401 en direction de Detroit, où ils se retrouvent coincés dans le bouchon au pont Ambassador, alors que le port d'Oshawa se trouve à 150 mètres de son usine. Un témoin était d'avis que le trafic transfrontalier de surface généré par une automobile construite au Canada pourrait être plus économique s'il empruntait le transport maritime. Toutefois, pour tirer parti de cette possibilité, il faudra créer une infrastructure pour la manutention des conteneurs et les installations douanières dans les ports des Grands Lacs. Apparemment, il est possible de transformer un port en port à conteneurs en investissant à peine 3 millions de dollars pour faire l'acquisition d'une grue terrestre et d'un service de barge. Compte tenu des

avantages qu'apportera le transport maritime à courte distance par conteneur dans les Grands Lacs et des investissements relativement modestes à effectuer dans l'infrastructure, un témoin a affirmé que le Canada devait prendre des mesures immédiates et urgentes afin de permettre le transport par barges sur les Grands Lacs.

Le transport maritime à courte distance par conteneur entre le port d'Halifax et les États-Unis est intermittent. Il semblerait également que le transport maritime à courte distance vers les États-Unis depuis le port d'Halifax fait concurrence aux services de camionnage pour les destinations se trouvant au sud de Philadelphie. Dans les marchés plus au sud, la demande est moins grande, mais le transport par camion restera toujours plus concurrentiel lorsqu'il s'agit de plus petits volumes. Ainsi, les marchandises expédiées du Canada aux Antilles sont transportées à l'heure actuelle par camion jusqu'au New Jersey ou à Miami, où elles sont chargées à bord de porte-conteneurs faisant route vers leur destination finale. En fin de compte, l'expéditeur qui cherche un service de transport bon marché choisira le transport maritime à courte distance, s'il s'agit là d'une solution de rechange concurrentielle. En revanche, celui qui cherche un temps de transit plus court favorisera le transport par camion.

2. Les obstacles au transport maritime à courte distance par conteneur au Canada

« Le fardeau réglementaire imposé aux routes intérieures et internationales [est] très différent. »

*Mary Brooks, Ph. D., professeure
William A. Black Chair of Commerce
Université Dalhousie*

Bien que la plupart des témoins reconnaissent les avantages apportés par l'utilisation grandissante du transport maritime à courte distance au Canada, plusieurs croient que les services aux conteneurs ne se développeront pas, en raison surtout de la compétition que se livrent les services ferroviaires et les services de camionnage. En ce qui a trait à l'utilisation de la Voie maritime du Saint-Laurent pour le transport par conteneur, les témoins n'étaient pas convaincus que les expéditeurs s'engageraient à offrir un service de transport maritime à courte distance qui ne fonctionne que neuf mois par année alors que les services ferroviaires fonctionnent toute l'année. Des représentants de l'industrie du transport routier se sont demandé si les services de transport maritime à courte distance pourraient rivaliser avec le transport par camion pour ce qui est du service de livraison le lendemain. En outre, les barges ont tendance à transporter le même genre de produits que les chemins de fer, ce qui

n'est pas le cas des camions. De plus, on a laissé entendre que les services de porte-conteneurs de collecte à courte distance assurés depuis un mégaport de la côte de l'Atlantique vers l'intérieur du continent ne sont pas plus logiques. Le port d'Halifax devrait se doter d'un plus gros terminal pour être en mesure d'accueillir des navires ayant une capacité de 12 000 EVP. Par ailleurs, les navires collecteurs auraient la même dimension que les porte-conteneurs qui desservent déjà Montréal directement.

Le Comité a appris que le fardeau réglementaire imposé à l'industrie du cabotage risque d'empêcher le développement des services de transport par conteneur à courte distance. Il semblerait, par exemple, que l'ensemble des coûts associés aux droits de douane de 25 p. 100 que doivent payer les navires qui n'ont pas été construits au Canada, ainsi qu'à l'obligation de battre pavillon canadien et au respect des normes de la Garde côtière, totalise près de 50 p. 100 du coût en capital d'un bateau. De plus, l'initiative de recouvrement des coûts de l'Agence des services frontaliers du Canada impose des coûts à tous les nouveaux services internationaux, comme les services nécessaires pour assurer le transport maritime à courte distance à travers les Grands Lacs entre le Canada et les États-Unis. En outre, les coûts des services de pilotage dans la Voie maritime des petits porte-conteneurs utilisés pour le transport maritime à courte distance seraient de 200 à 300 p. 100 plus élevés par unité de cargaison que ceux du transport en vrac. Pour finir, le régime de réglementation des États-Unis favorise les cargaisons qui arrivent dans un port par camion et non par bateau, car les expéditeurs paient une taxe pour l'entretien des ports calculée selon la valeur de la cargaison acheminée par bateau, et non par camion.

Les témoins qui ont pu faire des commentaires sur la question du transport maritime à courte distance ont soumis de nombreuses suggestions visant à améliorer la viabilité des services de transport maritime à courte distance par conteneur au Canada et en Amérique du Nord. Ils ont recommandé d'abolir les droits de douane de 25 p. 100 sur les navires étrangers étant donné que l'industrie canadienne de la construction navale ne produit pas les navires spécialisés requis pour assurer le transport maritime à courte distance. On a laissé entendre que, si les droits de douane étaient éliminés, l'industrie canadienne de la construction navale pourrait même en profiter, car elle pourrait assurer l'entretien des navires construits à l'étranger. En outre, des témoins ont soutenu que la valeur des droits perçus est minime et que les efforts requis pour l'administration de la taxe n'en valaient pas la peine. Un témoin a recommandé que soit révisé le règlement sur le pilotage de manière à dispenser les navires battant pavillon canadien. On augmenterait ainsi la capacité concurrentielle du transport maritime à courte distance dans la Voie maritime du Saint-Laurent, qui pourrait rivaliser avec les autres modes de transport. On a également suggéré que les péages dans la Voie maritime ne couvrent que les frais d'exploitation des navires et que le gouvernement du Canada, le propriétaire de l'infrastructure de la Voie maritime, assume à l'avenir les coûts d'investissement. Enfin, le Comité a appris que les droits de services à la navigation maritime (DSNM) de la Garde côtière canadienne devraient être abrogés, car ils représentent pour l'industrie du transport maritime un coût d'à peu près 40 millions de dollars, une somme qui ne se compare pas à celle que doit assumer le transport ferroviaire ou le transport routier. On prévoit que les pertes de revenus causées par

l'élimination des DSNM que subira le gouvernement fédéral seront compensées par la réduction de l'entretien des infrastructures terrestres et des investissements qui y sont faits, ainsi que par les retombées environnementales positives pour le public (dont il est question plus loin dans le rapport) découlant de l'augmentation des activités de transport maritime à courte distance.

Quelques témoins ont fait remarquer que les problèmes de cabotage qui surviennent lorsqu'un navire étranger, assujéti à la *Loi sur le cabotage*, veut offrir un service entre deux ports établis dans des pays différents, font du transport maritime à courte distance un sujet de politique internationale. Le Comité a appris que le cabotage est un enjeu du libre-échange avec les États-Unis, une question que ceux-ci ne voulaient pas aborder avec le Canada jusqu'en 2005. Même si, au cours des dernières années, Transports Canada a tenu partout au Canada des ateliers sur le transport maritime à courte distance et organisé une réunion avec les États-Unis et le Mexique en avril 2006, les seuls progrès accomplis à ce jour en vue d'augmenter les activités liées au transport maritime à courte distance à l'échelle internationale se résument à la signature d'un accord avec les États-Unis et le Mexique concernant l'étude des pratiques exemplaires. À moins qu'on ne permette le cabotage dans le cadre du transport maritime à courte distance, les expéditeurs étrangers qui utilisent ce genre de transport seront obligés de limiter leurs activités à des services de navette et seront privés des possibilités de triangulation afin d'offrir des services moins coûteux que ceux de l'industrie du transport routier.

Selon un témoin, la solution au problème de cabotage se trouve dans une entente bilatérale avec les États-Unis ou dans le cadre de l'ALENA, comprenant le Mexique. De l'avis d'un autre témoin, le Canada pourrait négocier, dans le cadre du protocole de coopération sur le transport maritime à courte distance, une exemption pour le cabotage effectué dans les pays membres de l'ALENA. Un autre témoin a recommandé que la *Loi sur le cabotage* soit réexaminée séparément. Il a été recommandé que, pendant les négociations bilatérales, le Canada fasse pression auprès des États-Unis afin d'éliminer la taxe pour l'entretien des ports, pour ainsi augmenter la capacité concurrentielle du transport maritime à courte distance à travers les Grands Lacs par rapport aux services de camionnage.

À la lumière des témoignages qu'il a entendus, le Comité estime que des obstacles réglementaires et financiers considérables gênent l'expansion du transport maritime des conteneurs sur courte distance. Il faudra éliminer ou aplanir considérablement ces obstacles pour que ce mode de transport gagne en popularité. À cette fin, certains changements s'imposent aux politiques fiscales et de frais d'utilisation du Canada, de même qu'au régime de cabotage.

Par conséquent, le Comité recommande :

9. Que le gouvernement appuie la croissance du transport maritime sur courte distance :

- en éliminant les droits perçus par le gouvernement fédéral sur les navires importés destinés à ce type de transport;
- en exonérant les entreprises de transport maritime de conteneurs sur courte distance des droits de services à la navigation maritime;
- en exonérant les nouveaux ports à conteneurs sur les Grands Lacs des frais d'installation de nouveaux services de douanes;
- en exonérant les navires faisant le transport maritime de conteneurs sur courte distance des frais de pilotage sur la Voie maritime du Saint-Laurent;
- en amenant les États-Unis à exonérer ces navires des taxes d'entretien des ports; et
- en négociant des franchises multilatérales de droits de cabotage pour les entreprises de transport maritime de conteneurs sur courte distance.

F. PERSPECTIVES DU TRANSPORT INTÉRIEUR

Les terminaux à conteneurs fournissent un lien entre deux étapes du déplacement d'un conteneur, habituellement entre deux modes de transport. Les terminaux à conteneurs maritimes facilitent le transfert des conteneurs entre les modes de transport maritime et de surface, tandis que les terminaux intérieurs à conteneurs (appelés aussi terminaux intermodaux intérieurs ou ports intérieurs) peuvent transférer un conteneur d'un camion à un train et inversement. Les sections qui suivent présentent le point de vue des témoins sur les avantages des terminaux intérieurs à conteneurs et sur les possibilités d'aménager des installations du genre dans les Prairies et en Colombie-Britannique. De l'avis de la plupart des témoins, même si les terminaux intérieurs à conteneurs sont utiles lorsqu'ils peuvent améliorer le rendement du système de transport des conteneurs, ils sont du ressort du secteur privé.

1. Les arguments des partisans de l'aménagement de terminaux intérieurs à conteneurs

« Je suis un fervent partisan des ports intérieurs. Il nous en faut davantage pour rendre notre système plus efficace [...] Que ce soit à Saskatoon, en Saskatchewan, au Manitoba ou à Edmonton, si nous considérons le réseau ferroviaire rationalisé, plusieurs ports intérieurs pourraient être utiles. »

*John Vickerman
Directeur-fondateur, TranSystems*

Le Comité a appris que les terminaux intérieurs à conteneurs peuvent soulager la congestion dans les terminaux maritimes, car ils fournissent de l'espace d'entreposage et des services de manutention des conteneurs en route vers leur destination. De plus, les terminaux intérieurs sont susceptibles d'offrir des possibilités de développement régional, si les marchandises d'importation peuvent être déchargées afin d'être redistribuées et de générer des activités à valeur ajoutée et si les producteurs régionaux ont accès à des conteneurs vides pour expédier des marchandises destinées à l'exportation et au marché intérieur. Des témoins ont indiqué que les débouchés qu'offre le réseau ferroviaire du Canada, qui relie les ports de l'Ouest et les immenses marchés du Midwest américain, sont suffisamment nombreux pour justifier la construction de terminaux intermodaux intérieurs.

Certains témoins étaient d'avis que l'Amérique du Nord aura probablement besoin d'un plus grand nombre de terminaux intérieurs à conteneurs pour augmenter l'efficacité du système de transport des conteneurs. Cela dit, un autre témoin a informé le Comité que, pour qu'une installation soit exploitable économiquement, il faudrait informatiser à peu près tous les mouvements de marchandises entre les ports, les chemins de fer et les ports intérieurs. Le Comité a aussi appris qu'il serait souhaitable que le terminal intermodal intérieur soit situé le plus près possible d'une intersection d'une voie ferrée principale, d'une bonne autoroute et à proximité d'un centre urbain.

Les fonctionnaires de Transports Canada ont dit au Comité que, en fin de compte, ce sont les chemins de fer qui décideront probablement de l'emplacement et du nombre de terminaux intérieurs à conteneurs au Canada. En général, les autres témoins affirmaient que le développement des ports intérieurs devait être confié au secteur privé. À cette fin, il a été recommandé que le gouvernement fédéral prenne toutes les mesures nécessaires pour encourager la construction d'installations portuaires intérieures concurrentielles.

2. Possibilités pour les Prairies

« Il nous suffirait de faire sortir ce trafic de Vancouver, et ce serait à son avantage car elle pourrait ainsi accroître son débit. La solution la plus logique consisterait à traverser les montagnes et à manutentionner les conteneurs dans les Prairies. »

*C.M. (Red) Williams, président
Saskatchewan AgriVision Corp.*

« Ce qu'un conteneur vide représente, c'est la capacité, la possibilité de prendre nos produits bruts, que nous produisons avec excellence, et d'en faire un conditionnement de première qualité ... Le nombre de conteneurs en provenance de Chine qui passent par Chicago est tel que l'on pourrait y enfourner la totalité de la récolte canadienne pour le voyage de retour. Voilà le potentiel que nous voulons attirer ».

*Doug Campbell, PDG
Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port*

Les Prairies pourraient offrir des endroits convenables pour un terminal intérieur de conteneurs. Des conteneurs vides, en nombre suffisant pour transporter l'ensemble des

récoltes du Canada, se déplacent actuellement entre l'Asie et Chicago. Le réseau de transport passe déjà par les Prairies, et les producteurs exportateurs s'y trouvent. Des témoins ont dit au Comité qu'il était possible, dans les Prairies, d'attirer le trafic des ports de l'Ouest en triant et en assemblant des trains et en les faisant circuler par la Soo Line du CP, entre Minneapolis et Chicago. La Soo Line relie également Moose Jaw à Winnipeg, Toronto et Montréal à l'est. Le port de Moose Jaw exerce déjà des activités importantes de soutien des chemins de fer, comme l'alimentation en carburant, l'assemblage des trains, les changements d'équipage et l'entretien, lesquelles pourraient rendre possible l'aménagement d'un port intérieur. Comme Moose Jaw, Saskatoon représente elle aussi un couloir ferroviaire transcontinental. Ses terrains et sa main-d'œuvre sont peu coûteux et elle pourrait approvisionner les conteneurs en provenance des ports de l'Est et de l'Ouest du Canada et les expédier à Chicago et à Memphis. Quelques témoins ont laissé entendre que Moose Jaw serait l'endroit idéal pour aménager un terminal intérieur à conteneurs sur le réseau du CP, tandis que, pour le CN, Saskatoon serait l'endroit le plus logique. D'autres voyaient aussi Regina comme emplacement possible. Selon un témoin, il serait également intéressant pour Winnipeg d'aménager un terminal intérieur à conteneurs sur la ligne du CN, car le CN cible le trafic de marchandises entre le nord de la Chine et le cœur des États-Unis et du Canada, en passant par Prince Rupert.

Le SmartPort de Kansas City pourrait servir de modèle de port intérieur dans les Prairies, en raison de sa proximité avec les diverses voies de transport de surface (CISCOR, ALENA et Asie-Pacifique). Le concept de port « intelligent » offre plutôt une perspective de développement régional. Il vise à produire des activités à valeur ajoutée au moyen de la gestion et du tri du trafic ferroviaire et d'activités dans la zone franche dans plusieurs entrepôts de stockage établis dans une vaste zone géographique pouvant comprendre des villes comme Regina, Moose Jaw, Saskatoon, Prince Albert et Winnipeg. Il a été proposé que des assembleurs et des désassembleurs d'Asie viennent s'installer dans un port intelligent, emmenant avec eux des conteneurs d'importation qui, une fois vides, pourraient servir à l'exportation des produits locaux. Un autre témoin a reconnu que l'accès à des conteneurs vides pourrait transformer les Prairies en une plaque tournante du transport des marchandises. Les Prairies n'atteindront jamais les marchés émergents de la Chine si elles ne disposent pas de ports intérieurs pour charger leurs produits dans des conteneurs à leur point d'origine.

Les partisans de l'aménagement de ports intérieurs dans les Prairies soutiennent que les industries à valeur ajoutée représentent l'avenir des Prairies et que, pour aider à leur développement, il faut mettre en place un système de transport souple des conteneurs. Pour attirer le trafic conteneurisé des ports de l'Ouest vers les ports intérieurs de la Saskatchewan, il faut pouvoir compter sur un bon réseau ferroviaire et autoroutier. À cette fin, les intervenants régionaux ont dit au Comité qu'ils aimeraient avoir un meilleur appui du gouvernement fédéral pour apporter les améliorations nécessaires aux routes. En outre, en raison de la faible demande de conteneurs d'importation qui existe à l'heure actuelle, il est difficile d'attirer suffisamment de conteneurs pour répondre à la demande locale de conteneurs destinés à l'exportation.

Les représentants des chemins de fer ont recommandé que les intervenants en faveur de l'aménagement d'un terminal intérieur à conteneurs dans les Prairies trouvent un moyen d'offrir aux compagnies de transport maritime des incitatifs économiques afin de les encourager à relocaliser leurs conteneurs dans les Prairies. Un autre témoin a renchéri en disant qu'il faut trouver le moyen de regrouper 25, 50 ou 100 charges de wagon, de les remplir immédiatement et de transformer les coûts en recettes pour les chemins de fer et les lignes de navigation. Un autre encore a dit qu'on aurait tort de recourir à une loi pour obliger les chemins de fer à relocaliser les conteneurs, car ce serait contraire au principe de libre marché. Ce témoin considérait que, s'il était possible de faire de l'argent en payant le chemin de fer pour qu'il repositionne les wagons vides et en imposant des frais d'utilisation aux agriculteurs, un investisseur privé accepterait de créer l'infrastructure simple que cela exigerait. Si les chemins de fer avaient accès à une voie et à des voies d'évitement pour rassembler et acheminer 6 000 pieds de trains-blocs de conteneurs vides, et pour ensuite changer la locomotive de place pour transporter ces mêmes conteneurs pleins en sens inverse, l'économie des chemins de fer ne serait pas compromise. Si les expéditeurs de marchandises pouvaient aller chercher un conteneur vide et en rapporter un autre plein dans un délai de 48 heures, les lignes de navigation ne s'opposeraient pas à une mesure du genre. Le rôle du gouvernement consisterait alors à faire en sorte que le débit des routes soit suffisant pour permettre aux expéditeurs d'aller chercher tous les wagons vides au début du processus et de les rapporter pleins à la fin. Le même témoin a indiqué que cette approche du transport intérieur des conteneurs, simple et facile à appliquer, conviendrait davantage aux besoins des producteurs agricoles des Prairies que le concept de centre de distribution mis de l'avant par d'autres témoins. Il a ajouté que les exportateurs de marchandises ne voudront pas qu'on leur fournisse un entrepôt, pas plus qu'ils ne voudront payer quelqu'un pour manutentionner leurs produits, car ils peuvent eux-mêmes charger les conteneurs.

