

**Commodity Supply Chain Table (CSCT)  
Zoom Meeting  
December 11, 2020  
10:30pm to 2:10pm EST**

**Opening Remarks**

Craig Hutton welcomed and thanked participants for keeping the supply chain fluid during these challenging months. He highlighted the importance of a reliable transportation system that allows goods to safely reach their destination. He indicated that the intent of this discussion is to continue the important conversation, to collaborate and share information, to address common challenges and to work together to develop solutions to address system inefficiencies across the supply chain. Craig also welcomed the Minister to the meeting.

**Minister Garneau's Opening Remarks**

The Minister emphasized the importance of this forum, as it provides an important chance to hear directly from the people who have a stake in the system. He highlighted the great work and collaboration of the group since he last attended in 2018.

The Minister noted the challenges to the supply chain this year, including the pandemic and disruptions due to the blockades. He noted his appreciation for those that communicated with Transport Canada (TC) during disruptions and highlighted the importance of information sharing to monitor the impacts on the supply chain. He invited participants to discuss how synergies amongst supply chain partners can be created and enhanced to advance the efficiency of recovery from unforeseeable disruptions.

The Minister also highlighted the Ports Modernization Review that was launched in 2018. This review will help the Government of Canada position ports to better respond to challenges and opportunities, with the goal of making Canada's major ports more efficient and clean by promoting investment. Currently, detailed research and analysis are being finalized and a public announcement on key findings will be made once analysis is complete.

The preliminary proposal for freight rail data regulations was launched. The Minister thanked everyone for their participation, hard work and collaboration in the process to date, and encouraged stakeholders to participate in the consultations on the preliminary proposal this winter. This data will help to foster additional informed discussions between stakeholders and supply chain partners, in support of the larger goal of improving the performance of the transportation network.

Finally, the Minister congratulated Fiona Murray on being named the first ever female chair of the Railway Association of Canada, and Bob Ballantyne on receiving the Supply Chain Executive of the Year award.

## **Interactive Session with Minister Garneau**

### **Coalition of Shippers/Freight Management Association**

#### **Bob Ballantyne – President, FMA & John Corey – Vice-President, FMA**

The first update was provided by Bob Ballantyne and John Corey. Bob noted that he will be stepping down at the end of the year, and that John will be taking over as President of the FMA.

John noted that not all commodity groups have rebounded and the situation with COVID-19 looks to get worse, even with the vaccine coming. The commodity supply chain in Canada has fared relatively well, thanks in part to the Canadian government deeming rail as an essential service. Overall, carloads are down an estimated 5% and have not yet returned to pre-pandemic levels. Some commodities have exceeded levels this year, for example forest products. Grain also saw delivery records from both CN and CP, due to both lower movement of other commodities and new larger hopper cars. However, sectors like automotive are still down 27% from 2019. Petroleum levels have also fallen due to significant reduction in air travel. Containers have also been an issue, which is not expected to be resolved until after Chinese New Year.

Shippers have responded with the following concerns:

- Fluidity of the network and capacity of the supply chain;
- Availability of labour, and ability to overcome disruptions; and
- Communication and flexibility within the supply chain to react quickly.

## **Port of Montreal**

### **Tony Boemi, VP Growth and Development**

Tony Boemi provided an update, noting that the Port of Montreal is open year-round, and is well equipped to deal with winters. The Port resumed normal operations on November 15, 2020 after partial work stoppages of 3 and 4 days and the full strike of 12 days. Disruptions lasted a total of 19 days but recovery has taken 85 days. There were major delays and increased dwell times at major costs to both the importers and exporters. Negotiations are continuing, and the current truce expires on March 20, 2021. If no agreement is made by mid-January, customers have informed the Port that they will begin to divert their cargo to other ports.

## **Association of Canadian Port Authorities**

### **Debbie Murray, Director Policy and Regulatory Affairs**

Debbie Murray thanked the Minister for hearing concerns from members. She reiterated that ports play an essential role in moving cargo in and out of the country. Throughout the pandemic they have demonstrated resiliency. Debbie acknowledged the 24/7 dedication of TC's Marine Safety and Security to continue moving cargo, noting that many employees took calls outside of working hours. Revenues have dropped in 2020, mostly due to cancellation of cruise traffic. It is expected that 2021 will see similar performance, with a particular challenge during the winter season.

The pre-pandemic initiative to help address a national supply chain strategy with environmental impacts would be beneficial. The modernization review should be part of the report and the barriers of data sharing should enable this work. Debbie indicated that the government must speed up transformation

to help build a national freight strategy. This will help with pinch points, infrastructure investments and international commissions to achieve net-zero.