3. Possibilités pour la Colombie-Britannique

« Pour le Nord de la Colombie-Britannique, c'est l'occasion de faire transporter des produits d'exportation existants par conteneur, ce qui fera baisser le nombre d'avaries et de pertes, augmentera la qualité et assurera une plus grande fiabilité. »

*Son honneur Colin Kinsley, maire
Ville de Prince George*

En l'absence de ports intérieurs en Colombie-Britannique, le réseau ferroviaire et routier de cette province serait surtaxé inutilement. Ainsi, alors même que 50 000 camions

quittent Kamloops à destination de Vancouver, des conteneurs vides arrivent par le CP à Vancouver à partir de Kamloops. Dans le Lower Mainland, le chargement du camion en provenance de Kamloops et le conteneur vide demandent trois fois plus de déplacements de camions pour acheminer le produit jusqu'au port dans un conteneur.

Des représentants du Nord de la Colombie-Britannique ont dit au Comité que le terminal à conteneurs de Prince Rupert offrait la possibilité d'aménager un terminal intérieur à conteneurs à Prince George. Le fait que la ligne nord du CN, qui se termine au port de Prince Rupert, soit une ligne express assurant une liaison en 90 heures entre Prince George et Chicago, confirme la pertinence de cette possibilité. Le Comité a appris que cette ligne express est la seule ligne ferroviaire majeure à disposer d'une capacité importante, et qu'elle fait actuellement l'objet d'investissements en vue d'accroître la capacité de son matériel roulant et de sa voie ferrée. Par ailleurs, pour le Nord de la Colombie-Britannique, l'actuelle pénurie d'exportations conteneurisées vers l'Asie favorise encore plus l'aménagement d'un port intérieur, puisque cela permettrait de transporter à meilleur prix les exportations régionales par conteneur, en s'assurant qu'elles arriveront intactes à destination et à temps. Le Comité a appris que divers produits d'exportation de la région pourraient tirer profit du retour à charge des conteneurs. Par exemple, la Chine représente un marché potentiel pour le pin tordu, si on pouvait en exporter des volumes suffisants. Le biocombustible (granulés de bois) est un autre produit régional qui gagnerait à être exporté par conteneur en Asie. Les producteurs agricoles du nord-ouest de l'Alberta pourraient eux aussi bénéficier des possibilités d'exportation qu'offrirait un terminal intérieur à conteneurs établi à Prince George.

Des témoins ont fait valoir au Comité que les améliorations apportées par l'établissement d'un terminal intérieur à conteneurs dans la région pourraient stimuler l'activité économique des autres industries du Nord de la Colombie-Britannique. De plus, les recettes potentielles pour la région découlant du transport de retour des conteneurs destinés à l'exportation pourraient donner au terminal à conteneurs du port de Prince Rupert un avantage concurrentiel, car, la plupart du temps, les transporteurs ferroviaires, les terminaux et les lignes de navigation préfèrent transporter des charges utiles plutôt qu'expédier des conteneurs vides, si cela n'engendre pas de coûts de relocalisation ou des retards supplémentaires. Selon certains témoins, le gouvernement fédéral devrait contribuer à mettre cette possibilité à profit en adaptant sa politique fiscale et sa politique en matière d'aménagement du territoire de façon à faciliter l'aménagement de ports intérieurs, tout en apportant une contribution financière à l'infrastructure.

Eu égard à ce concept de terminaux intérieurs, le Comité fait observer que le port de Churchill pourrait s'avérer une solution attrayante pour l'expédition des marchandises. Pourvu de meilleures capacités de déglacage, il pourrait devenir un port spécialisé pour certains produits de base (comme les produits de grain spécialisés). Compte tenu de l'intérêt accru que suscite le transport des marchandises en eaux arctiques, ce port offre des perspectives de croissance intéressantes. Il faut cependant souligner que, pour en arriver là, il

faudra investir dans l'infrastructure portuaire et ferroviaire. L'annexe F traite plus en détail de l'aménagement d'installations portuaires dans le Nord.

Le Comité souscrit à l'aménagement de terminaux intérieurs parce qu'il pense que le système de transport par conteneur en retirera de gros avantages. Selon lui, ces terminaux contribueront à réduire l'encombrement dans les ports, en fournissant un moyen de déplacer rapidement les conteneurs de la zone portuaire, à réduire l'encombrement des voies de circulation autour des ports, à créer de l'emploi dans des localités intérieures, à améliorer l'accès à des centres intérieurs pour les expéditeurs et à mettre un nombre accru de conteneurs vides à la disposition des exportateurs.

Le Comité pense, comme la majorité des témoins, que l'aménagement de terminaux intérieurs devrait être laissé en grande partie au secteur privé. Les décisions stratégiques sur leur emplacement seraient vraisemblablement dictées, dans une vaste mesure, par la proximité de voies ferrées. Cela étant dit, certaines politiques fédérales, telles que les règlements concernant l'activité dans les zones franches et l'utilisation de conteneurs internationaux (dont il était question à la section sur la politique douanière), ou la politique fiscale applicable à l'équipement ferroviaire, pourraient avoir un impact sur l'efficacité des terminaux à conteneurs intérieurs.

Pour ce qui a trait aux zones franches, un témoin a indiqué que la politique canadienne sur les centres de distribution des exportations faisait fausse route, n'ayant suscité que très peu d'activité de libre-échange et de génération de valeur ajoutée au Canada par rapport aux politiques américaines relatives aux zones franches. Un autre témoin a fait valoir que l'utilité de terminaux à conteneurs dans les Prairies serait fonction de l'activité dans les zones franches. Le Comité pense que tout cela mérite plus ample réflexion.

Par conséquent, il recommande :

- 10. Que le gouvernement établisse des zones franches intérieures afin d'attirer des investissements et d'accroître l'efficacité et la rentabilité des terminaux intérieurs.**

G. SÉCURITÉ ET EFFICACITÉ

Pour plusieurs, les gains en efficience dans le système de transport conteneurisé ne doivent pas se faire au détriment de la sécurité, car celle-ci constitue une condition essentielle au commerce au Canada. Les sections qui suivent présentent le point de vue des témoins sur l'environnement de sécurité, ainsi que sur les façons d'améliorer l'efficacité du système de transport sans pour autant compromettre la sécurité, et de tirer parti de l'environnement de sécurité afin d'apporter au Canada un avantage concurrentiel dans l'industrie du transport du fret conteneurisé en Amérique du Nord.

1. L'environnement de sécurité

« Certes, il restera toujours des éléments de risque pour la sûreté dans les réseaux de transport, mais on estime que les ports canadiens sont sûrs au regard des normes internationales auxquelles nous adhérons. »

*Michael H. Broad, président
Fédération maritime du Canada*

Transports Canada supervise la sécurité portuaire. Ses représentants ont dit au Comité que le ministère a reconnu l'importance de mettre en équilibre les exigences en matière de sécurité et le déplacement efficient et efficace des personnes, et aussi les questions de protection des renseignements personnels. À cette fin, Transports Canada a l'intention d'effectuer les investissements nécessaires pour arriver au plus haut niveau de sécurité possible tout en évitant des répercussions injustifiées sur le transport des marchandises et les coûts à assumer par les expéditeurs. Parmi les initiatives de sécurité menées par Transports Canada, mentionnons le Programme de contribution pour la sûreté maritime, qui dispose d'une enveloppe de 115 millions de dollars, et le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime (annoncé en juin 2006 et devant être mis en œuvre en décembre 2007), lequel exige que les travailleurs maritimes qui remplissent certaines fonctions ou qui ont accès à certaines zones réglementées se soumettent à la vérification de leurs antécédents. De plus, Transports Canada exige désormais que les navires entrants et les marchandises qui arrivent au pays se rapportent dans un délai de 96 heures. Le ministère collabore également en ce moment avec la GRC et d'autres organismes afin d'élaborer des options en vue d'adopter une approche intégrée et mieux coordonnée du maintien de l'ordre dans les ports.

Si, comme il est indiqué précédemment, Transports Canada supervise la sécurité portuaire, le Comité a appris que c'est à l'autorité portuaire qu'il incombe d'assurer la sécurité dans le port et, dans la plupart des cas, à l'exploitant du terminal de faire de même dans le terminal. Selon les témoins, les opérations de sûreté au port de Montréal coûtent à l'autorité portuaire 2,5 millions de dollars par année et celle-ci compte investir 10 millions de plus pour maintenir la sécurité dans le port. Le port de Vancouver prévoit investir au cours des cinq prochaines années environ 31 millions de dollars pour l'amélioration de son système de sécurité. L'installation de dispositifs optiques de reconnaissance de caractères aux portails routiers et la mise en place de patrouilles de sécurité jour et nuit sont autant d'exemples d'initiatives entreprises par les exploitants de terminaux à conteneurs pour assurer la sécurité dans les ports. Les exploitants de terminaux à conteneurs ont mentionné au Comité qu'ils souhaiteraient que le gouvernement fédéral accorde plus d'argent pour adapter les installations et les dispositifs de sécurité dans les terminaux à conteneurs lorsque des changements sont apportés aux exigences en matière de sécurité.

C'est à l'Agence des services frontaliers du Canada qu'incombe la sécurité du fret. L'Agence des services frontaliers du Canada exige qu'on lui fournisse des renseignements 24 heures avant le chargement, avant même que le conteneur quitte le port d'origine. Si le conteneur est dédouané en vue du chargement, il peut y avoir des vérifications supplémentaires lorsqu'il arrive au Canada. L'Agence des services frontaliers du Canada effectue régulièrement des inspections au hasard des conteneurs (détection des radiations, rayons X, échantillons d'air, etc.), ainsi que des évaluations des risques afin de déterminer ceux qui seront soumis aux divers procédés et vérifications. Pour les conteneurs destinés aux États-Unis, on doit préparer un manifeste électronique et l'envoyer à l'avance à l'United States Customs and Border Protection, qui procédera à une évaluation des risques. Le Comité a appris qu'un Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, dont font partie tous les ministères et organismes qui jouent un rôle à cet égard (notamment, l'ASFC), s'intéresse aux aspects du système de sécurité du transport de marchandises liés aux conteneurs au Canada. On l'a aussi informé que Sécurité publique Canada étudiait présentement diverses options en vue d'accroître la surveillance dans les ports.

La norme de sécurité internationale à laquelle doivent se conformer les ports canadiens, les terminaux et les navires qui entrent au Canada est le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS). Ce code, élaboré par l'Organisation maritime internationale (OMI), est un ensemble complet de mesures visant à renforcer la sécurité dans le transport maritime et le commerce. Les représentants de Transports Canada ont informé le Comité que le code était mis en application au Canada par le biais du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, un cadre réglementaire axé sur le rendement qui accorde à chaque port et installation la souplesse nécessaire pour satisfaire aux exigences en matière de sécurité. L'Organisation mondiale des douanes a établi un ensemble de normes s'appliquant à la sécurité du fret et des conteneurs. L'OMI étudie actuellement les normes relatives à la sécurité des conteneurs (suivi, rapports, gestion de l'information et inspections). Même si le réseau de transport comportera toujours, d'une façon ou d'une autre, un élément de risque pour la sécurité, le Comité a appris que les ports

canadiens sont considérés comme étant sécuritaires et conformes aux normes internationales.

Les principaux programmes de sécurité auxquels se soumettent les camionneurs qui s'adonnent au transport transfrontalier sont le *Customs-Trade Partnership Against Terrorism* (C-TPAT), pour entrer plus rapidement aux États-Unis, et Partenaires en protection, pour entrer plus rapidement au Canada. Des témoins ont expliqué qu'il peut coûter des centaines de milliers de dollars pour obtenir la certification C-TPAT, laquelle exige des transporteurs qu'ils fournissent des renseignements détaillés sur leurs activités, leurs partenaires de la chaîne logistique et leurs employés. Même si les exigences de certification du C-TPAT sont plus sévères que celles du programme canadien Partenaires en protection, les transporteurs transfrontaliers doivent malgré tout faire une demande de certification et obtenir les autorisations voulues des deux programmes. Le Comité a appris que l'Agence des services frontaliers du Canada a entrepris récemment de consulter l'industrie afin de trouver une façon de regrouper les deux programmes pour faire en sorte que les transporteurs n'aient pas à obtenir les deux certifications. En outre, l'Agence des services frontaliers du Canada travaillerait en ce moment à l'élaboration d'une version canadienne du programme de manifestes électroniques des États-Unis appelé *Automated Commercial Environment*.

2. Problèmes sur le plan de l'efficacité

« D'autres initiatives [de sécurité] dans lesquelles le gouvernement s'est embarqué nous posent quelques problèmes opérationnels. Elles semblent aller à l'encontre de l'objectif d'acheminement du fret. Je ne dis pas que ces mesures ne sont pas nécessaires, mais je parle plus précisément de programmes sécuritaires qui semblent aller à l'encontre des échanges commerciaux. »

*Morley Strachan, vice-président
Opérations et développement des affaires
TSI Terminal Systems Inc.*

Certains témoins ont fait valoir au Comité qu'une plus grande collaboration entre Transports Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada pourrait améliorer l'efficacité dans les ports. Il semblerait, par exemple, que les ministères ne s'entendent pas tous sur l'emplacement choisi par l'ASFC pour installer le matériel d'inspection des conteneurs dans les terminaux à conteneurs. Certains soutiennent que l'emplacement du matériel a eu une incidence négative sur l'exploitation des terminaux. Des représentants du

port de Vancouver ont indiqué que les emplacements choisis par l'ASFC pour installer les portiques de détection des radiations dans les terminaux à conteneurs ont causé des pertes d'efficacité de l'ordre de 10 à 15 p. 100. Par ailleurs, le fait que les transporteurs de conteneurs aient à produire des rapports distincts pour l'Agence des services frontaliers du Canada et Transports Canada dénote un manque de collaboration et représente un fardeau administratif pour les transporteurs de conteneurs. Un témoin a recommandé que le président de l'Agence des services frontaliers du Canada fasse partie du Conseil maritime et industriel national pour ainsi mieux comprendre l'impact des politiques de l'ASFC sur le commerce maritime.

Des témoins ont fait part au Comité d'autres préoccupations d'ordre opérationnel causées par les initiatives de sécurité menées par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) dans les terminaux à conteneurs. Selon un exploitant de terminal à conteneurs, la décision de balayer tous les conteneurs pour détecter les radiations risque d'aggraver la congestion et d'augmenter les interruptions de service dans les terminaux. Un autre exploitant de terminal à conteneurs craint que le personnel de l'Agence des services frontaliers du Canada chargé de la surveillance du matériel de balayage, en étant installé à Ottawa tarde à réagir dans certaines situations, compromettant ainsi la sécurité dans le terminal. Un représentant d'une autorité portuaire s'oppose au fait que celle-ci soit responsable de tous les conteneurs entreposés sur sa propriété, y compris ceux que l'équipement de détection des radiations a identifiés comme un risque potentiel pour la sécurité, sans cependant avoir le pouvoir d'enquêter.

En ce qui concerne le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime, qui est entré en vigueur en décembre 2007, certains témoins ont dit au Comité que ce programme allait trop loin alors que d'autres ont soutenu le contraire. Les représentants des travailleurs portuaires syndiqués se sont prononcés contre le programme puisque, selon eux, le processus d'appel manque de transparence. Pour eux, les employés à qui l'on a refusé l'habilitation de sécurité et qui veulent contester cette décision devraient avoir accès à un processus indépendant et quasi judiciaire au lieu d'être obligés d'adresser leur appel à un Bureau de réexamen, un organisme faisant partie de Transports Canada. Il a été recommandé que les appels soient entendus par un juge ou, à tout le moins, par le Tribunal d'appel des transports du Canada. Un exploitant de terminal à conteneurs trouve que les vérifications des antécédents proposées par le programme, et auxquelles seront soumis les travailleurs portuaires, sont tout à fait démesurées. Réciproquement, un représentant d'une autorité portuaire a recommandé que l'ensemble des employés du port – et pas seulement ceux qui travaillent dans certaines zones, comme le propose le programme – se plient au *Règlement sur la sûreté du transport maritime*. On a également soutenu que l'approche axée sur les zones n'est pas pratique, car la main-d'œuvre peut être affectée chaque jour à différentes sections du port. En outre, on a fait remarquer que le programme va à l'encontre de la politique des États-Unis, qui obligera tous les travailleurs portuaires à se soumettre à partir de 2009 à des vérifications des antécédents.

Le Comité a appris que la nouvelle exigence de Transports Canada, qui oblige les transporteurs de fret maritime à fournir un préavis de 96 heures, a posé des problèmes aux chargeurs de conteneurs d'exportation de Vancouver. Cette exigence a eu pour effet de raccourcir le créneau de livraison disponible aux chargeurs de conteneurs d'exportation dans les terminaux, le faisant passer de près de 10 jours à une journée. Un représentant de l'industrie a expliqué que la réduction du créneau de livraison devient un problème sur le plan de l'efficacité et de la compétitivité, lorsque les chemins de fer n'expédient pas les conteneurs selon l'horaire établi.

Au dire de certains témoins, les nouvelles mesures de sécurité appliquées aux conteneurs avaient en fait rendu certains aspects du système de transport des conteneurs plus efficaces. Par exemple, le Comité a appris que l'inspection obligatoire des conteneurs qui voyagent par chemin de fer vers les États-Unis et l'exigence imposée aux exploitants de chemin de fer de s'inscrire au système de manifestes électroniques des États-Unis ont bel et bien procuré aux chemins de fer un avantage concurrentiel. Grâce à ces nouvelles mesures, les trains de conteneurs traversent la frontière en 10 minutes ou moins, une opération qui, pour des camions transportant le même nombre de conteneurs, prendrait plusieurs heures. Dans le même ordre d'idées, un représentant de l'industrie du transport a dit au Comité que certaines mesures de sécurité, comme l'envoi d'un préavis de 24 heures à l'Agence des services frontaliers du Canada pour signaler un chargement, ont augmenté l'efficacité.

Les représentants de l'industrie canadienne du transport routier craignent que des entreprises de leur secteur ne soient plus en mesure à la longue d'assumer les coûts des couches de sécurité supplémentaires. Ils signalent que plusieurs d'entre elles se sont retirées des affaires dernièrement. En particulier, l'industrie craint le dédoublement et le chevauchement des programmes de sécurité. Le Comité a appris que le coût du transport des marchandises ne cesse d'augmenter en raison des mesures de sécurité qui sont souvent mises en œuvre et évaluées séparément. Ainsi, l'éventail de programmes canadiens et américains ne se complète pas nécessairement et il semble que la situation soit en train de s'aggraver. Selon ces témoins, il est d'une importance capitale que l'Agence des services frontaliers du Canada crée un système qui soit compatible avec celui des États-Unis.