### **B.C. Terminal Operators Association**

#### **Stephanie Jones, President**

Stephanie Jones started by thanking the government with helping members facilitate trade. The terminals are focused on keeping the supply chain moving, while ensuring worker safety. They have incurred significant costs keeping terminals open with increased cleaning and the purchase of PPE. Both the cruise industry downturn and lower automotive imports had a serious impact, but demands have shifted.

Future projections remain uncertain. B.C. terminals are concerned about the layering of new costs by multiple levels of government, the need to attract new capital, a tax policy regime for competitiveness, and accountability through the Port Modernization Review. It is critical that future investments be prioritized. Investments by the government have led to considerable private sector investment in the Vancouver Port. Another concern are future disruptions from blockades and the need to be proactive so that the rail system can continue as Canada's international reputation is at risk.

### **Canadian Pacific (CP)**

#### **Robert Taylor, Assistant VP, North American Advocacy**

Robert Taylor highlighted that technology has driven a lot of the recent progress. For example, collaboration on brake testing and new technology has helped with broken rail detection in dark territory; this investment has driven safety performance. Since March 2020 several sectors – automotive, energy, and intermodal – have fallen, but started to recover in May 2020. In the past five year, CP has consistently shipped more grain each year. Bill C-49 changes have triggered new hopper cars, which have heled increase service offerings (40% lift on grain capacity). As well, new facilities in Vancouver, with loop tracks, are helping make CP more resilient in winter.

### **Canadian National (CN)**

#### **Fiona Murray, VP, Public and Government Affairs**

Fiona Murray noted that railways are the best real-time indicator of the state of the economy as it touches so many sectors. CN year-over-year volumes dropped 18% in May because of the pandemic; for comparison, in the 2007-08 recession, the decline was only 12%. However, sequential improvements continue and volumes are up 6% year-over-year in the fourth quarter.

Considerable investments have been made: \$10 billion in the last three years, including 150 miles of new double track in the West. As well, customers have made investments to improve bottlenecks and capacity ability. Fiona thanked the Minister for the revision to the Ministerial Order on speed. While understanding the need to operate safely, it is appreciated that the revisions take into consideration winter safety conditions.

### **Minister Garneau's Response**

The Minister indicated that he is conscious of some of the issues that have been raised, particularly around the labour stoppage. He recognized that even if the number of days of strike are small, the

recovery period is much longer. Blockades remain a serious issue as this form of protest should not be the avenue to gain publicity on an issue, especially on delicate matters.

He thanked supply chain partners for their work and collaboration and is encouraged to see the movement despite the circumstances. He also recognized the investments that the railways have been making in new capital and technology. He concluded with emphasizing that safety is always an important aspect to consider, particularly as we enter the winter season.

### **Questions & Answers**

**Question (Geoff Smith, Mining Association of Canada): What percentage of CP freight is grain?**

**Answer (CP):** About a quarter of business, including US grain.

**Question (Geoff Smith, Mining Association of Canada): Can CN provide an update on the minerals sector?**

**Answer (CN):** The steel making supply chain in Canada is doing quite well. The automotive sector came back strong, so there has been more demand for steel. Less demand for minerals. All of the supply chain is moving in a positive direction.

**Comment (Joel Neuheimer, Forest Products Association of Canada):** A suggestion for a future session that TC and/or third-party provide an evaluation of public (e.g. NTFC) and private infrastructure investments being made.

**Question (Daniel Kelter, Fertilizer Canada): Given a year of disruptions, can CP give any update on labour discussions with two unions who have their contracts expire at the end of December 2020?**

**Answer (Awaiting answer from CP):** CP reached a tentative agreement with the International Brotherhood of Electrical Workers (IBEW) on December 17, 2020.

There are currently no updates for the other ongoing discussion. Information will be shared with the group as it becomes available.

**Question (David Fung, Canadian Manufacturers & Exporters): East bound container traffic in the US West Coast ports is severely backed up. How will the Canadian West Coast ports be affected in the next few months?**

**Answer (Transport Canada):** Current volumes on the eastbound trans-Pacific trade lanes are still higher than usual for this time of year and Canadian West Coast ports are expecting volumes to remain strong – at a minimum – through to the Lunar New Year in mid-February.

While the stronger than expected recovery in demand following the slowdown in April and May led to on-dock congestion and increased dwell times, Canadian ports, railways and other transportation

providers have adapted to the consistently higher-than-usual container volumes and on-dock operations are returning to fluid levels.