3. Autres possibilités

« Nous pouvons aider les Américains en les débarrassant de certains de leurs problèmes de sécurité. »

*Michael C. Ircha, Ph. D., professeur de génie civil
Université du Nouveau-Brunswick*

Quelques témoins ont dit au Comité que les préoccupations en matière de sécurité concernant le fret conteneurisé aux États-Unis fourniront peut-être aux ports canadiens la possibilité de devenir la porte d'entrée en Amérique du Nord des conteneurs destinés au marché américain. Toutefois, pour profiter de cette possibilité, les mesures de sécurité appliquées au Canada doivent concorder avec celles des États-Unis. Les autorités américaines exigent un prédédouanement au port d'origine, ce qui suppose le contrôle de sécurité et l'étiquetage des conteneurs au point de départ, puis la vérification et la vérification ultérieure de l'identité des conteneurs lors du chargement et du déchargement. On pourra procéder au port à une vérification de sécurité plus poussée des conteneurs ciblés par l'évaluation des risques, telle une inspection radiographique ou la détection des radiations. Si on installait dans un port canadien des dispositifs d'inspection de sécurité jugés acceptables à la fois par le Canada et les États-Unis, les fonctionnaires des douanes américaines accepteraient peut-être de laisser les cargaisons inspectées traverser la frontière sans s'arrêter, ce qui augmenterait la compétitivité des ports canadiens au chapitre du transport de conteneurs des États-Unis. Il est possible, par exemple, d'installer à l'intérieur de chaque conteneur des dispositifs qui analysent la lumière, l'oxygène, l'humidité et la température, et qui servent en même temps de système mondial de localisation. Tout changement survenu dans un conteneur serait ainsi enregistré par le dispositif. Les États-Unis obtiendraient l'« empreinte digitale » du conteneur et n'auraient alors aucune raison de le retarder à la frontière. Il est impératif d'élaborer des mécanismes et des régimes de réglementation qui permettraient aux agents américains affectés au contrôle frontalier de dédouaner facilement chaque remorque et chaque conteneur.

Le Comité partage l'avis des témoins qu'on ne saurait négliger la sécurité au profit de l'efficacité dans le transport des conteneurs sans nuire à notre capacité d'entrer sans problème aux États-Unis. Dans cette optique, il semble qu'on pourrait faire des progrès en mettant fin aux dédoublements et en harmonisant les programmes de sécurité des ministères et organismes.

Par conséquent, le Comité recommande :

- 11. Que le gouvernement harmonise les programmes de sécurité des différents ministères et organismes et utilise les technologies voulues (comme les appareils de reconnaissance optique de caractères) afin d'assurer le déplacement fluide des conteneurs dans les marchés domestiques et nord-américains.**

H. BESOINS EN MATIÈRE DE TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION

« En ce moment, un conteneur qui part de la Chine vers Vancouver a un document qui l'accompagne; quand il est pris en charge par le ferroviaire, un autre document est utilisé pour le transport vers une autre gare ferroviaire; ensuite, si c'est donné aux routiers, il faut faire un autre document, qui va ensuite amener le conteneur du ferroviaire jusqu'à la destination finale. »

*Sophie Tremblay
Coordonnatrice des dossiers techniques et opérationnels
Association du camionnage du Québec*

Le Comité a demandé à des témoins de lui faire part de leur point de vue à propos de l'importance de la technologie de l'information dans le système de transport des marchandises conteneurisées. Le Comité a constaté que les opinions sur le sujet variaient beaucoup, du fait peut-être que les témoins ne sont pas tous mêlés au même degré aux aspects opérationnels du système de transport des conteneurs.

Pour les témoins qui ne sont pas directement engagés dans le transport des conteneurs, les systèmes de transport « intelligents » apparaissent avantageux. Ces systèmes, qui reposent essentiellement sur l'échange d'information, la collecte rapide des données, un traitement intelligent et rapide, ainsi que la communication de données opportunes et utiles aux personnes concernées, peuvent augmenter la productivité des infrastructures existantes. Par exemple :

- a) si le propriétaire d'un navire utilisait les renseignements figurant sur le manifeste du transporteur ferroviaire pour trier la marchandise et la charger sur des navires en direction d'une destination ferroviaire particulière, et
- b) si l'exploitant de chemin de fer utilisait les renseignements figurant sur le manifeste du navire pour charger des trains se dirigeant vers une destination portuaire particulière, on pourrait doubler la capacité du terminal à conteneurs sans avoir à se procurer de nouveaux conteneurs ou de la main-d'œuvre supplémentaire, et ainsi, en faire profiter l'ensemble du système. Ces témoins ont fait des recommandations générales selon lesquelles les politiques fédérales devraient appuyer l'intégration et l'échange intelligent d'information auprès des acteurs de la chaîne d'approvisionnement par conteneurs. Selon eux, les

gouvernements devraient trouver un moyen d'encourager les navires et les chemins de fer à échanger des données détaillées sur les marchandises qu'ils transportent, car cela pourrait générer des économies de plusieurs milliards de dollars en investissements dans les ports.

Par contre, pour les représentants des volets opérationnels du système de transport des conteneurs – terminaux, lignes de navigation, chemins de fer, camionneurs – il n'existe aucun encouragement ni avantage concret à faire une plus grande utilisation de la technologie de l'information le long de la chaîne d'approvisionnement. Selon un exploitant de terminal à conteneurs, il n'y a aucun intérêt à faire un suivi plus rigoureux des conteneurs. Le Comité a appris que les fournisseurs de services et leurs clients peuvent suivre très facilement le parcours des conteneurs transportés par le transporteur maritime, au terminal et sur la voie ferrée, et que personne ne semble prêt à payer ce qu'il en coûterait pour transférer entre eux les données des différents systèmes de suivi. De plus, la concurrence pourrait empêcher dans le futur le développement du transfert d'information détaillée sur le fret entre les divers modes de transport.

Un représentant de l'industrie québécoise du transport routier recommande, pour faciliter l'échange des manifestes entre les chemins de fer, les lignes de navigation et les entreprises de camionnage, que le Canada adopte un système semblable au *U.S. Uniform Intermodal Interchange Agreement*, lequel gère tous les renseignements pertinents dans un document numérique unique accessible en tout temps sur Internet et mis à jour au fur et à mesure que les expéditions passent d'un mode à l'autre, ce qui améliore la transparence de la chaîne d'approvisionnement. L'adoption au Canada d'un système compatible avec celui des États-Unis faciliterait grandement le transport intermodal et transfrontalier au Canada.

Il semble que le transfert d'information détaillée sur le fret entre les ministères et organismes fédéraux ne soit pas très pratiqué non plus. Un représentant de l'industrie du transport a dit au Comité que l'Agence des services frontaliers du Canada et l'Organisation mondiale des douanes ont appuyé la notion de guichet unique, par lequel les manifestes produits par le transporteur maritime initial seraient transférés par voie électronique à l'Agence des services frontaliers du Canada, de manière à ce que les marchandises puissent être manutentionnées après leur entrée au Canada sans saisie de données supplémentaires. Néanmoins, il se peut qu'un tel guichet ne voie jamais le jour, car un certain nombre d'organismes fédéraux ont besoin de renseignements sur les navires, entre autres à des fins de sécurité, de trafic et d'inspection, et la législation relative à la protection de la vie privée leur interdit de partager ces renseignements. Selon un témoin, la création d'une organisation impartiale chargée de gérer les manifestes afin d'éviter tout problème potentiel sur le plan de la concurrence et de la protection des renseignements personnels serait un moyen de surmonter ces obstacles.

Le Comité trouve que toute mesure visant à accélérer le déplacement des conteneurs ne peut être que positive. Si la mise en commun de l'information, même limitée, pouvait s'avérer efficace en ce sens, alors ce serait une solution à adopter; sauf qu'elle ne devrait pas

engager la participation uniquement des gens de l'industrie du transport des conteneurs, mais aussi des ministères compétents. D'après les témoignages, il semble exister un certain nombre de technologies (dont des connaissances électroniques) qui facilitent la mise en commun de l'information.

Certains témoins étaient réticents à l'idée d'adopter des technologies de mise en commun de l'information. Le Comité compte donc sur le gouvernement fédéral pour prendre l'initiative dans ce domaine et trouver des moyens d'inciter les différents intervenants dans la chaîne d'approvisionnement à partager leur information. Il pourrait, par exemple, établir un protocole de mise en commun de l'information similaire au *U.S. Uniform Intermodal Interchange Agreement*. L'adoption au Canada d'un système compatible avec celui des États-Unis faciliterait grandement le transport intermodal et transfrontalier au Canada.

Par conséquent, le Comité recommande :

12. Que le gouvernement adopte un protocole de mise en commun de l'information similaire à l'*U.S. Uniform Intermodal Interchange Agreement*, afin de faciliter le déplacement des conteneurs dans les marchés canadien et nord-américain.

I. CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES

Le commerce international est le moteur principal des mouvements de fret conteneurisé et on prévoit que la croissance des échanges commerciaux ne ralentira pas. Même lorsque les expéditeurs choisissent le mode de transport le plus efficace, le fret conteneurisé produit de la pollution atmosphérique, laquelle contribue au changement climatique et au smog, ainsi que de la pollution par le bruit. L'infrastructure nécessaire pour le transport du fret conteneurisé détruit les terres et les voies navigables. Pour ces raisons, un grand nombre de projets d'infrastructure des transports doivent faire l'objet d'évaluations environnementales fédérale et provinciale. Les sections qui suivent présentent le point de vue des témoins sur l'impact sur l'environnement du transport des marchandises conteneurisées et sur le processus utilisé pour approuver les projets d'infrastructure.

1. L'impact relatif sur l'environnement des différents modes de transport

« Si nous, les consommateurs, étions moins impulsifs et n'exigions pas de recevoir nos commandes le lendemain mais plutôt deux semaines plus tard, alors la marchandise serait peut-être transportée d'une manière qui respecte plus l'environnement. »

*Mary Brooks, Ph. D.
William A. Black Chair of Commerce
Université Dalhousie*

À la lumière des témoignages qu'il a entendus, le Comité pense que l'on peut difficilement comparer l'impact sur l'environnement des différents modes de transport utilisés dans le transport intermodal. Par exemple, la voie maritime du Saint-Laurent représenterait, semble-t-il, une solution écologique pour le transport des conteneurs, car la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre (GES) par tonne-kilomètre générées par le transport maritime correspondent au dixième des émissions de GES produites par les camions et la moitié de celles générées par les chemins de fer. Toutefois, si les navires produisent moins d'émissions de gaz à effet de serre par tonne de marchandises que les camions, ils produiraient une plus grande quantité d'émissions de soufre, créant ainsi davantage de pluies acides. Les représentants de l'industrie du transport routier ont dit au Comité que le transport maritime et ferroviaire cause plus de pollution par

litre de carburant que le transport par camion et qu'il produit plus d'émissions de gaz à effet de serre et de matières particulaires.

Il semble ne faire aucun doute, toutefois, que la congestion et les retards causés par le système de transport des conteneurs accroissent l'impact négatif sur l'environnement engendré par les mouvements de conteneurs. Par exemple, la congestion dans les terminaux multiplie les opérations de manutention des conteneurs au moyen d'équipements au sol munis de moteurs à combustion, et les camions qui attendent pour ramasser ou livrer les conteneurs sont obligés de faire tourner leur moteur au ralenti. Bien qu'ils aient peu de contrôle sur la circulation des marchandises en provenance et à destination de leur terminal, les exploitants de terminaux ont pris des mesures pour réduire l'impact sur l'environnement causé par la congestion, comme faire respecter les restrictions relatives à la marche au ralenti, utiliser du biodiésel et acheter des véhicules hybrides. Pour leur part, les représentants de Transports Canada ont assuré au Comité que le ministère compte réduire l'impact sur l'environnement du transport des conteneurs en améliorant l'efficacité du trafic des conteneurs par le biais de la réduction de la marche au ralenti et de la congestion. Les représentants du ministère ont également affirmé que le transport maritime à courte distance, dont il a été question dans une section précédente, pourrait réduire l'engorgement des routes causé par la circulation des camions dans des zones bâties.

Dans le but de réduire l'impact sur l'environnement causé par l'industrie du transport routier, les représentants de cette industrie en Colombie-Britannique ont exprimé leur appui au plan d'action en 14 points de l'Alliance canadienne du camionnage sur l'air pur mis en œuvre depuis 2006⁵. Le Comité a appris que le retrait de milliers de poids lourds du réseau routier du Canada pourrait avoir un impact autant sur la qualité de l'air que sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Du point de vue de la politique fédérale, ce plan d'action nécessitera :

- a) une hausse du taux de déduction pour amortissement appliqué aux camions pour la période de 2007 à 2010 ou d'autres incitatifs financiers,
- b) la réduction de la taxe d'accise fédérale sur le carburant diesel à faible teneur en soufre utilisé dans les camions,
- c) le rétablissement et l'amélioration du programme de remise de Ressources naturelles Canada pour les technologies réduisant la marche au ralenti,
- d) l'approbation de l'installation de limiteurs de vitesse sur tous les camions exploités au Canada,

⁵ <http://www.cantruck.com/news/news/2006/pdf/CTA-CleanAirAct-GHG-Smog-TruckingPlan-Canada-Final.pdf>

en plus des autres mesures stratégiques fédérales et provinciales. La plus récente stratégie environnementale de l'Alliance canadienne du camionnage est appelée « Enviro Truck ». Elle a pour but de favoriser l'introduction sur le marché de moteurs de camion de 2007 et des années suivantes, ainsi que d'autres technologies visant à limiter l'empreinte écologique laissée par l'industrie. L'industrie aimerait que le gouvernement lui emboîte le pas en créant des crédits d'impôt et en mettant à sa disposition d'autres mécanismes fiscaux qui permettraient à cet équipement de pénétrer davantage le marché. Le nombre de camions munis de moteurs de 2007 ou des années suivantes qui circulent sur les routes se situe probablement en ce moment à moins de 10 000, car ces moteurs sont très coûteux. Des représentants de l'industrie québécoise du transport routier ont dit au Comité qu'ils souhaiteraient voir le gouvernement fédéral favoriser l'harmonisation de la réglementation provinciale afin de permettre l'utilisation de technologies éconergétiques sur les grands routiers à l'échelle du pays. Par exemple, les longs ensembles de véhicules (trains routiers doubles) qui circulent entre Québec et Toronto utiliseraient 50 p. 100 moins de carburant que deux tracteurs semi-remorque, mais les trains routiers doubles sont interdits en Ontario. Un autre témoin s'est dit d'accord avec l'idée de modifier les règles relatives à la déduction pour amortissement appliquée aux entreprises de camionnage, car, selon lui, celles-ci prendraient en compte l'actuel déséquilibre entre le Canada et les États-Unis et permettraient aux compagnies de transport de faire plus rapidement l'acquisition de nouveaux équipements.

Les représentants de l'industrie et de l'infrastructure du transport maritime à courte distance du Centre du Canada ont dit au Comité qu'il était regrettable que les expéditeurs ne prennent pas en considération les bienfaits sur l'environnement apportés par le transport maritime des conteneurs lorsque vient le temps de choisir le mode de transport à utiliser. D'après eux, le gouvernement fédéral serait la seule instance capable, grâce à des mesures incitatives, de prendre en compte l'impact sur l'environnement comme un élément important de la solution.

Un représentant de l'industrie ferroviaire a dit au Comité que, pour soulager la congestion causée par le système de transport des conteneurs et ainsi réduire l'impact sur l'environnement du fret conteneurisé, le gouvernement fédéral pourrait prendre les deux mesures suivantes : d'abord, appuyer l'aménagement de sauts-de-mouton, lesquels pourraient réduire la congestion aux passages à niveau, et ensuite, raccourcir le processus d'examen environnemental (dont il sera question dans la section suivante), de façon à augmenter plus rapidement la capacité de transport par rail. Selon les témoins, il est possible d'effectuer un examen environnemental plus rapide tout en étant consciencieux et en respectant les règles.

Un représentant d'une autorité portuaire a pressé le gouvernement fédéral d'étudier de plus près les avantages relatifs de différentes mesures environnementales. Le Comité a appris que le règlement fédéral envisagé pour les administrations portuaires a affaibli leur capacité concurrentielle sans pour autant leur procurer des avantages significatifs. Par exemple, Transports Canada a proposé un règlement obligeant les administrations portuaires à fournir des prises de courant pour brancher les navires sur le réseau du port afin

d'empêcher la marche au ralenti des moteurs au poste à quai, une dépense, pour le port, de 3 millions de dollars par poste à quai et de 1,5 million de dollars par navire, à assumer par le propriétaire du navire. S'il faut construire une nouvelle centrale hydroélectrique pour pouvoir fournir de l'électricité à un paquebot de croisière, l'autorité portuaire estime qu'il serait plus bénéfique pour l'environnement d'investir à la place dans un projet d'atténuation des impacts.

2. Formalités administratives et évaluations environnementales

« Le système environnemental du Canada est probablement le plus complexe du monde occidental, et peut-être même au-delà. C'est un processus extrêmement complexe et compliqué. »

*Capitaine Gordon Houston
Président-directeur général
Administration portuaire de Vancouver*

D'une façon générale, les témoins reconnaissent l'impact négatif sur l'environnement des services de transport. Mais tous se sont montrés préoccupés par la durée du processus d'évaluation environnementale, laquelle retarde d'autant la création d'une nouvelle infrastructure de transport. Plusieurs témoins ont fait valoir que la lenteur du processus d'évaluation environnementale avait des conséquences négatives sur l'efficacité et la compétitivité du Canada pour ce qui est du trafic du fret conteneurisé. Par exemple, le Comité a appris qu'une nouvelle voie de transport dans le sud de l'Ontario fait l'objet depuis six ans d'une évaluation environnementale, qui ne sera probablement pas terminée avant une dizaine d'années encore.

Les retards que prennent les autorisations environnementales, qui, de l'avis des témoins, constituent un problème au Canada, ne sont pas rares en Amérique du Nord. Les préoccupations à l'égard de l'environnement et la réglementation en la matière ont paralysé pendant trois ans et demi quelque 40 importants projets entrepris aux ports de Los Angeles et de Long Beach. Si le délai de traitement des demandes d'autorisation indique que l'on fait preuve de diligence raisonnable lors de l'évaluation environnementale, il semble que partout ailleurs dans le monde, les normes environnementales soient moins rigoureuses. Par exemple, un nouveau terminal portuaire à conteneurs d'une capacité supérieure à celle de tous les terminaux à conteneurs de la Colombie-Britannique et l'autoroute de 32 kilomètres de longueur pour s'y rendre ont été approuvés et construits à Shanghai, en Chine, en moins de trois ans. Fait intéressant à noter, un témoin a assuré le Comité que les Asiatiques s'inquiètent de plus en plus des questions environnementales et qu'il vaudrait la peine de rehausser l'image de marque du système de transport du Canada et de faire valoir ses

pratiques écologiques et éthiques afin de maintenir et d'accroître sa part de marché dans ce domaine.

Plusieurs témoins entendus considéraient que l'incertitude causée par la longueur du processus d'approbation environnementale fédérale menaçait le plan de mise en œuvre d'autres projets portuaires. Un témoin a laissé entendre qu'un mécanisme de pré-autorisation pourrait être utile, car il permettrait de poursuivre le développement du projet tout en respectant l'échéancier dicté par les conditions du marché. Plusieurs témoins ont suggéré que, idéalement, les gouvernements fédéral et provinciaux devraient traiter la même information et évaluer les exigences relatives aux mesures d'atténuation des impacts simultanément, conformément au délai établi dans le calendrier. En outre, il a été recommandé que le gouvernement fédéral veille à engager suffisamment de ressources pour garantir la réalisation opportune et rigoureuse d'examen environnementaux conformes aux besoins du public et des investisseurs.