Terminal operators are indicating that railcar supply from Canadian National and Canadian Pacific Railways have been strong in recent months. However a harsh winter, should that occur, will challenge railcar supply as Canadian railroads generally shorten train lengths when temperatures fall below -25°C. Container on-dock dwell times would be expected to increase as Canadian West Coast ports are handling peak season volumes during the cold weather period for the first time.

Through to the end of October 2020, the average monthly end-to-end transit time for containers from Shanghai to Chicago via the Canadian West Coast ports was 27.5 days, an increase of 1.8 days compared to the 3-year average for the same time period. Despite the impact of the pandemic and rail blockades, Canadian West Coast ports have remained competitive with the US West Coast gateways as Los Angeles/Long Beach and Seattle/Tacoma recorded Shanghai to Chicago end-to-end transit times of 26.1 days and 28.8 days respectively for the same period in 2020.

**Question (Pam Schwann, Saskatchewan Mining Association):** John mentioned that the forecast for corn and soybeans were up, which reflects potash - but in your overview, I think potash is in the non-metallic bucket that went down; I believe that potash is buried in the other data here, although it is the #1 volume by commodity out of Saskatchewan.

**Answer (FMA):** The price of corn was at a 6-year high, and soybeans rebounded from their lows in April. That statement is related to their price increase, which indicates a higher demand, not necessarily an increase in supply. Potash is mostly an export in Canada, so an increase in potash carload volumes would not necessarily equate to greater corn or soybean production in North America.

Also, the graph in the presentation, for non-metallic minerals, was from the American Association of Railways (AAR). The US is a minor producer and exporter of potash. If a Canadian source had been used, potash would have had their own graph. 2020 was a record year for potash exports, the grouping as a whole showed a 22% drop from 2019, meaning aggregates and fracking sand fell even more than 22%, since potash actually increased within the category in 2020.

**Comment (Pam Schwann, Saskatchewan Mining Association):** Want to thank TC for the roundtable and Minister Garneau for being here today, and to note that impact the carbon price will have on shippers - particularly in Saskatchewan where we have greater distance to get bulk products to export markets. Potash from Saskatchewan is the #1 producer in the world; sustainably produced with only 50% of the emissions from our competitors.

**Question for the Minister (Stephanie Jones, BC Marine Terminal Operators Association):** You mentioned the Port Modernization Review in your remarks - can you provide some insight to the status and timing/next steps?

**Answer (Transport Canada):** The Ports Modernization Review was launched in March 2018 by the Minister of Transport, with an aim to optimize their role in the transportation system as innovative

assets that support inclusive growth and trade. The Review focuses on how ports can make progress on five key goals:

- Supporting the competitiveness of Canada's economy by facilitating the movement of goods;
- Strengthening relationships with Indigenous peoples and local communities;
- Promoting environmentally sustainable infrastructure and operations;
- Enhancing port safety and security; and
- Optimizing governance and financial management.

Since the launch of the Review, TC has engaged with CPAs, maritime sector firms, Indigenous communities, labour groups, trade associations, provinces and municipalities, academics and the general public.

A What We Heard Report summarizing the views that were collected through TC's engagement activities was released on October 30, 2020. It reflects the feedback we received as part of our directed engagement activities and the written submissions received.

TC continues to conduct its analytical work and will complete the Ports Modernization Review that the Prime Minister outlined in the Minister's mandate letter. Detailed research and analysis is being finalized, and is incorporating emerging impacts to the economy and supply chain, such as COVID-19.

Any potential changes will be publicly announced once the assessment of the review's findings are completed.

### **Minister's Response to Blockades**

The Minister acknowledged the right of protests to take place, in a lawful manner. The Minister recognizes the significant economic impacts that the blockades have and thanked stakeholders for their collaboration in mitigating the effects of the protests on the transportation system. He indicated that the government, in the spirit of reconciliation, would continue to work with Indigenous leaders and their communities in addressing their concerns.

### **Preliminary Proposal to Amend the Transportation Information Regulations (Freight Rail Data)**

David McNabb thanked the Minister for his participation, noted his need to sign off at this point in the meeting. He then handed the meeting over to Indrani Hulan to launch the preliminary proposal to amend the *Transportation Information Regulations* (Freight Rail Data).