Le Comité est parfaitement conscient de l'impact que les transports et leur infrastructure peuvent avoir sur l'environnement, et le Canada tirerait profit de toute mesure propre à minimiser cet impact. Des témoins pensent qu'on pourrait limiter cet impact en diminuant la congestion et les retards dans le transport des conteneurs. L'harmonisation des règlements provinciaux sur le camionnage pourrait aussi permettre l'utilisation de technologies éconergétiques sur les grands routiers à l'échelle du pays, ce qui aurait un impact positif parce que ces technologies sont non seulement économiques, mais plus propres.

Le Comité comprend les inquiétudes exprimées au sujet de la longueur et du caractère imprévisible des évaluations environnementales, ainsi que du partage des compétences entre le fédéral et les provinces. Par contre, il croit savoir qu'il s'agit d'une étape nécessaire et importante de tout projet de construction ou d'expansion d'une infrastructure. Cela étant dit, le Comité pense qu'il y a moyen de simplifier les choses dans certaines circonstances, par exemple en menant une étude fédérale-provinciale concertée, afin de permettre l'aménagement d'une infrastructure en temps opportun. Cela pourrait aussi aider les ports à produire des demandes motivées pour leurs projets.

Par conséquent, le Comité recommande :

- 13. Que le gouvernement encourage les provinces à harmoniser leurs règlements sur le camionnage afin de maximiser l'utilisation de technologies éconergétiques comme le concept Enviro Truck.**
- 14. Que le gouvernement modifie la déduction pour amortissement applicable à l'équipement afin que les entreprises de transport puissent faire l'acquisition de nouvelles technologies à haut rendement énergétique et plus propres.**

- 15. Que le gouvernement investisse davantage dans les sauts-de-mouton aux carrefours dans le but de réduire la congestion et d'éviter que les trains, les camions et autres véhicules ne tournent inutilement au ralenti.**
- 16. Que le gouvernement coordonne ses évaluations environnementales avec les études semblables menées par les gouvernements provinciaux et veille à ce que toutes ces études soient terminées dans un délai raisonnable, de telle sorte que les infrastructures de transport puissent être aménagées en temps opportun.**

J. QUESTIONS LIÉES À LA MAIN-D'ŒUVRE

« Le secteur des transports devra recruter et former des dizaines de milliers de travailleurs partout au Canada au cours des dix prochaines années, ce non seulement pour remplacer les travailleurs qui partiront à la retraite, mais également pour grossir l'effectif afin d'être en mesure d'absorber l'augmentation des volumes de trafic pour les importations en conteneurs et les exportations de marchandises diverses. »

*Lisa Baratta, gestionnaire, Services généraux
Western Transportation Advisory Council*

Des témoins pensent que le système de transport des conteneurs au Canada est victime de son succès, la main-d'œuvre suffisant tout juste à la demande dans différents segments de la chaîne d'approvisionnement. Il a été question dans une section précédente de la pénurie de main-d'œuvre et de travailleurs qualifiés qui affecte l'industrie du transport routier à la grandeur du Canada, mais il semble que les terminaux de conteneurs maritimes ont eux aussi de la difficulté à trouver, former et garder leurs travailleurs, et ce, même si la rémunération des travailleurs portuaires dépasse de beaucoup le salaire annuel moyen au Canada.

Le Comité a appris que, au cours des 10 prochaines années, l'industrie aura à recruter et à former des dizaines de milliers de travailleurs partout au Canada afin de remplacer ceux qui partent à la retraite et d'augmenter les effectifs de manière à soutenir l'augmentation du volume de trafic des conteneurs. En Colombie-Britannique, par exemple, l'industrie aura besoin de 1 800 dockers supplémentaires d'ici 2010 et, en 2012, 50 p. 100 des travailleurs ferroviaires seront admissibles à la retraite. D'après un témoin, le problème vient du fait que la majorité des Canadiens ne pensent pas spontanément à faire carrière dans le secteur des transports.

Pour remédier à la situation, il a été recommandé que le gouvernement fédéral mette en place des initiatives visant à garantir que le secteur des transports dispose d'une main-d'œuvre suffisante. Premièrement, le gouvernement fédéral devrait accorder plus d'argent pour mettre en valeur de manière soutenue les emplois dans le secteur des transports, car les pénuries de main-d'œuvre nuiront à l'économie. Par ailleurs, il a été recommandé que les apprentis qui étudient un métier lié au domaine des transports aient droit à l'assurance-emploi pendant leurs études, comme c'est le cas d'autres métiers, p. ex. les plombiers et les

électriciens. Pour mettre fin à la pénurie de camionneurs, le gouvernement fédéral devrait considérer la mise à jour de sa politique d'immigration comme une partie de la solution. Finalement, pour ce qui est de l'ensemble des secteurs, les témoins ont fait valoir que, si le gouvernement supprimait les restrictions relatives à l'âge de la retraite et au moment où les retraités peuvent toucher leur pension, les travailleurs seraient encouragés à travailler cinq ans de plus.

Bien que le recrutement semble le problème de main-d'œuvre le plus important dans le secteur du transport conteneurisé, les interruptions de travail risquent, elles aussi, de devenir problématiques. Les ports de Montréal, Vancouver et Halifax ont connu de longues périodes de calme entre patrons et syndiqués, mais les récentes interruptions de travail, notamment l'interruption en 2005 des services de camionnage assurés par les chauffeurs de camion porte-conteneurs de Vancouver et les grèves des employés de chemins de fer de catégorie 1 au début de 2007, ont perturbé les activités. Des témoins ont dit au Comité que ces deux interruptions de travail ont eu de graves répercussions sur le rendement de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, en particulier sur la côte ouest, et sur la réputation du Canada outremer. Les témoins qui ont fait des commentaires sur le sujet considéraient que le gouvernement fédéral n'avait pas réagi de façon opportune et suffisante pour mettre fin aux interruptions de travail qu'a connues le système de transport et qu'il fallait absolument stabiliser la main-d'œuvre pour restaurer la fiabilité du Canada.

Sous ce rapport, un témoin a cité l'Australie en exemple. Les pratiques de travail ont commencé à changer dans ce pays dans les années 1990, lorsque le gouvernement fédéral a entrepris des réformes générales en vue de moderniser la main-d'œuvre. Ces réformes visaient au départ à réduire la redondance au niveau de la main-d'œuvre. Dans les ports, on a cessé graduellement de faire appel à des bureaux de placement et on s'est mis à embaucher des employés salariés. Le témoin a souligné que l'abandon d'une culture de temps supplémentaire et le recours à une main-d'œuvre salariée composée d'employés à temps plein et à temps partiel assurant une permanence au travail ont donné des résultats bien supérieurs à nos pratiques désuètes d'embauche et de placement. Le gouvernement, les employeurs et les travailleurs en Australie ont tout simplement pris conscience du fait que les vieilles pratiques avaient fait leur temps, qu'elles étaient devenues trop onéreuses et qu'elles plaçaient l'Australie dans une position défavorable par rapport à la concurrence.

La pénurie de main-d'œuvre et les interruptions de travail constituent un grave problème. Il faut, d'une part, se mobiliser afin de recruter et de conserver une main-d'œuvre qualifiée et, d'autre part, veiller à limiter au strict minimum les interruptions de travail pour faire mentir la réputation négative que l'on a faite à l'étranger au système de transport de conteneurs canadien. On aura besoin du leadership et de la créativité du gouvernement fédéral pour mener à bien cette initiative et le Comité pense que ce dernier pourrait s'inspirer de l'expérience australienne.

Par conséquent, le Comité recommande :

- 17. Que le gouvernement engage plus de ressources afin de recruter plus de travailleurs dans le secteur des transports.**
- 18. Que le gouvernement rende admissibles à l'assurance-emploi, alors même qu'ils sont à l'école, les apprentis dans le secteur des transports.**
- 19. Que le gouvernement finance des programmes de formation, dont l'acquisition de technologies appropriées, pour faire en sorte qu'il y ait suffisamment de main-d'œuvre qualifiée pour répondre à la demande dans l'industrie du transport par conteneur.**
- 20. Que le gouvernement prenne l'initiative en établissant un nouveau régime de travail dans les ports du Canada et qu'il prenne exemple sur la structure du travail dans les ports australiens.**
- 21. Que des représentants des employés fassent partie des missions commerciales des ports afin de démontrer aux clients actuels ou en puissance que la main-d'œuvre est une partie intégrante de l'organisation du port et que toutes les parties cherchent ensemble à assurer un travail harmonieux et l'efficience des opérations portuaires.**

K. POLITIQUES ET PROGRAMMES FÉDÉRAUX EN MATIÈRE DE TRANSPORT INTERMODAL

Plusieurs témoins ont fait part au comité de leur point de vue sur les politiques et les programmes fédéraux en matière de transport intermodal. Les sections qui suivent présentent le point de vue des témoins sur les dépenses d'infrastructures engagées par le gouvernement fédéral, sur la politique en matière de transport en général et sur quelques-unes des conséquences des politiques et des programmes fédéraux pour les habitants des collectivités portuaires et pour d'autres industries.

1. Programmes fédéraux d'infrastructure

« Les transports ne devraient pas être considérés par le gouvernement comme n'étant qu'encore une autre source industrielle de recettes fiscales. Aux États-Unis, par exemple, le transport est considéré comme essentiel à la concurrence commerciale et, partant, il est dans l'intérêt national de l'améliorer. »

*David Colledge
Colledge Transportation Consulting, Inc.*

Le Comité a appris que des investissements massifs dans l'infrastructure du transport pourraient doter l'économie canadienne d'une nouvelle structure, laquelle transformera notre façon de produire et déterminera avec qui nous voulons faire du commerce. D'après les témoins, il serait logique, dans certaines situations, que le gouvernement fédéral investisse davantage dans le système de transport des conteneurs, notamment dans les cas où l'investissement procure des avantages directs à la population, comme la réduction de l'engorgement des routes ou l'amélioration de la qualité de l'air, ou lorsqu'un projet comporte trop de risques ou nécessite des retombées trop rapidement pour le secteur privé.

Des témoins ont dit au Comité que le Canada s'est engagé, dans son budget de 2006, à investir 16,5 milliards de dollars dans les infrastructures et que le dernier budget fédéral semblait reconnaître l'importance d'engager rapidement des dépenses publiques dans l'infrastructure intermodale. Des programmes d'infrastructure récents, comme l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, affectent des fonds fédéraux à l'infrastructure intermodale, finançant notamment des améliorations routières et des projets de construction de passages à niveau. Même si les projets entrepris dans le cadre de l'Initiative de la Porte et

du Corridor de l'Asie-Pacifique dans le Lower Mainland, en Colombie-Britannique, semblent avoir l'appui des intervenants, ceux-ci considèrent qu'il faudrait en faire plus et évoquent le peu d'empressement à mettre les projets en œuvre.

En ce qui a trait aux investissements fédéraux dans le système de transport des conteneurs, les témoins ont fait de nombreuses suggestions. Quelques-uns estiment que le gouvernement fédéral devrait consacrer plus d'argent aux infrastructures, tandis que d'autres ont fait des recommandations plus précises. Par exemple, il a été recommandé que le gouvernement fédéral investisse plutôt dans les améliorations routières et l'aménagement de sauts-de-mouton, en particulier aux principaux goulots d'étranglement, étant donné que les investissements du secteur privé dans l'infrastructure des terminaux portuaires sont suffisants actuellement. Des témoins ont également fait valoir que le gouvernement fédéral devrait fournir un financement à long terme au transport en commun dans les régions métropolitaines, comme le projet de train léger Evergreen Line à Vancouver, afin de régler les problèmes causés par la saturation du réseau routier urbain. D'autres témoins étaient d'avis que le gouvernement devrait créer un fonds spécial pour les ports, malgré l'article 25 de *Loi maritime du Canada*, qui interdit généralement au gouvernement fédéral d'investir dans les ports. Pour finir, il a été recommandé que l'investissement public soit calculé au moyen de critères d'investissement clairs, à l'appui d'autres objectifs gouvernementaux, comme la sûreté, la sécurité et l'environnement.

Par ailleurs, des témoins ont reconnu le rôle du secteur privé dans le développement d'un système de transport du fret conteneurisé plus efficace. Quelques-uns d'entre eux ont fait remarquer que le gouvernement fédéral devrait se donner pour objectif stratégique d'éliminer les obstacles aux investissements privés dans le système de transport. Les politiques fédérales devraient idéalement favoriser des investissements privés opportuns dans l'infrastructure des transports et la technologie visant à développer la capacité du système. Des témoins ont fait valoir que, si le gouvernement fédéral offrait un plus grand nombre de possibilités de partenariats public-privé, le secteur privé serait sans doute plus disposé à participer aux investissements. Le Comité a appris que le gouvernement fédéral pourrait également diminuer les risques auxquels s'exposent les investisseurs privés en finançant le travail d'analyse des prévisions, une mesure qui a joué le rôle de catalyseur du développement du port de Prince Rupert par des promoteurs privés.

Le Comité reconnaît que des fonds du fédéral ont servi à l'aménagement d'infrastructures dans les ports et dans le système de transport par conteneur et que, sans ces investissements, certains projets n'auraient peut-être jamais vu le jour. Il trouve aussi que l'on a raison de dire que, de façon générale, le secteur privé devrait être le principal maître d'œuvre du développement de l'infrastructure, puisqu'il n'y a tout simplement pas suffisamment de fonds disponibles du fédéral pour financer tous les projets d'infrastructure liés au transport du fret conteneurisé. Le Comité pense que le gouvernement fédéral devrait se donner pour objectif stratégique d'aplanir tous les obstacles pouvant gêner les investissements de la part du secteur privé, tels que les politiques fiscales et d'amortissement en vue de l'acquisition de nouveaux équipements et technologies.

Rappelons qu'en juillet 2007, le gouvernement fédéral a annoncé un nouveau plan d'infrastructure d'une durée de sept ans, pourvu d'un budget de 33 milliards de dollars. Le Fonds Chantiers Canada servira à investir dans les projets d'infrastructure provinciaux, territoriaux et municipaux destinés à accroître le commerce, à faciliter le mouvement des personnes et des marchandises et à favoriser la croissance économique. L'aménagement de points de passage et de postes frontaliers et la construction d'autoroutes et d'infrastructures de transport maritime à courte distance sont des exemples de projets admissibles. Tous les projets sollicitant des contributions fédérales de 50 millions de dollars ou plus seront tenus d'évaluer et d'envisager la viabilité d'une option axée sur les partenariats public-privé. Le Comité estime que ce Fonds pourrait servir à corriger les carences perçues par les témoins dans le financement consacré par le fédéral à l'infrastructure du transport par conteneur.

Par conséquent, le Comité recommande :

22. Que le gouvernement, par l'entremise de son Fonds Chantiers Canada, finance des projets de terminaux portuaires, intérieurs et de porte d'entrée, requis en prévision de la croissance future de l'industrie du transport par conteneur.

2. Politique en matière de transport

« Transports Canada et le gouvernement du Canada devraient insister sur le fait que les transports constituent un secteur stratégique pour le Canada. »

Teodor Gabriel Crainic, directeur, Intelligent Transportation Systems Laboratory

L'honorable Lawrence Cannon, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, a dit au Comité que le gouvernement fédéral a l'intention d'entreprendre des projets de transport susceptibles de donner au Canada un avantage concurrentiel par rapport aux États-Unis. À cette fin, Transports Canada a décidé de concentrer ses investissements futurs aux principaux points de connexion intermodaux. Transports Canada a expliqué que, pour y arriver, le Canada a besoin d'un cadre stratégique qui augmentera l'efficacité et la compétitivité de l'ensemble du système de transport des conteneurs et mettra en évidence l'occurrence des goulots d'étranglement, des embouteillages et d'autres retards. Le Comité a appris que l'ensemble des Canadiens profiterait d'une politique de ce genre, qui diminuerait le coût du transport si le Canada augmentait le nombre de conteneurs au moyen de son

système intermodal, en répartissant entre un plus grand nombre de clients les coûts fixes du transport des conteneurs.

Selon les représentants du ministère, la planification intégrée des transports est un aspect clé des solutions à long terme que devra appliquer le Canada pour maintenir sa capacité concurrentielle et faire une incursion dans la force économique intégrée qu'est devenue l'Asie. Pour appuyer sa planification, Transports Canada a réalisé et continue de réaliser des études afin de comprendre les questions liées à la demande et à l'offre de conteneurs. Néanmoins, les représentants de Transports Canada ont dit au Comité que le ministère avait besoin de comprendre davantage la façon dont se prennent les décisions le long de la chaîne d'approvisionnement et de déterminer quels sont les goulots d'étranglement qui empêchent le flux efficace des conteneurs.

Contrairement aux représentants de Transports Canada, d'autres témoins ont mentionné qu'ils avaient l'impression que la politique fédérale en matière de transport n'a pas reçu tout le soutien à la recherche qu'elle méritait. Un témoin a fait remarquer que le transport n'était pas l'un des secteurs stratégiques du Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie et que les universités canadiennes qui étudient les questions liées au transport ont reçu tout juste ce qu'il leur fallait pour financer la recherche fondamentale. Le Comité a appris que, dans les années 1980, Transports Canada a délaissé en grande partie son programme de recherche universitaire et qu'il n'administre actuellement aucun programme national de recherche sur les transports.

Il a été recommandé que le gouvernement fédéral reconnaisse à nouveau l'importance du transport en tant que secteur stratégique au moyen d'un programme de recherche portant précisément sur les politiques et les enjeux nationaux. Le programme devrait se pencher sur des thèmes de recherche clairement établis, être bien structuré et recevoir un niveau de financement adéquat, attribué au moyen d'un processus non bureaucratique. Le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie pourrait être chargé de la gestion d'un tel programme, grâce auquel on produirait des prévisions fiables et détaillées de la demande et de la capacité, afin de confirmer l'importance et l'urgence des problèmes liés à la capacité des conteneurs et de déterminer le moment où ils surgiront. Le gouvernement fédéral devrait à tout le moins trouver une façon de partager l'information et de la mettre à la disposition des différents intervenants.

La plupart des témoins à s'être prononcés sur la politique canadienne en matière de transport ont souligné son absence. Un représentant de l'industrie du transport routier a remis en question la capacité de Transports Canada pour ce qui est d'élaborer une politique globale exhaustive en matière de transport, étant donné que ce ministère a, à la fin des années 1980, confié aux provinces la responsabilité réglementaire dans le domaine du camionnage. Plusieurs témoins ont recommandé que le Canada instaure une politique nationale qui mettra le commerce et le transport au premier rang de ses priorités économiques et qui suivra le rendement du système de transport. On a fait valoir qu'une politique du genre est légitime étant donné que la santé économique du secteur des

transports aidera à financer d'autres priorités nationales, comme les programmes de soins de santé et d'éducation et les programmes sociaux.

Étant donné que Transports Canada a travaillé à l'élaboration d'un cadre stratégique national s'appliquant aux portes d'entrée et aux voies de transport, un certain nombre de témoins ont parlé précisément de la politique sur les portes d'entrée. Il a été recommandé que la stratégie nationale canadienne sur les portes d'entrée s'applique à l'ensemble du Canada et qu'elle soit assortie d'un mécanisme de gouvernance qui rassemblera les acteurs du secteur des transports de tout le pays, ainsi que tous les ordres de gouvernement et le secteur privé. Cette stratégie devra en outre tirer avantage de l'évolution des marchés mondiaux et des systèmes de production et prévoir des ressources humaines (tant sur le plan des compétences que de la disponibilité de la main-d'œuvre) suffisantes pour assurer l'efficacité du système. Il a été également recommandé que la politique sur les portes d'entrée contribue à l'efficacité du réseau de transport et comprenne la planification à long terme de l'aménagement du territoire en vue d'accueillir des gares de triage intermodales et d'autres installations destinées au transport des marchandises, grosses et bruyantes, mais essentielles au développement du système de transport. Certains témoins ont demandé précisément que le gouvernement fédéral intervienne pour régler le problème d'empiètement sur les voies de transport et les terrains occupés par les ports. Pour finir, des témoins ont fait valoir que le rôle du gouvernement fédéral à l'égard de la politique sur les portes d'entrée devrait consister à régler les problèmes propres à chaque région tout en gardant à l'esprit les intérêts globaux et à long terme du Canada.

Les représentants de la Nouvelle-Écosse ont pressé le gouvernement fédéral de reconnaître les implications nationales du rôle joué par la province dans la chaîne d'approvisionnement mondiale et dans la compétitivité commerciale du Canada. Le Comité a appris que, s'il veut être concurrentiel sur les marchés mondiaux, le Canada a besoin d'une porte d'entrée sur chacune de ses côtes pour faire du commerce avec l'Asie. Le gouvernement fédéral pourrait participer, dit-on, au développement de la porte d'entrée de l'Atlantique en en faisant la promotion ailleurs dans le monde, en appuyant la formation, la recherche et le développement pour faire en sorte que les ports soient le plus efficaces possible et en contribuant au développement de l'infrastructure de manière à répondre aux besoins prévus au chapitre de la croissance du trafic.

Par ailleurs, plusieurs témoins considèrent que le gouvernement fédéral tarde à mettre en place une réforme réglementaire et législative et que le climat d'incertitude législative qui règne dans le secteur des transports paralyse les décisions d'investissement. Les témoins ont fait valoir que, même s'il est peu probable que les intervenants de l'industrie soient un jour pleinement satisfaits du régime de réglementation, on doit s'assurer qu'ils connaissent bien les règles, qu'ils sont capables de les appliquer et de prendre des décisions en conséquence. Un certain nombre de témoins ont préconisé que les recommandations en suspens visant à modifier la *Loi sur les transports au Canada* et la *Loi maritime du Canada* soient appliquées sans délai. Comme dans les sections précédentes, différents témoins ont recommandé que le gouvernement fédéral harmonise le contexte réglementaire canadien relatif aux conteneurs

avec celui des États-Unis et qu'il soit plus attentif aux interruptions de travail éventuelles. Comme il a en été question à la section portant sur les services ferroviaires, les témoins ne s'entendaient pas tous sur la façon d'obliger à rendre compte les différents intervenants de la chaîne d'approvisionnement du transport des conteneurs, les uns recommandant des mesures incitatives et les autres, des mesures réglementaires.

Le Comité a été étonné de constater que, pour bien des témoins, il n'existe pas de politique nationale en matière de transports et on ne consacre pas suffisamment de fonds à la recherche en vue de se doter d'une telle politique. Des témoins ont fait observer que les transports ne constituaient pas un des secteurs stratégiques du Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie et que les universités canadiennes s'intéressant aux transports recevaient un appui financier à peine suffisant pour financer la recherche fondamentale. Le Comité est d'avis qu'une politique fédérale claire en matière de transports et de commerce rendrait le système de transport par conteneur plus efficace et plus concurrentiel.

Par conséquent, le Comité recommande :

23. Que le gouvernement rappelle encore une fois que le transport est un domaine stratégique pour le Canada en créant un programme de recherche axé sur les politiques et les enjeux nationaux dans ce domaine.

Des témoins ont parlé de la nécessité d'une politique nationale concernant les portes d'entrée assortie d'un mécanisme de gouvernance faisant intervenir tous les acteurs du secteur des transports au pays, de même que tous les paliers de gouvernement et le secteur privé. Le rôle du gouvernement, aux termes de cette politique, serait de régler les problèmes propres à chaque région tout en gardant à l'esprit les intérêts globaux et à long terme du Canada. Le Comité trouve cette approche intéressante et il aura d'autres commentaires à exprimer à ce sujet dans la section suivante sur les communications avec les différents intervenants.

3. Les relations entre l'industrie, le gouvernement et les autres intervenants

« Nous allons devoir faire preuve de leadership pour modifier l'approche traditionnelle selon laquelle les différents fournisseurs de services ne s'intéressent qu'aux problèmes qui les concernent directement. »

*Bob Wilds, directeur général, délégué
Greater Vancouver Gateway Council*

Le Comité a appris que le système de transport des marchandises conteneurisées au Canada se compose d'une myriade de fournisseurs d'infrastructures provenant des secteurs public et privé et de services assurés par l'entreprise privée, lesquels sont régis par les gouvernements fédéral et provinciaux. Pour cette raison, la plupart des témoins ont souligné la grande importance que jouent la coordination et la communication entre tous les acteurs du système. Selon les témoins, les propriétaires des infrastructures de transport devraient, avant d'engager des investissements supplémentaires, s'assurer que la demande justifie ces investissements et que les autres intervenants de la chaîne d'approvisionnement feront eux aussi les investissements nécessaires.

Les témoignages entendus donnent à penser que les relations bilatérales entre les intervenants du système de transport des conteneurs manquent de cohérence et que les communications multilatérales, y compris les communications avec le gouvernement, sont pratiquement inexistantes. Par exemple, certains témoins ont déclaré entretenir une bonne relation avec le gouvernement fédéral ou avec un segment voisin de la chaîne d'approvisionnement, alors que d'autres ont expliqué que leurs rapports avec un autre fournisseur de services au sein du système de transport étaient problématiques ou qu'ils avaient l'impression que la politique fédérale faisait fi de leur point de vue. En ce qui concerne la collaboration multilatérale, le Comité a appris que très peu d'organismes gouvernementaux ont offert aux modes de transport une tribune où l'un et l'autre pourraient discuter des questions relatives au transport intermodal. Dans les faits, les modes de transport ont tendance à discuter chacun de leur côté avec les organismes gouvernementaux et les organismes, à prendre des décisions sans se consulter. Les représentants de Transports Canada ont informé le Comité que leur ministère avait organisé un forum auquel étaient invités les principaux fournisseurs de services de transport et représentants des groupes de produits, de la vente au détail et du transport des marchandises, ainsi que les provinces de l'Ouest. Le forum, qui a eu lieu au cours de l'automne 2005, a été le théâtre de discussions sur les prévisions et les attentes relatives au transport des conteneurs. Les représentants de Transports Canada ont également mentionné que le ministère avait l'intention d'organiser périodiquement des rencontres du genre.

Le Comité a appris qu'une initiative du secteur privé, les conseils des portes d'entrée, a énormément amélioré la communication, la coordination et la planification entre les différents intervenants de l'industrie. Les conseils des portes d'entrée fournissent aux principaux intervenants régionaux et au gouvernement une tribune où ils peuvent s'attaquer ensemble aux problèmes de transport et établir une politique concernant les différents modes de transport. Par exemple, le Greater Vancouver Gateway Council a mis au point un imposant système de transport commercial au Lower Mainland, dans le but de soulager les énormes problèmes de circulation et de congestion causés par l'insuffisance des investissements dans l'infrastructure par chacun des ordres de gouvernement. Il y a trois conseils du genre au Canada – à Montréal, Halifax et dans le sud de l'Ontario. Toutefois, le Greater Vancouver Gateway Council en est le prototype et le Comité a appris que le consensus établi depuis 10 ans à Vancouver a permis aux gouvernements de répondre

relativement rapidement et dans un esprit de collaboration aux besoins de la porte d'entrée du Pacifique. En ce moment, Transports Canada collabore, avec d'autres acteurs de l'Atlantique et du Centre du Canada, à l'élaboration des stratégies en matière de porte d'entrée de ces derniers.

On a fait valoir au Comité que la communication entre les ports, les chemins de fer et les gouvernements fédéral et provinciaux devrait être plus stratégique. Les propriétaires des infrastructures de transport des conteneurs doivent savoir à quel moment les investissements dans l'infrastructure adjacente seront effectués avant de planifier leurs propres investissements. La communication avec le gouvernement provincial est essentielle à la mise en place d'un réseau routier adéquat, qui desservira la nouvelle infrastructure intermodale. Pour ce qui est de l'échelon fédéral, quelques témoins ont recommandé que le gouvernement organise régulièrement un forum auquel seront invités les clients et les utilisateurs du système de transport dans le but d'analyser les prévisions relatives à la croissance du trafic des conteneurs et d'autres questions touchant le système de transport.

Le Comité s'inquiète des communications irrégulières entre les différents intervenants dans le domaine du transport par conteneur et du manque apparent de communication avec le gouvernement. La communication et la coordination entre tous les acteurs sont pour lui deux choses absolument essentielles si on veut assurer un réseau de transport harmonieux, et à défaut de quoi chaque intervenant fonctionne comme un élément séparé au sein d'un tout et ne peut donner ainsi sa pleine mesure. Tel qu'il était souligné dans l'introduction, le transport par conteneur a été érigé en système qui, pour fonctionner à son mieux, nécessite une communication active et une bonne résolution de problèmes entre tous les participants. Le système est trop fragile pour que ses diverses composantes fonctionnent indépendamment les unes des autres.

Comme il en a été question dans la section précédente à propos du mécanisme national de gouvernance, le Comité estime qu'une stratégie nationale s'inspirant du modèle de porte d'entrée pourrait être la meilleure solution à ces problèmes. Des témoins ont expliqué que les conseils des portes d'entrée ont beaucoup amélioré la communication et la coordination entre les différents acteurs de l'industrie. Le Comité s'attend à ce que la stratégie nationale en question soit élaborée à l'échelle nationale, en grande partie par les intervenants du secteur privé dans l'industrie du transport du fret conteneurisé, et qu'elle s'accompagne d'un mécanisme national de gouvernance réunissant les intervenants et les instances gouvernementales de partout au pays. Le Comité préconise la création d'un conseil national de porte d'entrée qui assurerait l'efficacité de tout le réseau de transport et en ferait la promotion dans le monde entier. Tel qu'il était indiqué précédemment, le rôle du gouvernement fédéral consisterait à régler les problèmes propres à chaque région tout en gardant à l'esprit les intérêts globaux et à long terme du Canada.

Par conséquent, le Comité recommande :

- 24. Que le gouvernement aide les intervenants dans le domaine du transport du fret conteneurisé à mettre sur pied un conseil national de porte d'entrée indépendant réunissant des représentants de tous les acteurs de cette industrie et de tous les gouvernements au pays, afin d'améliorer les communications, de rendre le système plus efficient et de promouvoir ailleurs dans le monde le système canadien de transport de fret conteneurisé.**
- 25. Que le ministre des transports surveille la mise en pratique des recommandations contenues dans le présent rapport et, que dans un délai d'un an à compter du dépôt du présent rapport, il informe le Parlement des progrès accomplis sous ce rapport.**

4. Les répercussions locales de la politique fédérale

« Il y a des conséquences pour les collectivités qui accueillent l'industrie dans la mesure où leur point de vue n'est pas pleinement envisagé et pris en considération. »

*Lois Jackson, mairesse
Municipalité de Delta*

Le Comité a appris que l'existence d'une infrastructure de transport intermodal importante, comme un port de transbordement, comporte à la fois des coûts et des avantages pour la collectivité où elle se trouve. Pour les collectivités, le trafic conteneurisé est profitable, car le secteur des transports offre des emplois bien rémunérés. En revanche, les coûts que doivent assumer les collectivités sont liés à la congestion, la diminution de la qualité de vie dans les zones résidentielles, l'augmentation des coûts associés à l'entretien des routes et aux services de police, ainsi que la perte de recettes fiscales qu'auraient pu générer des terrains situés sur le territoire de la collectivité.

Un témoin a expliqué au Comité que les principaux avantages économiques découlant d'une importante infrastructure intermodale fédérale ne sont pas partagés équitablement entre les collectivités avoisinantes. Cela s'explique par le fait que les régimes fiscaux fédéral, provinciaux et municipaux du Canada rétribuent les paliers de gouvernement supérieurs lorsque le trafic de conteneurs augmente, mais pas les municipalités où se trouvent les

infrastructures. Les recettes fiscales locales n'augmentent pas lorsque le trafic intermodal augmente, comme c'est le cas de l'impôt sur le revenu et des taxes de vente provinciaux et fédéraux. Par contre, ces recettes risquent de chuter si la croissance du trafic intermodal a un impact négatif sur la valeur des immeubles résidentiels. En réalité, lorsque les recettes fiscales foncières sont insuffisantes, les municipalités sont parfois forcées de hausser les taux d'impôt foncier s'appliquant aux entreprises, ce qui nuit au développement du trafic intermodal. Aux États-Unis, les municipalités profitent directement des retombées économiques de leur infrastructure portuaire locale et n'ont pas à se tourner vers les taxes foncières pour augmenter leur revenu.

À titre d'exemple, la municipalité de Delta, dans la région de Vancouver, estime que les coûts associés au trafic intermodal sont plus élevés que les avantages qu'elle en retire. La municipalité s'inquiète du fait que des terres agricoles à fort rendement sont utilisées pour entreposer des conteneurs, une pratique aberrante pour plusieurs habitants du Lower Mainland, en plus d'être une source de pollution visuelle. La manutention des conteneurs à Deltaport augmente considérablement le trafic ferroviaire et la circulation routière, soulevant au sein de la collectivité des préoccupations sur le plan de la sécurité, et les trains qui traversent la municipalité de Delta peuvent bloquer le mouvement des véhicules d'urgence aux passages à niveau. Le gouvernement fédéral s'attend à ce que les collectivités assument 25 p. 100 des coûts liés à la construction des viaducs et des sauts-de-mouton, sauf que l'impôt foncier perçu n'est pas suffisant. Le Comité a aussi appris que la surveillance dans les ports et la question des matières dangereuses représentent des pressions supplémentaires sur les finances de la collectivité, ce qui a soulevé la question du financement des services portuaires dans les ports nationaux, lesquels sont payés actuellement à même l'assiette fiscale municipale.

Les témoins qui étaient sensibles aux préoccupations des résidents des régions où le transport intermodal est intense ont fait de nombreuses suggestions au gouvernement fédéral afin d'atteindre un meilleur équilibre entre les coûts et les avantages du trafic intermodal pour la collectivité locale. Plus précisément, ils ont suggéré que le gouvernement fédéral :

- investisse davantage dans les sauts-de-mouton aux passages à niveau (il en a été question dans une section précédente);
- dédommage les municipalités pour la perte de recettes d'impôts fonciers causée par les terrains réservés à des fins industrielles (au lieu de les obliger à faire du développement immobilier sur les terrains qui offrent les recettes fiscales les plus élevées, p. ex. copropriétés au bord de l'eau, ce qui n'empêche pas l'utilisation des terrains à des fins industrielles);
- fournisse des fonds supplémentaires pour les voies de transport municipales qui dépendent des échanges commerciaux et pour le transport en commun afin d'en

réduire la congestion;

- accorde aux administrations municipales une plus grande part des recettes fiscales (p. ex., taxe sur les carburants);
- élabore une formule permettant de faire profiter de la croissance économique les centres urbains sur lesquels la croissance des activités commerciales et de la porte d'entrée a des répercussions importantes.

Par ailleurs, il a été recommandé que le gouvernement fédéral essaie de modifier la perception qu'ont les collectivités locales du commerce de marchandises conteneurisées en mesurant et en faisant connaître les avantages à l'échelle locale des activités commerciales. Le gouvernement fédéral pourrait également encourager les industries secondaires à profiter des possibilités qu'offrent les nouvelles infrastructures de transport, multipliant ainsi les avantages de l'infrastructure intermodale. Un témoin a fait valoir que, si le gouvernement améliorait la communication avec les municipalités pour la planification à long terme de l'infrastructure, les collectivités comprendraient mieux toute la portée du programme d'infrastructure et seraient en mesure de mieux planifier.

Le Comité est sensible aux inquiétudes exprimées par les collectivités locales à propos de certains désavantages associés au trafic conteneurisé. Il croit cependant qu'une meilleure communication entre les acteurs de l'industrie et les collectivités touchées serait de nature à les apaiser. Précisons également que, dans certains cas, les projets en question relèvent de la compétence des provinces ou des municipalités (par exemple, la construction d'une route menant à un port). Il n'en demeure pas moins que les petites localités seraient plus rassurées qu'elles ne le sont actuellement si la communication était meilleure.

5. Questions relatives aux politiques horizontales

« [Il y a un] réel besoin de faire converger les visions du secteur agricole et de l'industrie du transport au pays. »

*Greg Cherewyk
Directeur du développement du marché
Pulse Canada*

Les représentants du secteur agricole estiment que la politique de transport est en contradiction avec la politique agricole du Canada. Si la seconde est axée sur la différenciation des produits et la création d'une valeur ajoutée au pays, la première ne semble

pas avoir les mêmes objectifs. Aucune mesure incitative n'encourage les propriétaires de conteneurs à laisser les producteurs charger et plomber leurs produits au point d'origine. Les producteurs sont donc confrontés à une pénurie de conteneurs et doivent accepter des temps de transit prolongés, les empêchant de livrer leurs marchandises à temps conformément aux engagements contractuels pris avec leurs clients à l'étranger. Le Comité a appris qu'à moins que le gouvernement fédéral ne corrige l'incohérence de sa politique, la viabilité et la compétitivité du secteur des légumineuses à grains et des cultures spéciales seront menacées.

La politique sur la taxe d'accise appliquée aux activités dans la « zone franche » canadienne, devenue une loi en 2001, est un autre secteur de politique qui a une incidence sur la compétitivité du transport intermodal. Le Programme de centre de distribution des exportations du Canada (l'équivalent canadien du concept de zone franche) ne crée pas de débouchés ni d'emplois. En outre, le programme serait si restrictif, si lourd et si mal diffusé que 30 entreprises seulement y ont participé au cours l'année la plus récente pour laquelle on avait des données. À des fins de comparaison, on signale que, en 2004, quelque 2 300 entreprises ont participé aux programmes de zone franche des États-Unis, lesquels ont permis de manutentionner des marchandises d'une valeur de 225 milliards de dollars américains et d'employer 330 000 personnes. Le succès des terminaux intérieurs à conteneurs qui prévoient, dans leur plan d'activités, des activités à valeur ajoutée pourrait bien dépendre de l'efficacité de la politique canadienne à cet égard.

Le Comité est conscient de ces problèmes et il pense qu'on doit le régler pour que le système de transport du fret conteneurisé prenne de l'expansion au Canada. La pénurie de conteneurs est un problème particulièrement aigu dans les Prairies, surtout dans le secteur des légumineuses à grains et des cultures spéciales, où le nombre de conteneurs disponibles ne suffit pas à la demande. Le Comité l'a reconnu dans une section précédente et a fait une recommandation relative au cabotage dans le but de corriger le problème.

Les zones franches représentent un autre élément important du système de manutention des conteneurs. Le Comité a tenté de corriger les problèmes causés par la politique fiscale applicable aux activités dans ces zones au moyen d'une recommandation dans la section du présent rapport portant sur les terminaux intérieurs.