Indrani thanked the many stakeholders who have been involved in the development of the data regulations to date, and noted that TC is looking forward to more conversations in the coming weeks. It was noted that the regulation and the authorities that TC plans to exercise are about collecting data from freight rail carriers, as recognized by Parliament when passing the *Transportation Modernization Act*, and as *one* link in the supply chain with access to very important data. With regard to the proposed service and performance indicators, Indrani explained that the proposal reflects the delicate balance we have struck in responding to the opposing views expressed by various stakeholders to-date, including on the granularity and feasibility of the indicators. It was emphasized that those intending to provide TC with written feedback on the proposal strongly consider the overarching objectives of the data

collection, as well as the considerations that the department must balance and the feasibility issues that have been identified.

Kim Macdonald and Jon Fox walked participants through the proposal, which includes:

- An enhanced suite of weekly public service and performance indicators, to improve the utility of the information;
- Minor adjustments to the waybill reporting requirement to ensure the data is adequate for its intended purposes;
- A new requirement for the largest class 1 carriers to report information on the new composition of trains, to enhance Transport Canada's understanding of the network; and
- New aggregated traffic reporting requirements for smaller class 1 carriers, to better reflect the scope of their Canadian operations.

The materials are available on the CSCT Google Drive, or by emailing Freight Rail Policy at [TC.freightrail-fretferroviaire.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.freightrail-fretferroviaire.TC@tc.gc.ca). The team also noted that they would be happy to coordinate a meeting with groups for further discussion. Participants have until February 26, 2021 to consult and provide comments.

### **Question and Answer**

**Question (Christine Gillespie, Nutrien): How quickly will the data be reported? For example, could shareholders/analysts be able to deduce our sales volumes before we publicly release volume info?**

**Answer (TC):** TC proposes that the indicators be reported on a weekly basis. The applicable reporting week would start on Monday (12:01 a.m.) and end on Sunday (11:59 p.m). Railways would be required to submit their data to the Minister no later than three days after the end of the reporting week, by 8:00 p.m. Eastern Standard Time on Wednesday. Each railway's dataset would be made publicly available on the CCTD Data Hub, as is currently done for the transitional reporting. It is envisioned that the data would be published five days after the end of the reporting week, on Friday, unless data quality control issues are identified and need to be resolved before the dataset can be posted. With respect to the first submission of the new dataset, it is proposed that the reporting requirements would enter into force 6 months following the publication of the final regulation in Canada Gazette, Part II. This approach should provide the time necessary for railways to develop the suite of indicators, test run the new reporting, and ensure quality control of the data. This timeline would apply to all reporting carriers.

As part of this consultation process, stakeholders will be asked to consider whether the suite of indicators and level of proposed granularity pose any issues with confidentiality. Where confidentiality issues are raised, respondents are asked to explain any concerns by indicating the harm a business will face should information about their movements be reported publicly. With this information, TC can then consider whether the disclosure of certain information may or may not be warranted. Stakeholders are also strongly encouraged to provide alternative options to the proposed granularity details, for TC to consider when making any adjustments to the proposal.

TC is looking at considerations/concerns around what is being proposed, and how it might impact commercial harm.

**Question (Anna Barrera, Forest Products Association of Canada): Will the new level of granularity be applied to the transitional data or will it only be available for data published after the new regs come into force?**

**Answer (TC):** New level of granularity would be applied to the new data regulations. There are no expected changes to the transitional suite of data.

**Question (Nancy Read, Sultran): As it relates to the geography indicator – how is Eastern and Western Canada defined, what are the boundary points?**

**Answer (TC):** Eastern and Western Canada is defined by the provincial border between Ontario and Manitoba.

**Comment (Pam Schwann, Saskatchewan Mining Association):** PM Trudeau just announced Carbon tax increasing the \$170 per ton by 2030 = \$15 per tonne increase each year after 2022 when it will be \$50 per tonne. This will help reduce rail commodity volumes as many operations won't be able to produce against global competitors at that price. This is not good news.

**Comment (Stephanie Jones, BC Marine Terminal Operators Association):** To build on the question about the new carbon fees -- I would like to reiterate my comments from the roundtable that any new fees, taxes and costs imposed by various levels of government will be cumulative. Key priorities must be established so we are measuring the cumulative costs and our ability to facilitate trade. As we see pressures on budgets at municipal, provincial and federal levels; as well as various environmental initiatives, (i.e. from localized waste management and road pricing, to focus on large investments in energy and infrastructure), we will inevitably see the costs of doing business increase in Canada. We must be measuring the cumulative costs on key components of the supply chain, and benchmark Canada's competitiveness globally.

### **ORI Presentation**

Mylaine Des Rosieres presented an update on Transport Canada's initiative on Canadian supply chains from a regulatory perspective. The initiative was launched during the 2019 regulatory review, as a way to help mitigate supply chain impacts in challenging periods, such as a pandemic. The intent of the work is to work with stakeholders to identify regulatory barriers and opportunities to support innovation and address current and future challenges.