CONCLUSIONS

Tout au long de son étude sur les conteneurs, le Comité a été frappé de voir à quel point tous les intervenants dans le système de transport du fret conteneurisé tenaient à ce que l'on trouve des moyens d'améliorer le système. Il a aussi constaté que bon nombre d'entre eux semblaient travailler en vase clos, ce qui entraînait un manque de coordination entre les différents éléments du système. Ce dernier est trop important pour qu'on laisse la situation perdurer. Une meilleure communication améliorerait la planification et la coordination dans toute l'industrie, en plus de régler certains des problèmes soulevés dans ce rapport.

Bien que bon nombre de ces problèmes relèvent de la compétence des provinces ou des localités, le gouvernement fédéral a un rôle important à jouer. Il peut exercer un leadership à l'échelle nationale et adopter des politiques qui ne nuiront pas à l'essor du transport par conteneur.

La mesure la plus importante que recommande le Comité en ce qui concerne le secteur privé est la création d'un conseil national de porte d'entrée dans lequel seront représentés tous les intervenants de l'industrie et tous les paliers de gouvernement au Canada, afin de saisir et d'exploiter les opportunités qui s'offrent en améliorant les communications, en rendant le système plus efficient et en faisant la promotion ailleurs dans le monde du système canadien de transport de fret conteneurisé. En réussissant cela, le Canada pourrait certainement améliorer sa situation par rapport à la concurrence et accroître sa part de marché pour le fret conteneurisé en Amérique du Nord.

ANNEXE A : CONTEXTE DE LA CONTENEURISATION

« Deux éléments ont conduit à l'évolution et à la croissance du secteur des conteneurs. Tout d'abord, il y a eu l'augmentation du commerce mondial découlant de la libéralisation des lois sur le commerce. Le second élément est le perfectionnement de la technologie des conteneurs au cours des 30 dernières années. »

Jake M. Kosior, Ph. D.

Avant l'avènement de la conteneurisation, les pratiques de manutention du fret n'avaient pas évolué depuis plus de 100 ans. La construction de palettes et leur chargement dans la cale des navires constituaient un processus lent qui exigeait beaucoup de main-d'œuvre, et les cargaisons pouvaient facilement être endommagées et volées. L'utilisation d'une « caisse » en acier aux dimensions normalisées (l'équivalent vingt pieds – EVP – étant l'unité de mesure utilisée) pour le transport des marchandises comporte un certain nombre d'avantages. Mais surtout, puisque les conteneurs peuvent être transférés très rapidement du navire au train, et du train au camion (et inversement) (d'où le terme « intermodal »), le délai d'expédition global s'en trouve réduit. Étant donné que la caisse peut être sécuritaire et protège son contenu, les coûts associés aux vols et aux avaries sont de beaucoup inférieurs lorsqu'il s'agit de fret conteneurisé, comparativement au fret sur palettes. En outre, la fabrication de conteneurs climatisés a permis le transport intermodal de produits thermosensibles.

Le développement de la technologie des conteneurs, les porte-conteneurs en particulier, a été, depuis le développement des prototypes il y a plus de 50 ans, un puissant catalyseur de la croissance des volumes de fret conteneurisé. Par exemple, les économies générées par l'agrandissement de l'échelle des transporteurs de conteneurs ont réduit radicalement le coût de leur transport. Le premier porte-conteneurs transportait moins de 100 caisses, mais, en 2005, le plus gros porte-conteneurs au monde avait une capacité de 8 600 EVP. En septembre 2006, la capacité des porte-conteneurs s'est accrue à nouveau, avec le lancement de l'Emma Maersk, un gros porte-conteneurs ayant une capacité de 11 000 EVP. Selon certains experts, la taille maximale d'un porte-conteneurs sera limitée par la profondeur du détroit de Malacca (entre l'Indonésie et la Malaisie) à environ 18 000 EVP. Étant donné que la capacité des plus gros navires déjà commandés est en service, on prévoit que les lignes de navigation réduiront leurs tarifs encore davantage. Au fil des ans, d'autres technologies ont permis d'améliorer l'efficacité du transport des conteneurs, notamment les progrès de la technologie de l'information, lesquels ont diminué radicalement l'utilisation de documents papier requis pour les expéditions, le développement d'équipement de

manutention plus rapide dans les ports et les terminaux intérieurs et les wagons utilisés pour déplacer les conteneurs empilés. Entre 1970 et 2004, le stock de conteneurs dans le monde et le flux qui transite dans les ports ont augmenté de plus de 4 000 p. 100, c'est-à-dire 10 p. 100 en moyenne par année. Déjà, 50 p. 100 de la valeur du commerce mondial est transportée dans des conteneurs.

Par ailleurs, les investissements effectués par les exploitants de terminaux portuaires, les compagnies de chemin de fer et les entreprises de camionnage ont facilité l'émergence de la conteneurisation et la croissance qu'elle a connue par la suite. Pour être en mesure de charger et de décharger des porte-conteneurs encore plus gros, les terminaux portuaires avaient besoin d'une infrastructure et d'un équipement adéquats pour transférer les conteneurs des navires au train, et des trains aux camions (et inversement), et pour les entreposer. De leur côté, les compagnies de chemin de fer et les entreprises de camionnage avaient besoin de wagons et de châssis porteurs spéciaux pour transporter les conteneurs. En outre, pour acquérir une plus grande part de marché des flux de fret conteneurisé dans ce qui est devenu pour eux des marchés continentaux concurrentiels (ou pour protéger celle qu'ils détiennent déjà), ces acteurs doivent investir dans la technologie de pointe. L'infrastructure routière et le développement des installations des terminaux intérieurs sont du nombre des domaines d'investissements à considérer pour améliorer la gestion de volumes importants de trafic conteneurisé. Au Canada, bien que le gouvernement ait entrepris d'effectuer des investissements ciblés dans le système de transport intermodal, c'est le secteur privé qui a consenti la plus grande part des investissements liés aux conteneurs.

L'environnement politique dans lequel évoluent les différentes composantes du système canadien de transport des conteneurs est constitué d'un ensemble disparate de compétences fédérales, provinciales et municipales. Le gouvernement fédéral réglemente le transport maritime de marchandises, les terminaux portuaires à conteneurs, les principaux chemins de fer et certains aspects des services de camionnage, tandis que la responsabilité du réseau routier et des autres aspects des services de camionnage est du ressort des gouvernements provinciaux. Quant aux administrations municipales, leurs activités de planification urbaine ont une incidence sur le système de transport des conteneurs. La coordination des compétences des trois ordres de gouvernement est difficile, mais nécessaire, car les systèmes de transport canadien, américain et mexicain se font concurrence dans l'intention d'acquérir, dans les cinq à 10 prochaines années, la plus grande part de marché possible du trafic conteneurisé en Amérique du Nord.

ANNEXE B: NOTIONS ÉLÉMENTAIRES SUR LE TRANSPORT DES CONTENEURS

Au cours des audiences tenues dans le cadre de la présente étude, le Comité a appris comment s'intègrent les différents intervenants du transport des conteneurs dans le système de transport des conteneurs, ainsi que les raisons qui expliquent leurs pratiques. La présente annexe expose les constatations du Comité à cet égard, les pratiques exemplaires utilisées par les terminaux portuaires à conteneurs ailleurs dans le monde, ainsi que la situation des terminaux portuaires à conteneurs en Amérique du Nord. Elle se termine par un sommaire des tendances relatives aux routes maritimes, qui sont susceptibles de déterminer lesquels, parmi les ports de l'Amérique du Nord, seront les plus concurrentiels au chapitre des flux de conteneurs.

Critères de décision de l'expéditeur

Le Comité a appris que, pour les expéditeurs, c'est la fiabilité du transport des conteneurs qui prime. Selon un témoin, les 1 000 expéditeurs de premier ordre dans le monde recherchent avant tout un service régulier et fiable lorsque vient le temps de choisir un port ou une ligne de navigation. En fait, la fiabilité est si importante pour les grands détaillants que ceux-ci considèrent de plus en plus qu'il vaut la peine de donner plus de flexibilité à leur système de distribution en construisant, à proximité du port, des installations de tri et de réemballage des marchandises conteneurisées. Les expéditeurs qui craignent des problèmes et des retards dans un terminal en particulier décident même parfois de confier le transport de leurs marchandises à plus d'un exploitant afin d'atténuer le « risque inhérent à l'itinéraire ».

Le Comité a également appris que les exportateurs doivent faire un compromis entre le coût du service et le temps de transit lorsqu'ils décident du mode de transport et de l'itinéraire qu'emprunteront les produits et les marchandises conteneurisés pour être acheminés sur le marché nord-américain. Certains expéditeurs, comme ceux qui assurent le transport de marchandises de grande valeur, sont prêts à payer davantage pour raccourcir le temps de transit. Par exemple, les conteneurs chargés de marchandises de grande valeur exigeant un transport rapide en provenance d'Europe et à destination de Chicago peuvent être déchargés à Halifax pour être acheminés par chemin de fer à Chicago, au lieu de poursuivre leur route par bateau jusqu'à Montréal, car cet itinéraire, quoique plus coûteux, est plus rapide.

Économie des transporteurs ferroviaires et maritimes

Les transporteurs de conteneurs cherchent avant tout à optimiser l'utilisation de leurs actifs, ainsi que les recettes qu'ils peuvent en tirer. À cette fin, les lignes de navigation et les chemins de fer tentent tous les deux de configurer leurs réseaux et leurs modèles de service de façon à accroître leur part de rentabilité sur le marché et de minimiser les coûts nécessaires pour desservir ce marché.

Afin de minimiser les coûts du service de transport fourni à leurs clients, les lignes de navigation achètent de plus gros navires et font ainsi des économies d'échelle. En 1998, les porte-conteneurs les plus modernes avaient une capacité de 6 000 EVP. En 2007, les porte-conteneurs pouvant transporter 11 000 EVP — dont la hauteur correspond plus ou moins à celle d'un édifice de 20 étages et la largeur, à 14 étages — ne sont pas rares. Pour optimiser ses actifs, une ligne de navigation peut décider qu'il vaut la peine de dépenser jusqu'à 150 000 dollars de plus par jour en carburant si cela lui permet de rattraper du temps lorsqu'elle croit être en retard. Pour la même raison, les transporteurs maritimes déchargent de plus en plus le contenu de leurs conteneurs à l'installation de transbordement à proximité du port, afin de préparer les conteneurs pour un autre cycle d'importation.

Les chemins de fer, pour leur part, optimisent l'utilisation de leurs actifs en assurant un service origine-destination adapté aux besoins des expéditeurs, tout en évitant les déplacements non rémunérateurs. Pour être efficaces, les chemins de fer emploient ce qu'ils estiment représenter le minimum d'actifs nécessaire et font en sorte que le matériel ferroviaire soit toujours actif et génère toujours des recettes. Les chemins de fer préfèrent les itinéraires directs, car les manœuvres de wagons ralentissent le système et limitent les gains à tirer de leurs actifs. Pour éliminer les coûts associés aux déplacements non rémunérateurs de conteneurs vides, les chemins de fer optent pour un trafic origine-destination équilibré qui évite de déplacer gratuitement des conteneurs vides. Un témoin a dit au Comité que seule la garantie d'un trafic équilibré et soutenu capable de produire des recettes afin de couvrir les frais pourrait inciter les chemins de fer à ajouter des services.

Efficacité des terminaux maritimes

Les terminaux maritimes constituent le lien entre les transporteurs maritimes et les services de transport de surface. Les terminaux à conteneurs sont payés pour déplacer les conteneurs à l'intérieur et à l'extérieur d'un navire océanique et pour entreposer les conteneurs lorsque la période d'entreposage sans frais est écoulée (surestaries).

Les terminaux attireront les gros porte-conteneurs s'ils sont capables de traiter rapidement les conteneurs, et ainsi permettre aux lignes de navigation de reprendre la mer selon l'horaire prévu. Quelques-uns des plus gros navires peuvent transporter de 8 000 à 10 000 conteneurs, et seuls des terminaux spécialisés peuvent les accueillir. Décharger un

gros porte-conteneurs, gerber (ou autrement manutentionner) les conteneurs de manière efficace, ainsi que coordonner le tout avec les déplacements des conteneurs par voie terrestre subséquents, sont des opérations complexes. Puisqu'il est nuisible aux affaires de menacer la rotation des transporteurs maritimes, une attente d'un ou deux jours à peine au terminal avant de charger ou de décharger un conteneur serait très inhabituelle.

Des témoins ont dit au Comité que la capacité d'un terminal à conteneurs est déterminée en grande partie par la façon dont il est exploité. Pour améliorer le débit du terminal à conteneurs sans avoir à l'agrandir, l'exploitant peut acheter du nouvel équipement qui permet de gerber les uns sur les autres un plus grand nombre de conteneurs et coordonner le ramassage des camions dans ses aires d'entreposage au moyen d'un système de réservation informatisé. Pour gerber les conteneurs sur plusieurs hauteurs, l'exploitant devra peut-être investir dans de la technologie de planification pour s'assurer d'avoir accès aux conteneurs au moment voulu. En outre, le terminal pourra accroître la productivité de son installation en entreposant les conteneurs vides ailleurs qu'au terminal, ou encore, en réduisant le temps d'entreposage sans frais. La capacité d'un terminal dépend également de la rapidité avec laquelle ses partenaires du transport de surface veulent et peuvent déplacer les conteneurs à destination et à partir du terminal.

Pour être concurrentiel, le terminal à conteneurs a besoin d'une infrastructure, d'équipements et de ressources naturelles particuliers. Les portiques portuaires doivent pouvoir travailler rapidement et avoir une hauteur et une largeur suffisantes pour atteindre le pont du navire, tandis que le quai doit s'étendre sur la longueur du navire pour donner accès aux conteneurs. La technologie évolue rapidement et les terminaux doivent investir pour s'adapter à l'augmentation de la taille des navires. Le terminal doit également posséder une grande capacité de stockage pour entreposer les conteneurs à l'arrivée et au départ, disposer de liaisons routières et ferroviaires (idéalement, une infrastructure qui convient au service de conteneurs gerbés) et peut-être aussi avoir accès à des services de transport maritime à courte distance. Pour accueillir de gros navires, la profondeur de l'eau au terminal doit être d'au moins 15 mètres. Mais par-dessus tout, il demeure qu'aujourd'hui, les terminaux ne peuvent espérer être concurrentiels au chapitre du trafic des conteneurs que s'ils respectent les normes de sécurité internationales.

Pratiques exemplaires des terminaux portuaires à conteneurs internationaux

L'Asie possède six des 10 plus importants terminaux portuaires à conteneurs au monde. Au moins 9 millions d'EVP transitent par Shanghai, Shenzhen, Pushan et Kaohsiung chaque année, alors que les ports de transbordement des conteneurs de

Singapour et de Hong Kong manutentionnent chacun plus de 20 millions d'EVP par année⁶. Il est important de mentionner que, grâce à la technologie de pointe, les pays émergents peuvent se lancer sur ce nouveau terrain et construire des ports flambant neufs utilisant l'équipement le plus moderne. Les pratiques et les méthodes de travail sont un autre aspect qui distingue les ports asiatiques des ports nord-américains. Généralement, les ports les plus productifs de l'Asie fonctionnent tous les jours 24 heures sur 24 et, pour être concurrentiels, les ports de l'Amérique du Nord devront s'adapter à cette réalité.

Des témoins ont mentionné au Comité que certains ports européens sont des installations hautement automatisées et extrêmement efficaces, ouvertes tous les jours, 24 heures sur 24. Les terminaux portuaires à conteneurs de Rotterdam et de Hambourg manutentionnent chacun de 8 à 9 millions d'EVP par année. D'autres pratiques exemplaires utilisées par un terminal portuaire à conteneurs européen méritent d'être soulignées, notamment celles employées par le port d'Amsterdam, qui est équipé de grues profilées en U et garantit le déplacement d'au moins 250 conteneurs par jour.

Situation des terminaux portuaires à conteneurs en Amérique du Nord

Le Comité a appris que les ports nord-américains devront modifier leurs pratiques au cours des 15 prochaines années, sinon la pénurie de conteneurs, sous l'effet de la demande, deviendra un grave problème. Il y a quelques années à peine, seul un petit nombre de terminaux portuaires à conteneurs aux États-Unis affichait une capacité excédentaire et, selon un témoin, les projets d'expansion de la côte ouest ne suffiront pas à créer la capacité nécessaire pour éliminer la congestion. La congestion, en particulier dans les ports de Los Angeles et de Long Beach, les terminaux portuaires à conteneurs les plus efficaces de l'Amérique du Nord, amène les lignes de navigation à rechercher d'autres voies d'accès au continent. En réponse à cette demande, trois portes d'entrée et corridors intermodaux pouvant accueillir à eux trois 4 millions d'EVP par année sont en train de se développer au Mexique. En raison des attentes dans les terminaux des États-Unis, les portes d'entrée canadiennes profitent déjà des débouchés commerciaux qu'elles offraient. Grâce à la ligne de chemin de fer directe, les ports du Canada sont particulièrement concurrentiels pour ce qui est du transport des marchandises des États-Unis destinées à l'est ou au sud de Chicago. Même si la part de marché canadienne du fret conteneurisé augmente en Amérique du Nord, un témoin a informé le Comité qu'elle ne saurait poursuivre sur sa lancée. Pour être prêt à relever le défi, il faudra investir autant dans la capacité que dans des mesures qui amélioreront l'efficacité du transport intermodal.

⁶ La comparaison des statistiques sur le débit des ports de transbordement et des ports d'entrée peut être trompeuse. Dans les ports de transbordement, chaque conteneur est compté deux fois et les grues sont plus productives, car elles peuvent rester sur place un jour ou deux. Dans les ports d'entrée, les portiques doivent être relocalisés plus fréquemment, ce qui diminue leur productivité.

Rien, semble-t-il, ne permet d'affirmer que les ports canadiens sont désavantagés de quelque façon que ce soit sur le plan de la compétitivité. Les ports du Canada ont réussi à attirer de nouveaux marchés, ils possèdent des avantages géographiques certains, pour ce qui est de leur emplacement et de la profondeur de l'eau, et ils devraient être en mesure de participer au commerce mondial du transport des conteneurs autant sur la côte ouest que sur la côte est. De plus, les ports canadiens ne cessent d'innover en s'inspirant des pratiques exemplaires utilisées dans d'autres ports et en utilisant des technologies de pointe. Malgré que les ports du Canada soient concurrentiels sur le plan des coûts, des témoins ont dit au Comité que ce n'était pas le cas en ce qui touche leur fiabilité. Un témoin a indiqué que l'incertitude causée par certains événements, comme la situation du camionnage à Vancouver, les barricades érigées par les Autochtones et l'emportement par les eaux des voies ferrées, a nui à la réputation du Canada auprès des compagnies de transport maritime des conteneurs outremer. À moins de prévoir des fonds destinés à son système de transport en vue de soulager les crises et de soutenir la croissance, le Canada continuera d'être perçu par les acteurs du commerce mondial comme une porte d'entrée quelque peu imprévisible et peu fiable. Le Comité a appris que, d'ici cinq ou six ans, le Canada n'aura plus la possibilité de changer la dynamique de la circulation des marchandises et de se placer dans une position concurrentielle en tant que port d'entrée des marchandises en Amérique du Nord.