Two surveys were disseminated to stakeholders at the end of Summer/beginning of Fall 2020. They have received 22 responses from industries, about 44% from small industries. The data is now being compiled and analyzed to allow for an assessment of regulatory barriers. It is intended that the results will be shared with stakeholders and decision-makers in the spring.

While the survey deadline has passed, there is still an opportunity to provide feedback by directly contacting Mylaine's team.

## **Questions & Answers**

**Question (Joel Neuheimer, Forest Products Association of Canada): Are there any results from the Pulp and Paper study?**

**Answer (TC):** The results on the pulp and paper survey will be shared in spring 2021.

**Question (Greg Northey, Pulse Canada): Regarding regulatory modernization, are there plans to develop a way to use data to measure the net cumulative regulatory burden on business? Opinion polling or surveys are important, but how do we establish a measureable and accountable assessment of net cumulative burden now and over time as we modernize the regulator regime?**

**Answer (TC):** The Office of Regulatory Innovation is looking into this as well. We are about to initiate a pilot project to explore the use of AI to assess the cumulative burden of regulations on business.

## **TC's Outlook Plan in the Midst of Uncertainty**

Martha Justus presented an update on the work being done in Economic Analysis, including developing the forward-looking capacity and dialogue. These are essential to ensuring an agile transportation network. The focus is to reduce risk, and one way to participate is the CSCT partners, which is a core input and feedback mechanism for economic outlooks. Engagement has been expanded in the past year to help validate those outlooks, including one-on-one feedback sessions. The participation over the summer was exceptional. As well, the outlook was expanded to include other commodities and more possible scenarios or outcomes, in an effort to make the planning for the future more robust.

A revised baseline scenario, and several recovery scenarios which will take vaccine development into consideration, will be released in spring 2021. Regional workshops planned for fall 2021 will be aimed at informing risk management and investment, as well as network optimization. As well, a pilot project is planned on predictive analysis in support of the Port of Vancouver Supply Chain Program, with a focus on blending the short-term and long-term. This pilot project is planned for fall 2021 and winter 2022.

## **Question & Answer Session**

**Question (David Fung, Canadian Manufacturers & Exporters): With the extensive data collected by TC, does TC plan to deploy AI in its predictive and management tool kit to identify gaps and opportunities?**

**Answer (Transport Canada):** We are in a very preliminary state at this point. Transport Canada plans to focus its forecast on risks and uncertainties to specific commodities, while aiming at interactive maps. This plan includes a data science hub, including machine learning, blending short-term and long-term.

**Question (Greg Northey, Pulse Canada): Will there be a methodology that would be applicable/useable across departments/sectors? Not just in transportation?**

**Answer (Transport Canada):** Yes, Transport Canada's plan will be guided by overall principles that have been applied by other government departments.

### **Closing Remarks**

David McNabb thanked participants for attending the meeting, and noted how great it was to have an open conversation with the Minister and to further the discussions on the data regulations. The CSCT is trying to be more reactive to emerging issues, such as those that have presented themselves this year. As a result, there have been an extraordinary number of meetings this year. Going forward, the meetings will return to regular intervals. As such, the next meeting will be scheduled for spring 2021.

## **Annex: List of Attendees**

<b>Name</b>	<b>Organization</b>
Geoff Backman	Alberta Wheat and Barley Commissions
Mark Dyck	Algoma
Melissa Dumont	Animal Nutrition Association of Canada
Sarah Hopkins	Animal Nutrition Association of Canada
Louise Bedard	Armateurs du Saint-Laurent
Kleo Landucci	Ashcroft Terminal
Debbie Murray	Association of Canadian Port Authorities
Bonnie Gee	BC Chamber of Shipping
Stephanie Jones	BC Marine Terminal Operators Association
Dominic Belleville	Bell-Gaz
Tyler Bjornson	Bjornson & Associates
Suzanne Wellen	BNSF
Jean Alonso	Cameco
Marc-Andre Charette	Cameco
Bob Friesen	Canadian Federation of Agriculture
Rob Hoffman	Canadian Fuels Association
Bruce Rodgers	Canadian International Freight Forwarders Association
Julia Kuzeljevich	Canadian International Freight Forwarders Association
David Fung	Canadian Manufacturers and Exporters
Eric Harvey	Canadian National
Fiona Murray	Canadian National
Louis-Alexandre Lanthier	Canadian National
Robert McKinstry	Canadian Pacific
Robert Taylor	Canadian Pacific
Tyme Wittebrood	Canadian Pacific
Tanis Fiss	Canadian Propane Association
Guillaum Dubreuil	Canadian Steamship Lines
Stephen Laskowski	Canadian Trucking Alliance
Corrie Banks	Cando Rail Services Ltd.
Natashia Stinka	Canpotex
Vee Kachroo	Canpotex
Daniel Ramage	Cereals Canada
Pete Rucks	CF Industries
Oladapo Odumosu	Chamber of Marine Commerce
David Cherniak	Chemistry Industry Association of Canada
Mark de Hueck	Chemtrade Logistics

Michael Makowsky	Clemson University
Matthew May	Coast 2000
John Heater	Dow Canada
Michael Gebo	Dow Canada
Joseph Caponio	ERCO Worldwide
Warren Askew	Federal Bridge Corporation
Daniel Kelter	Fertilizer Canada
Anna Barrera	Forest Products Association of Canada (FPAC)
Ben McArthur	Forest Products Association of Canada (FPAC)
Joel Neuheimer	Forest Products Association of Canada (FPAC)
Lucia Stuhldreier	Forest Products Association of Canada (FPAC)
John Corey	Freight Management Association
Bob Ballantyne	Freight Management Association / Coalition of Rail Shippers
Ryan Connell	Gibson Energy
Branden Leslie	Grain Growers of Canada
Jeff Nielsen	Grain Growers of Canada
Shelly Reid	Greenbrier Companies
Peter Hammerl	Hamilton Port Authority
Guangming Wu	Hamilton-Oshawa Port Authority
Bill Wehnert	Harbour Link Container Services
Suzanne Pleice	K&S Potash
Neil Van Overloop	Keystone Agricultural Producers
Devin Clarke	Lehigh Cement
Craig Toews	Louis Dreyfus
Brendan Marshall	Mining Association of Canada
Geoff Smith	Mining Association of Canada
Jason Klukas	National Steel Car
Terry Soulsby	Nordion
Christine Gillespie	Nutrien
Emily Pearce Rayner	Nutrien
Scott McIntyre	Nutrien
Adam Martineau	Plains Midstream Canada
Michael Davie	Port of Halifax
Alexandre Montpetit	Port of Montreal
Daniel Dagenais	Port of Montreal
Rosetta Iacono	Port of Montreal
Tony Boemi	Port of Montreal
Jason Michell	Port of Nanaimo
Patrick Robitaille	Port of Quebec

Greg Rogge	Port of Vancouver
Peter Xotta	Port of Vancouver
Dawn Popescul	Prairie Oat Growers Association
Greg Northey	Pulse Canada
Milt Poirier	QGI Consulting
Bruce McFadden	Quorum
Mark Hemmes	Quorum
Jonathan Thibeault	Railway Association of Canada
Ben Chursinoff	Railway Association of Canada (RAC)
Caroline Healey	Railway Association of Canada (RAC)
Gregory Kolz	Railway Association of Canada (RAC)
Marc Brazeau	Railway Association of Canada (RAC)
Stephanie Montreuil	Railway Association of Canada (RAC)
Cathy Campbell	Responsible Distribution
Jean-Marc Ruest	Richardson International
Laurel Feltin	Saskatchewan Association of Rural Municipalities
Pam Schwann	Saskatchewan Mining Association
James Lokken	Saskatchewan Wheat Development Commission
Cannus Thieu	Shell
Karen Kancens	Shipping Federation of Canada
Gerald Linden	Southern Railway of British Columbia
Emma Coffin	Soy Canada
Nancy Read	Sultran
Suzanne Low	Teck
Ian MacKay	Transportation Lawyer
Colan McCrum	Viterra-Western Grain Elevator Association
David Montpetit	Western Canadian Shippers Coalition
Debora Car	Western Canadian Shippers Coalition
Aaron Wenzel	Western Canadian Short Line Railway Association
Lisa Baratta	Western Transportation Advisory Council (WESTAC)

### **Government Attendees**

James Hayward	Agriculture and Agri-Food Canada
Michelle Bielik	Agriculture and Agri-Food Canada
Ellen Taylor	Alberta Agriculture and Forestry
Joseph Aniston	Alberta Ministry of Transportation
Joshua Mackintosh	Alberta Ministry of Transportation
Jun Yang	Alberta Ministry of Transportation
Andrew Hamilton	BC Ministry of Transport and Infrastructure