Tendances relatives aux routes maritimes

La congestion dans certains des principaux terminaux portuaires à conteneurs, en particulier ceux de Los Angeles et de Long Beach, a modifié les routes de navigation empruntées depuis toujours. Singapour était autrefois le point le plus à l'ouest à partir duquel il était moins coûteux d'emprunter le canal de Suez pour expédier des marchandises jusqu'en Amérique du Nord. Aujourd'hui, ce point s'est déplacé vers l'est, à Hong Kong, en raison de la congestion des ports de la côte ouest. Les lignes de navigation choisissent un itinéraire plus long, car elles savent que le déchargement des navires sera plus rapide sur la côte est.

Deux itinéraires pour le transport des conteneurs sont très utilisés : l'un vers l'ouest, par le canal de Suez, et l'autre vers l'est, en direction de la côte ouest. En ce moment, 78 p. 100 du trafic de l'Asie passe par la côte Ouest de l'Amérique du Nord et seulement 2 p. 100 emprunte le canal de Suez. Pour éviter la congestion des itinéraires de la côte ouest, près de 20 p. 100 du trafic passe par le canal de Panama pour rejoindre la côte est.

À l'heure actuelle, le canal de Panama fonctionne à plein régime et il n'accepte que les navires d'une capacité de charge maximale de 4 500 à 5 000 EVP. L'agrandissement du canal de Panama devrait cependant être terminé en 2015 et les navires pouvant transporter entre 10 000 et 12 000 EVP pourront alors l'emprunter. Dans l'intervalle, on s'attend à ce que la part du trafic de l'Asie transitant par le canal de Suez augmente de manière significative, en partie en raison de la récurrence de la congestion sur la côte ouest attendue au cours des trois prochaines années. Même si le transport par le canal de Suez est plus coûteux, car il faut

employer un plus grand nombre de navires, le Comité a appris qu'il pourrait fournir un service plus fiable aux expéditeurs.

En ce qui a trait aux plus gros porte-conteneurs, les témoins ont dit que la situation économique des porte-conteneurs géants est telle qu'il est peu probable que ceux-ci utilisent le service Asie-Pacifique. La traversée est trop courte et le nombre de ports où il faut s'arrêter pour charger les navires est trop grand et risque de ralentir le navire. Selon les témoins, il serait plus économique pour ces gros navires d'assurer un service intra-européen ou intra-asiatique. Quoi qu'il en soit, des témoins ont affirmé au Comité que l'Amérique du Nord n'accueillerait sans doute pas les plus gros porte-conteneurs, comme l'Emma Maersk, d'une capacité de 11 000 EVP. Cependant, l'apparition des méganavires aura vraisemblablement des répercussions qui se feront sentir dans tous les ports. Lorsque les navires pouvant transporter 12 000 EVP entreront en service, on s'attend à ce que les navires de plus petite taille soient relégués au service nord-américain. Par exemple, le Comité a appris que les ports de Los Angeles et de Long Beach accueilleront probablement des navires d'une capacité de 10 000 EVP, et que Vancouver et Halifax recevront probablement des navires d'une capacité de 8 000 EVP.

ANNEXE C: TERMINAUX PORTUAIRES À CONTENEURS DE LA CÔTE OUEST DU CANADA

La présente annexe donne un aperçu des témoignages entendus par le Comité au sujet des services et de l'infrastructure des ports et du transport de surface propres aux terminaux portuaires à conteneurs de la côte ouest du Canada.

Services portuaires

Les terminaux portuaires à conteneurs de la côte ouest du Canada, notamment ceux de Vancouver et de Prince Rupert, possèdent des avantages naturels, car ils se situent à proximité de l'Asie et sont des ports en eau profonde. Les ports de Seattle-Tacoma sont les principaux concurrents du port de Vancouver au chapitre du trafic conteneurisé; ce sont des ports de transbordement qui ont accès aux marchés intérieurs, tandis que la plupart des ports de la Californie desservent leur marché local. Le fait que Deltaport, le terminal à conteneurs situé le plus au sud de Vancouver, soit à trois heures de moins des ports de l'Asie que Seattle, représente un avantage considérable. Aujourd'hui, moins de 5 p. 100 des importations canadiennes transitent par Seattle comparativement à 35 p. 100 il y a 14 ans. Le nouveau terminal portuaire à conteneurs de Prince Rupert est encore plus près, à plusieurs heures de moins des ports de l'Asie.

En 2005, les terminaux portuaires à conteneurs de la côte ouest du Canada ont reçu 9 p. 100 (2,1 millions d'EVP) de tout le trafic conteneurisé de la côte ouest de l'Amérique du Nord. En comparaison, les ports du nord-ouest des États-Unis ont manutentionné 3,9 millions d'EVP et ceux de la Californie, 14,2 millions d'EVP. À l'heure actuelle, seulement 7 p. 100 des conteneurs qui arrivent à Vancouver vont aux États-Unis et le reste est expédié vers le Centre et à l'Est du Canada. D'ici 2020, les terminaux portuaires à conteneurs de la côte ouest du Canada, parmi lesquels le nouveau terminal à conteneurs de Prince Rupert, prévoient recevoir entre 5 et 9 millions d'EVP par année, ce qui représente une augmentation appréciable de la part de marché (jusqu'à 17 p. 100). Selon des estimations plus prudentes, ces terminaux portuaires prévoient recevoir 5 millions d'EVP avant 2015, c'est-à-dire un taux de croissance moyen de 10,2 p. 100 par année.

Les investissements effectués pour la construction du nouveau terminal à conteneurs de Prince Rupert contribueront à la création d'un corridor de transport le plus rapide entre le nord de l'Asie et Chicago. Le projet, d'une valeur de 175 millions de dollars, reçoit des investissements de la part des gouvernements fédéral et provincial et du secteur privé. La première phase fera passer la capacité du terminal à entre 400 000 et 500 000 EVP, et la seconde phase, à 1,7 million d'EVP.

Les principaux terminaux à conteneurs de la région de Vancouver ont investi dans leurs installations afin d'en augmenter la capacité. Les terminaux à conteneurs du port de Vancouver utilisent désormais un système de réservation sur Internet qui les aide à atteindre leur objectif de limiter à 20 minutes le temps de livraison ou de ramassage des conteneurs par les camions. Centerm, un des trois terminaux à conteneurs du port de Vancouver, a ajouté 8 000 pieds de rail au terminal, des portiques à conteneurs, des portiques portuaires super post-panamax suffisamment gros pour accommoder des navires d'une capacité de 8 000 EVP. L'exploitant du terminal, Dubai Ports World Inc., offre un nombre limité de jours d'entreposage sans frais afin d'encourager les services de transport de surface à enlever rapidement leurs conteneurs de l'entrepôt. Normalement, le temps de séjour moyen des conteneurs d'importation était inférieur à deux jours. L'exploitant du terminal a également indiqué qu'il a fait récemment un investissement de 150 millions de dollars dans la technologie et qu'il s'apprête à engager 30 millions de dollars supplémentaires, un investissement que ses employés voient d'un bon œil. Grâce à toutes ces mesures, la capacité de Centerm a plus que doublé depuis 2005.

L'exploitant des deux autres terminaux à conteneurs du port de Vancouver, TSI Terminal Systems Inc., a lui aussi adopté des pratiques qui ont amélioré la productivité du terminal. Il a acheté de nouvelles grues super post-panamax, des portiques à conteneurs et de nouveaux systèmes d'exploitation de terminal à Deltaport et à Vanterm. De plus, un nouveau système d'exploitation de terminal garde continuellement la grue en mouvement et améliore la production. Grâce à toutes ces améliorations, le plus gros terminal à conteneurs, Deltaport, a réussi, pendant deux ans, à manutentionner plus de conteneurs que sa capacité devait le lui permettre.

Fraser Surrey Docks est l'autre terminal à conteneurs de la région de Vancouver. Il relève aujourd'hui de la toute nouvelle administration portuaire, créée à la suite de la fusion des ports de Vancouver. Fraser Surrey Docks est situé sur le fleuve Fraser, à 25 kilomètres à l'intérieur des terres. Pendant les périodes de pointe, il a manutentionné 350 000 EVP par année, et l'administration portuaire entend porter la capacité du terminal à 850 000 EVP. Bien qu'on ait l'impression que l'accès à Fraser Surrey Docks est restreint, le terminal fluvial peut dans les faits manutentionner jusqu'à 5 000 EVP environ avec l'aide des marées. L'exploitant du terminal, Fraser Surrey Docks, considère que le fleuve Fraser pourrait contribuer à soulager en partie la congestion systémique, mais comme le secteur du transport maritime utilise des navires encore plus gros, il a été difficile d'augmenter considérablement la capacité de la porte d'entrée. Étant donné que les conteneurs peuvent faire en cinq jours le trajet entre Fraser Surrey Docks et l'est du Canada, les installations à conteneurs du port du fleuve Fraser sont destinées à un marché à créneaux de marchandises de grande valeur exigeant un transport rapide.

Contrairement aux terminaux les plus achalandés dans le monde, aucun des terminaux à conteneurs de Vancouver n'est ouvert 24 heures sur 24. Les exploitants de terminaux et le port ont cependant prolongé les heures de service aux barrières des terminaux les plus occupés afin de réduire la congestion et d'accroître l'efficacité des

camions viennent prendre livraison des conteneurs. Bien que la population locale s'y oppose, le port de Vancouver prévoit augmenter les heures quotidiennes de service aux barrières à raison de deux heures par année, pendant les quatre prochaines années, jusqu'à ce que les terminaux soient accessibles aux camions 18 heures par jour.

L'Administration portuaire de Vancouver fait activement de la prospection de clientèle. Elle a ouvert en 1994 un bureau à Beijing et, tout récemment, un autre à Chicago, dans le but de pénétrer le marché du Midwest américain. Si l'on se fie aux commentaires des gérants de terminal et des expéditeurs, le plus difficile pour les ports de Vancouver, ce n'est pas d'attirer un plus grand nombre d'expéditeurs, mais de desservir tous ceux qui s'y présentent.

Services de transport de surface

Les importateurs et les exportateurs de conteneurs dont les expéditions passent par les terminaux de Vancouver dépendent énormément des services ferroviaires, parmi lesquels les trois chemins de fer de catégorie 1. Près de 65 p. 100 des conteneurs destinés à l'exportation arrivent à Vancouver par chemin de fer et le reste, par camion. De plus, les denrées d'exportation qui arrivent par camion au terminal ont été transbordées d'un train ou d'un camion et elles ont pratiquement toutes été produites à l'extérieur de Vancouver. Plus de 95 p. 100 des conteneurs d'importation totaux quittent la région par chemin de fer, quelques-uns d'entre eux ayant été d'abord transportés par camion vers les installations de transbordement. Soixante-trois pour cent des conteneurs du port de Vancouver circulent en Ontario et au Québec par chemin de fer, et 35 p. 100 sont acheminés par camion vers le marché local. En 2006, 6 p. 100 des conteneurs du port de Vancouver sont passés directement aux États-Unis, mais on ignore combien de conteneurs ont été par la suite acheminés aux États-Unis à partir d'un terminal intérieur à conteneurs.

ANNEXE D: TERMINAUX PORTUAIRES À CONTENEURS DU CENTRE DU CANADA

La présente annexe donne un aperçu des témoignages entendus par le Comité au sujet des services et de l'infrastructure des ports et du transport de surface propres aux terminaux portuaires à conteneurs du port de Montréal, le principal port du Centre du Canada.

Services portuaires

Le port de Montréal se trouve à 1 600 kilomètres à l'intérieur des terres le long de la Voie maritime du Saint-Laurent, entre les marchés nord-européens, méditerranéens et américains. Il s'agit d'un port terminus où les porte-conteneurs sont chargés et déchargés complètement à l'année longue. Montréal fait concurrence à New York/New Jersey et Hampton Roads/Norfolk pour ce qui est du trafic conteneurisé dans la région de l'Atlantique Nord. Dans une moindre mesure, le port de Montréal fait également concurrence au port d'Halifax au chapitre du trafic des conteneurs.

La profondeur du canal menant au port de Montréal a été amenée à 37 pieds et les navires le plus gros qui ont accès aux terminaux à conteneurs peuvent transporter jusqu'à 5 000 EVP. Le port de Montréal dessert une flotte de porte-conteneurs exploités par des lignes de navigation qui assurent un service express. Quelque 54 p. 100 de tous les porte-conteneurs au monde peuvent naviguer jusqu'à Montréal. Quatre-vingt-seize pour cent du trafic conteneurisé depuis le port de Montréal passe dans l'Atlantique Nord, 2 p. 100 vogue au sud de Montréal et 2 p. 100 est destiné au marché intérieur de Terre-Neuve-et-Labrador. Soixante pour cent du marché des conteneurs de Montréal se trouvent au Canada, la moitié du trafic étant destiné aux marchés de Montréal ou de Québec et l'autre, au marché américain. Soixante-quinze pour cent des conteneurs américains viennent du Midwest américain ou s'y dirigent et 15 p. 100 du commerce se fait avec le nord-est des États-Unis.

Entre 2001 et 2005, le port de Montréal a connu une croissance moyenne de 6,3 p. 100 par année au chapitre du trafic du fret conteneurisé, comparativement à 3,3 p. 100 par année pour ses compétiteurs. Toutefois, le marché des conteneurs de Montréal est arrivé à maturité et il est peu probable que la capacité du port augmente au cours de prochaines années. Le port de Montréal prévoit enregistrer un taux de croissance annuelle moyen de 4,5 jusqu'en 2015 et recevoir plus de 2 millions d'EVP de plus d'ici 2020 environ.

Le trafic des conteneurs est au cœur de la croissance du trafic des marchandises au port de Montréal. Les terminaux à conteneurs de Cast et Racine représentent plus de 80 p. 100 de la capacité du port de Montréal et sont exploités par la Société Terminaux

Montréal Gateway. Ces deux terminaux utilisent de l'équipement de manutention des conteneurs de pointe, dont neuf portiques du bord à terre (capacité de 40 à 60 tonnes), 16 portiques sur pneus (capacité de 40 tonnes) et des chariots élévateurs frontaux capables d'empiler cinq conteneurs les uns sur les autres (capacité de 40 tonnes). Le port de Montréal possède également des installations pouvant accueillir jusqu'à 500 conteneurs réfrigérés. Ensemble, les deux terminaux desservent jusqu'à 1 500 camions par jour entre 6 h et 23 h. Au cours des 10 dernières années, la Société Terminaux Montréal Gateway a investi quelque 75 millions de dollars en équipement et prévoit continuer à investir 8 millions de dollars par année. Le terminal de Termont de Montréal exploite le terminal de Maisonneuve et a investi plus de 40 millions de dollars en équipement depuis 2005. Il a fait notamment l'acquisition de deux grues qui peuvent soulever simultanément deux conteneurs de 20 pieds. Le volume des conteneurs en transit dans les terminaux à conteneurs du port de Montréal a été évalué à 7 719 EVP par acre par année.

Selon les consultants auxquels s'est adressé le port de Montréal, les plans d'amélioration de l'infrastructure répondront à ses besoins futurs, mais l'île de Montréal risque d'être à court d'espace dans à peu près huit ans pour prendre en charge le trafic conteneurisé. Le port de Montréal pourrait être agrandi en remplissant le bassin de la Vickers et en utilisant le terrain situé entre le port et la rue Notre-Dame. De plus, la manutention du vrac pourrait être transférée au site de Contrecoeur. Le port de Montréal prévoit investir 175 millions de dollars d'ici à 2011 afin de soutenir la croissance du trafic, notamment en ajoutant 25 000 pieds de voie ferrée dans le port.

Services de transport de surface

Le trafic de conteneurs au port de Montréal est assuré à peu près également par les services de camionnage et les services ferroviaires. Cinquante-cinq pour cent des conteneurs entrent dans le port et en sortent chargés sur des trains exploités par le CN et le CP, le reste des conteneurs étant transportés par plus de 25 entreprises de camionnage. Les marchandises acheminées par camion sont pratiquement toutes destinées au marché canadien (86 p. 100), tandis que le trafic ferroviaire est destiné plus ou moins également au marché canadien (43 p. 100) et au marché américain (57 p. 100). Quelque 45 services ferroviaires intermodaux par semaine et environ 2 000 camions par jour desservent les terminaux à conteneurs.

L'Administration portuaire de Montréal considère le transport de surface comme un atout pour le port. Le port de Montréal offre le temps de transit de surface le plus court vers Toronto (10 heures), Detroit (23 heures), Chicago (33 heures) et New York depuis l'Atlantique Nord. L'Administration portuaire de Montréal a réussi à abaisser à près de 40 heures le temps de transit vers Chicago en collaborant avec les chemins de fer afin de préparer les trains-blocs avant leur transport vers le quai. Le système actuel nous permet de former des trains unitaires spécialisés à destination de Chicago à partir de trois terminaux différents utilisés par 12 compagnies différentes. L'Administration portuaire de Montréal

exploite également un réseau ferroviaire de 100 kilomètres de long situé sur les terrains du port, lequel donne un accès direct à pratiquement chaque poste à quai et connexion aux lignes du CN et du CP. Les opérations ferroviaires effectuées au port rendent inutile le transbordement intermédiaire, qui est inévitable dans plusieurs autres ports, procurant au port de Montréal un avantage sur la concurrence.

ANNEXE E :

LES TERMINAUX PORTUAIRES À CONTENEURS DE LA CÔTE EST DU CANADA

La présente annexe donne un aperçu des témoignages entendus par le Comité au sujet des services et de l'infrastructure des ports et du transport de surface propres aux terminaux portuaires à conteneurs de la côte est du Canada.

Services portuaires

Bien que le Canada atlantique représente un petit marché local, il dessert, outre le Centre du Canada et le Centre des États-Unis, plusieurs marchés du fret international. Les ports de la Nouvelle-Écosse assurent le service de transport maritime à courte distance vers Terre-Neuve-et-Labrador, la Nouvelle-Angleterre, Saint-Pierre-et-Miquelon, les Antilles, le Centre du Canada, Cuba et, à l'occasion, les États-Unis.

Le port d'Halifax fait concurrence aux ports de New York et du New Jersey et, dans une certaine mesure, au port de Montréal, pour ce qui est du trafic conteneurisé. Présentement, Halifax reçoit des conteneurs à destination du Midwest américain qui doivent être déchargés des navires en direction de New York, car l'eau n'y est pas suffisamment profonde. Le port de New York vient tout juste d'entreprendre un important projet de dragage d'une profondeur de 15 mètres, ce qui fera perdre quelque peu l'avantage concurrentiel que détient le port d'Halifax. De plus, l'Administration portuaire d'Halifax travaille activement à améliorer sa capacité concurrentielle; elle s'est rendue en Inde où elle a pris des arrangements avec des expéditeurs indiens afin d'encourager la mise en place d'un service régulier de transport de conteneurs qui empruntera le canal de Suez.

Le port d'Halifax est capable de supporter l'expansion du trafic du fret conteneurisé sans avoir à effectuer des investissements supplémentaires dans l'infrastructure, car ses deux terminaux à conteneurs ne sont pas exploités à pleine capacité. Cela dit, l'excédent de capacité du port d'Halifax n'est pas suffisant pour recevoir une fois par semaine un navire de la taille de l'Emma Maersk (6 000 à 8 000 conteneurs) et procéder à son chargement ou à son déchargement complet. Il n'y aura un excédent de capacité que si 400 ou 500 conteneurs sont chargés ou déchargés en même temps, comme c'est le cas actuellement. Le port d'Halifax prévoit une augmentation du trafic conteneurisé, qui passera de 500 000 à 860 000 EVP d'ici 2020.