Royden Trainor	Government of Nova Scotia
Jason Gadoury	Natural Resources Canada
Rafee Hoque	Natural Resources Canada
Shelley Thompson	Saskatchewan Department of Agriculture
Brent Orb	Saskatchewan Ministry of Highways and Infrastructure
Michael Scrim	Statistics Canada
Adam Szoo	Transport Canada
Allan White	Transport Canada
Amy Casey	Transport Canada
Ana Julia Amezaga	Transport Canada
Ana Kovacic	Transport Canada
Bailey Henderson	Transport Canada
Chris Hoff	Transport Canada
Chrissy Sudjana	Transport Canada
Christian Dea	Transport Canada
Craig Hutton	Transport Canada
Dale Walsh	Transport Canada
Daniel Boljkovac	Transport Canada
Danika Leger	Transport Canada
David Kaun	Transport Canada
David McNabb	Transport Canada
Eric Cragg	Transport Canada
Erin Hunt	Transport Canada
Fiona-Genevieve Beaudoin	Transport Canada
Genevieve DeBlois	Transport Canada
Heather Caffrey	Transport Canada
Indrani Hulan	Transport Canada
Jasmine Luk	Transport Canada
John Voortman	Transport Canada
Jon Fox	Transport Canada
Junior Jack Ko	Transport Canada
Kamelia Kolli	Transport Canada
Kerri Swail-Born	Transport Canada
Kimberly Macdonald	Transport Canada
Liam Askwith	Transport Canada
Lorelle Juffs	Transport Canada
Marc-Yves Bertin	Transport Canada
Marion Robinson	Transport Canada
Martha Justus	Transport Canada

Michalina Stewart	Transport Canada
Minister Marc Garneau	Transport Canada
Mylaine Des Rosiers	Transport Canada
Nancy Roberts	Transport Canada
Neil Weatherdon	Transport Canada
Polina Hristeva	Transport Canada
Richard Ramsahoye	Transport Canada
Rob Ford	Transport Canada
Tracy Larkin	Transport Canada
Trish Rea	Transport Canada
Chantal Jacob	Transports Quebec

**Table ronde sur la chaîne d’approvisionnement des produits de base**  
**Réunion de Zoom**  
**11 décembre 2020**  
**10 h 30 à 14 h 10 HNE**

**Mot d’ouverture**

Craig Hutton a souhaité la bienvenue aux participants et les a remerciés de garder la chaîne d’approvisionnement en mouvement pendant ces mois difficiles. Il a souligné l’importance d’un système de transport fiable qui permet aux marchandises d’atteindre leur destination en toute sécurité. Il a indiqué que l’objet de cette discussion est de poursuivre une conversation importante, de collaborer et de partager des renseignements, de relever des défis communs et de collaborer pour élaborer des solutions en vue de remédier aux inefficacités du système de la chaîne d’approvisionnement. Craig a également souhaité la bienvenue au ministre à la réunion.

**Mot d’ouverture du ministre Garneau**

Le ministre a souligné l’importance de ce forum, car il offre une occasion importante d’entendre directement les gens qui ont un intérêt dans le système. Il a souligné l’excellent travail et la collaboration du groupe depuis sa dernière participation en 2018.

Le ministre a relevé des défis liés à la chaîne d’approvisionnement cette année, notamment la pandémie et les perturbations causées par les blocus. Il a indiqué qu’il est reconnaissant à ceux qui ont communiqué avec Transports Canada (TC) pendant les perturbations et a souligné l’importance du partage de renseignements pour surveiller les répercussions sur la chaîne d’approvisionnement. Il a invité les participants à discuter de la façon dont les synergies entre les partenaires de la chaîne d’approvisionnement peuvent être créées et améliorées afin d’accroître l’efficacité de la reprise après des perturbations imprévisibles.

Le ministre a également souligné l’Examen de la modernisation des ports qui a été lancé en 2018. Cet examen aidera le gouvernement du Canada à positionner les ports pour mieux répondre aux défis et aux possibilités, afin de rendre les principaux ports du Canada plus efficaces et plus propres en favorisant l’investissement. Des recherches et des analyses détaillées sont en cours de mise au point, et une annonce publique sur les principales conclusions sera faite une fois que l’analyse sera terminée.

La proposition préliminaire du règlement sur les données du transport ferroviaire des marchandises a été lancée. Le ministre a remercié tout le monde pour leur participation, leur travail acharné et leur collaboration dans le processus jusqu’à présent, et a encouragé les intervenants à participer aux consultations sur la proposition préliminaire cet hiver. Ces données contribueront à favoriser des discussions éclairées entre les intervenants et les partenaires de la chaîne d’approvisionnement pour appuyer l’objectif général d’améliorer le rendement du réseau de transport.