Canso pourrait héberger un autre terminal portuaire à conteneurs, qui ferait concurrence au port d'Halifax dans l'Est du Canada. Le terminal international de Melford, un port exploité à Canso par l'entreprise privée, est censé être en exploitation en 2010 et il manutentionnera 2 millions d'EVP. Le terminal à conteneurs de Canso, un port en eau profonde libre de glaces qui sera ouvert à l'année, sera extrêmement concurrentiel. Les

conteneurs en partance de Canso prendraient sept heures de moins pour se rendre en Europe que s'ils étaient expédiés à partir de tout autre port en Amérique du Nord. Les navires qui le desserviront pourront tirer chaque année des recettes de trois à quatre fois supérieures à celles qu'ils auraient obtenues en desservant un autre port.

Services de transport de surface

LE CN offre deux fois par jour un service de conteneurs gerbés reliant la Nouvelle-Écosse, le Centre du Canada et les États-Unis. Le CN indique qu'il pourrait faire circuler 20 trains par jour de Halifax à Toronto, preuve que la capacité ferroviaire actuelle est en mesure de supporter l'expansion du trafic de marchandises en partance de la Nouvelle-Écosse. En ce moment, 75 p. 100 du trafic conteneurisé qui transite par Halifax est chargé à bord de wagons à destination du Centre du Canada et des États-Unis, dont 30 p. 100 sont expédiés directement aux États-Unis.

Halifax possède les installations de transbordement intérieur nécessaires pour trier les importations maritimes de la région et celles destinées à d'autres marchés plus éloignés. Par exemple, Consolidated Fastfrate trie les conteneurs d'importation de Canadian Tire et charge dans des camions les importations du Canada atlantique, et les importations du Québec et de l'Ontario dans des conteneurs de 53 pieds en vue de leur livraison par camion ou par chemin de fer. Armored Transport exploite elle aussi des installations de transbordement à Halifax.

Même si Canso n'est pas desservie directement par un chemin de fer de catégorie 1, le CN a indiqué au Comité que, dès 2010 ou 2011, il sera en mesure d'assurer le transport de fret conteneurisé qui transite par ce nouveau terminal.

ANNEXE F: CONSTRUCTION ÉVENTUELLE D'UN TERMINAL PORTUAIRE À CONTENEURS DANS LE NORD

Des membres du Comité ont demandé aux témoins ce qu'ils pensaient de la possibilité d'aménager un terminal portuaire à conteneurs à Churchill, au Manitoba. De façon générale, les témoins se sont demandé s'il était réaliste d'envisager d'ouvrir une route de navigation polaire dans l'Arctique étant donné que, en dépit du réchauffement climatique, le passage du Nord-Ouest reste imprévisible pour la navigation. De plus, le transport des marchandises par voie terrestre à destination et en provenance de Churchill est difficile à assurer pendant toute l'année. Un témoin a fait valoir que les possibilités que présente Churchill, en plus des routes de navigation habituelles qu'elle offre en été, résident dans la collaboration possible avec les Russes afin de les aider à rejoindre l'Asie.

Les représentants de Transports Canada ont admis que, si la saison de navigation était plus longue, les expéditeurs auraient un plus grand nombre d'occasions d'utiliser le terminal portuaire à conteneurs. Par contre, il faudrait peut-être modifier quelque peu la voie ferrée si le trafic conteneurisé venait à augmenter. On a aussi souligné que l'aménagement de ports dans le Nord pourrait aider le Canada à affirmer sa souveraineté dans cette région.

ANNEXE G: TÉMOINS ET MÉMOIRES

Administration portuaire de Halifax (8 février 2008; fascicule 5; 39-2)

Karen Oldfield, présidente et directrice générale;
Paul MacIsaac, vice-président principal;
George Malec, vice-président, développement des affaires et opérations.

Administration portuaire de Montréal (6 février 2008; fascicule 4; 39-2) (voir aussi Port de Montréal)

Patrice Pelletier, président directeur général;
Stéphanie Isaacs, directrice des relations gouvernementales;
Jean Mongeau, vice-président, affaires juridiques et secrétaire.

Administration portuaire de Prince Rupert

Don Krusel, président - directeur général;
Maynard Angus, gestionnaire, Affaires publiques;
Gary Paulson, Directeur Opérations et sécurité;
Barry Bartlett, gestionnaire, Communications générales.

Administration portuaire de Vancouver (13 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Capitaine Gordon Houston, président directeur-général.

Administration portuaire du fleuve Fraser (13 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Capitaine Allan Domaas, président directeur-général.

Agence de promotion économique du Canada atlantique (8 février 2008; fascicule 5; 39-2)

Debbie Windsor, vice-présidente;
Janine Fraser, analyste des politiques.

Agence des services frontaliers du Canada (17 octobre 2006; fascicule 4; 39-1)

Brent Patten, gestionnaire, Section de la politique visant les transporteurs et le fret,
Division de la politique commerciale à la Direction des programmes et de
l'observation au sein de la Direction générale de l'admissibilité.

Alliance canadienne du camionnage (28 novembre 2007; fascicule 2; 39-2)

Graham Cooper, premier vice-président;
Ron Lennox, vice-président, commerce et sécurité.

Arctic Gateway Council (2 avril 2008; fascicule 8; 39-2)
Francis Schiller, secrétaire.

Association des chemins de fer du Canada (12 juin 2007; fascicule 16; 39-1)
Cliff Mackey, président.

Association du camionnage du Québec (14 mai 2007; fascicule 14; 39-1)
Sophie Tremblay, coordonnatrice des dossiers techniques et opérationnels.

Atlantic Institute for Market Studies (9 février 2008; fascicule 5; 39-2)
Charles Cirtwill, président intérimaire;
Barrie Hebb, économiste chargé de recherches.

BC Trucking Association (13 mars 2007; fascicule 9; 39-1)
Paul Landry, président-directeur général.

Mme Mary Brooks, professeure, chaire du commerce William A. Black, Université Dalhousie. (À titre personnel) (31 janvier, 2007; fascicule 7; 39-1)

Campbell Agri Business Strategists (13 mars 2007; fascicule 9; 39-1)
Doug Campbell.

Canadien Pacifique (12 juin 2007; fascicule 16; 39-1)
Jim Buggs, directeur général, Gestion des wagons;
Claudio Minello, directeur général, Affaires internationales.

Centre de recherche sur les transports (15 mai 2007; fascicule 14; 39-1)
Teodor Gabriel Crainic, directeur, Laboratoire sur les systèmes intelligents de transport.

CN (12 juin 2007; fascicule 16; 39-1)
Paul D. Waite, vice-président, ETI.

David Colledge, Colledge Transportation Consulting Inc. (À titre personnel) (14 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Community Futures Pacific Northwest
Knut Bjorndal, gestionnaire principal.

***Conseil des syndicats de l'International Longshoremen's Association** (9 février 2008; fascicule 5; 39-2)

David Cranston, président / agent d'affaires, I.L.A. section locale 269;

Fred R. Rhodenizer, vice-président, I.L.A. section locale 269;

John W. Campbell, I.L.A. section locale 1825.

Conseil économique des provinces de l'Atlantique (CEPA) (8 février 2008; fascicule 5; 39-2)

David Chaundy, économiste principal.

Consolidated Fastfrate (9 février 2008; fascicule 5; 39-2)

Rob Pittman, gestionnaire du bureau de Halifax.

Corporation de gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (15 mai 2007; fascicule 14; 39-1)

Richard (Dick) Corfe, président-directeur général.

Delta, Municipalité de (14 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Son Honneur la mairesse Lois Jackson;

Ian Radnidge, directeur du service d'ingénierie.

DP World Vancouver (14 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Cliff Stewart, vice-président, Opérations.

Fédération maritime du Canada (15 mai 2007; fascicule 14; 39-1)

Michael H. Broad, président;

Anne Legars, directrice politique, Affaires gouvernementales.

Finances Canada (17 octobre 2006; fascicule 4; 39-1)

Dean Beyea, chef, Commerce des marchandises, Division de la politique commerciale internationale, Finances et échanges internationaux;

Sylvie Larose, analyste de la politique, Commerce des marchandises, Division de la politique commerciale internationale, Finances et échanges internationaux;

Geoffrey MacMillan, agent de la politique de l'impôt, Opérations générales et questions frontalières, Division de la taxe de vente, Direction de la politique de l'impôt.

Fondation Asie Pacifique du Canada (13 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Paul Evans, coprésident-directeur général.

Fraser Surry Docks (13 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Ross Hanson, vice-président principal.

Greater Halifax Partnership (8 février 2008; fascicule 5; 39-2)

Stephen Dempsey, président directeur général;
Dan English, agent administratif principal, Municipalité régional de Halifax.

Greater Vancouver Gateway Council (13 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Bob Wilds, administrateur délégué.

Halifax Gateway Council (9 février 2008; fascicule 5; 39-2)

James Frost, directeur exécutif;
John Hamblin, member du conseil d'administration, Halifax Gateway Council et
président, Clarke IT Solutions Inc.

International Longshore and Warehouse Union (14 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Tom Dufresne, président.

M. Michael, C. Ircha, professeur de génie civil, Université du Nouveau-Brunswick.. (À titre
personnel) (25 octobre 2006; fascicule 4; 39-1)

M. Jake M. Kosior (À titre personnel) (1^{er} novembre 2006; fascicule 4; 39-1)

Laurentian Energy (9 février 2008; fascicule 5; 39-2)

James Wooder, président-directeur général, Projet de terminal à conteneurs de
Sydport.

Compagnies Loblaw limitée (4 mars 2008; fascicule 7; 39-2)

Robert Wiebe, vice-président principal, transports;
Dan Parkes, vice-président, transport international et logistique.

Maher Terminals

Mark J. Schepp, gestionnaire des opérations.

Manufacturiers et exportateurs du Canada (27 novembre 2007; fascicule 2; 39-2)

David T. Fung, président du Conseil d'administration et président et chef de direction
d' ACDEG International Inc.;

Jean-Michel Laurin, vice-président, Politiques d'affaires mondiales.

Melford International Terminal Inc. (8 février 2008; fascicule 5; 39-2)

Bob Stevens, président directeur général;
John Vickerman, directeur, TranSystems;
Richie Mann, vice-président marketing.

Moose Jaw, Ville de (13 mars 2007; fascicule 9; 39-1 et 20 novembre 2007; fascicule 1;
39-2)

Son Honneur le maire Dale McBain.

Northern Transportation Corridor Development Corp.

Maynard Angus, membre du conseil d'administration;
Dan Dibbelt, membre du conseil d'administration; *Northern Alberta Development* ;
Ron Vanderlee, membre du conseil d'administration, *Pacific Northwest Gas*.

Northwest Community College

Deb Stava, directeur.

Nouvelle-Écosse, Province (21 février 2007; fascicule 8; 39-1)

L'honorable Angus MacIsaac, député provincial, vice-premier ministre et ministre des Transports et des Travaux publics, province de la Nouvelle-Écosse;
David Oxner, directeur, Initiative de la porte d'entrée, Ministère des Transports et des Travaux publics de la Nouvelle-Écosse.

Nunavut Tunngavik Inc. (2 avril 2008; fascicule 8; 39-2)

Monica Ell, directrice, entreprises et développement économique.

Palliser Furniture Limitée (4 mars 2008; fascicule 7; 39-2)

Art DeFehr, président et directeur général.

Port de Montréal (14 mai 2007; fascicule 14; 39-1 et 7 février 2007; fascicule 7; 39-1) (voir aussi Administration portuaire de Montréal)

Dominic J. Taddeo, président-directeur général;
Jean-Pierre Masson, vice-président, Marketing et développement;
Jean-Luc Bédard, vice-président, Opérations et capitaine du port.

Prairie-to-Ports Gateway & Inland Port (20 novembre 2007; fascicule 1; 39-2)

Doug Campbell, Pdg.

Barry E. Prentice, professeur, Asper School of Business, Université du Manitoba. (À titre personnel) (1^{er} novembre 2006; fascicule 4; 39-1)

Prince George, Ville de (14 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Son Honneur le maire Colin Kinsley.

Prince Rupert Grain Ltd. (13 février 2008; fascicule 6; 39-2)

Jeff Burghardt, président et directeur général.

Prince Rupert, Ville de

Son Honneur le maire Herb Pond;
Gord Howe, gestionnaire municipal;
Christopher Colussi, gestionnaire, *Prince Rupert & Port Edward Economic Development Corporation*.

Pulse Canada (14 février 2007; fascicule 8; 39-1)

Lloyd Affleck, président;

Gordon Bacon, directeur général;

Greg Cherewyk, directeur du développement du marché.

Quickload CEF

Jeff Mackey.

Regina Regional Economic Development Authority (6 février 2007; fascicule 7; 39-1)

Clare Kirkland, directeur du développement stratégique.

Ridley Terminals Inc.

Gregory A. Slocombe, président - directeur général.

Robert Transport Inc. (14 mai 2007; fascicule 14; 39-1)

Claude Robert, président et chef de la direction, et président de l'Alliance canadienne du camionnage.

Saskatchewan AgriVision Corp. (13 mars 2007; fascicule 9; 39-1 et 20 novembre 2007; fascicule 1, 39-2)

C.M. (Red) Williams, président.

Saskatoon, Ville de (20 novembre 2007; fascicule 1; 39-2)

Donald Atchison, maire.

Randy Grauer, urbaniste.

Smit Marine Canada Inc.

Mike Stevenson, gestionnaire.

Société Canadian Tire (30 janvier 2008; fascicule 3; 39-2)

Patrick Sinnott, Vice-président principal, Approvisionnement.

Société Terminaux Montréal Gateway (15 mai 2007; fascicule 14; 39-1)

Kevin M. Doherty, directeur général;

Michael Fratianni, chef de la direction financière.

Southern Ontario Gateway Council: (5 juin 2007; fascicule 15; 39-1)

John Best, directeur général.

Table du Québec sur le transport maritime courte distance (15 mai 2007; fascicule 14; 39-1)

Nicole Trépanier, directrice générale, Armateurs du Saint-Laurent.

Terminal Termont Inc. (15 mai 2007; fascicule 14; 39-1)

Roger Carré, directeur général;
Robert Desrochers, contrôleur.

TransLink (*Greater Vancouver Transportation Authority*) (14 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Robert Paddon, vice-président.

Transports Canada (20 juin 2006; fascicule 2; 39-1 et 4 octobre 2006; fascicule 3; 39-1)

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député, ministre des Transports, de
l'Infrastructure et des Collectivités; (4 octobre 2006; fascicule 3; 39-1)
Kristine Burr, sous-ministre adjointe, Politiques;
Richard Saillant, directeur exécutif par intérimaire, Politique ferroviaire;
Roger Roy, directeur général, Analyse économique;
Emile Di Sanza, directeur général, Politique maritime;
Laureen Kinney, directrice générale, Sûreté maritime;
Helena Borges, directrice générale, Politiques de transport de surface. (4 octobre
2006; fascicule 3; 39-1)

TranSystems (30 mai 2007; fascicule 15; 39-1)

John Vickerman, directeur-fondateur.

TSI Terminal Systems Inc. (14 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Morley Strachan, vice-président, Opérations et développement des affaires.

Université NSCAD University (8 février 2008; fascicule 5, 39-2)

John D. Mabley, vice-président, Relations avec l'université;
Linda Hutchinson, directrice adjointe à la promotion.

Vancouver Container Truckers Association (14 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

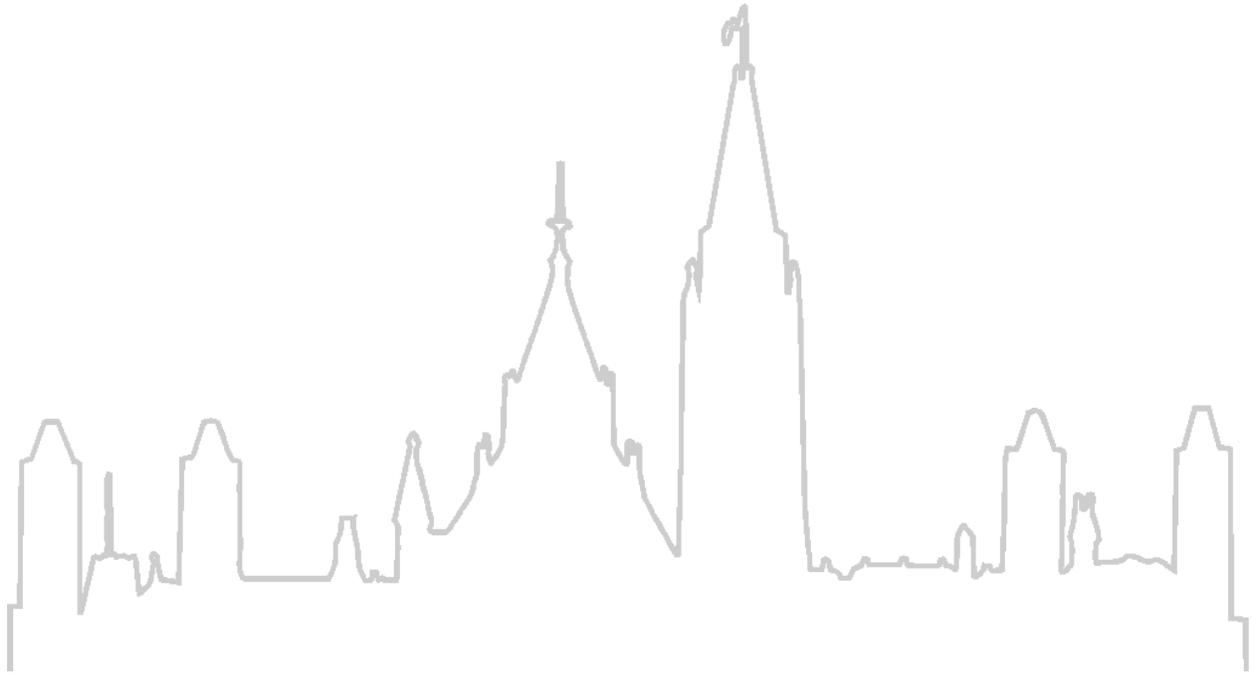
Paul Uppal, agent de commerce;
Pete Smith, représentant national, TCA Canada.

West Coast Container Freight Handlers Association (13 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Kevin Ouellette, président;
David Peacock, vice-président et directeur général, Westran Intermodal;
Rick Cowan, vice-président, Euroasia Transload.

Western Transportation Advisory Council (14 mars 2007; fascicule 9; 39-1)

Ruth Sol, présidente;
Lisa Baratta, directrice, Services généraux.



VERS UNE NOUVELLE VISION NATIONALE

Les occasions et les restrictions du Canada face au transport mondial des marchandises

This report is also available in English.

Information regarding the Committee can be obtained through its web site:

www.senate-senat.ca/transcom.asp

Des renseignements sur le Comité sont disponibles sur le site:

www.senate-senat.ca/transcom.asp

Des renseignements sur le Sénat sont disponibles sur le site:

www.parl.gc.ca

ou par téléphone au 1-800-267-7362