Enfin, le ministre a félicité Fiona Murray d'avoir été nommée la première présidente de l'Association des chemins de fer du Canada et Bob Ballantyne d'avoir reçu la Prix du dirigeant de la chaîne d'approvisionnement de l'année.

### **Séance interactive avec le ministre Garneau**

#### **Coalition des expéditeurs et Association canadienne de gestion de fret**

#### **Bob Ballantyne – président, Association canadienne de gestion de fret et John Corey – vice-président, Association canadienne de gestion de fret**

La première mise à jour a été fournie par Bob Ballantyne et John Corey. Bob a indiqué qu'il démissionnera à la fin de l'année et que John assumera les fonctions de président de l'Association canadienne de gestion de fret.

John a indiqué que tous les groupes de produits n'ont pas rebondi et que la situation liée à la COVID-19 semble s'empirer, même avec l'arrivée du vaccin. La chaîne d'approvisionnement de produits au Canada a réussi relativement bien, en partie grâce au fait que le gouvernement canadien considère le transport ferroviaire comme un service essentiel. Dans l'ensemble, la charge des wagons a diminué d'environ 5 % et n'a toujours pas remonté aux niveaux d'avant la pandémie. Certains produits ont dépassé ces niveaux cette année, par exemple, les produits forestiers. La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP) ont également constaté des records de livraisons de grains, en raison de la diminution des mouvements d'autres produits et des nouveaux wagons-trémies. Toutefois, les ventes de certains secteurs, comme l'automobile, sont toujours inférieures de 27 % par rapport à 2019. Les niveaux de pétrole ont également diminué en raison d'une réduction considérable du transport aérien. Les conteneurs ont également été un problème, qui ne devrait être résolu qu'après le Nouvel An chinois.

Les expéditeurs ont répondu en fournissant les préoccupations suivantes :

- Fluidité du réseau et capacité de la chaîne d'approvisionnement;
- Disponibilité de la main-d'œuvre et capacité de remédier les perturbations;
- Communication et flexibilité au sein de la chaîne d'approvisionnement pour réagir rapidement.

### **Port de Montréal**

#### **Tony Boemi, vice-président, croissance et développement**

Tony Boemi a fourni une mise à jour, qui indique que le port de Montréal est ouvert toute l'année et qu'il est bien équipé pour faire face aux hivers. Le port a repris ses activités normales le 15 novembre 2020 après des arrêts de travail partiels de 3 et 4 jours et la grève générale de 12 jours. Les perturbations ont duré au total 19 jours, mais il a fallu 85 jours pour la reprise. Il y a eu des retards importants et des temps de séjour plus longs aux frais importants des importateurs et des exportateurs. Les négociations se poursuivent et la trêve actuelle expire le 20 mars 2021. Si aucun accord n'est conclu d'ici la mi-janvier, les clients ont informé le port qu'ils commenceraient à détourner leur cargaison vers d'autres ports.

## **Association des administrations portuaires canadiennes**

### **Debbie Murray, directrice, Affaires politiques et réglementaires**

Debbie Murray a remercié le ministre d'avoir écouté les préoccupations des membres. Elle a réaffirmé que les ports jouent un rôle essentiel dans le transport de marchandises à l'intérieur et à l'extérieur du pays. Tout au long de la pandémie, ils ont fait preuve de résilience. Debbie a reconnu le dévouement 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 de la sûreté et de la sécurité maritimes de TC pour continuer à transporter des marchandises, et a indiqué que de nombreux employés ont répondu à des appels en dehors des heures de travail. Les revenus ont chuté en 2020, principalement en raison de l'annulation du trafic des croisières. On s'attend à ce que 2021 connaisse un rendement semblable, ce qui pose un défi particulier pendant la saison hivernale.

L'initiative d'avant la pandémie visant à traiter une stratégie nationale de chaîne d'approvisionnement qui aura des répercussions sur l'environnement sera bénéfique. L'examen de la modernisation doit faire partie du rapport, et les obstacles au partage des données devraient permettre ce travail. Debbie a indiqué que le gouvernement doit accélérer la transformation pour faciliter l'élaboration d'une stratégie nationale de transport de marchandises. Cela aidera les points de repère, les investissements dans les infrastructures et les commissions internationales à atteindre des émissions nettes nulles.

## **British Columbia Terminal Operators Association**

### **Stephanie Jones, présidente**

Stephanie Jones a commencé par remercier le gouvernement d'avoir aidé ses membres à faciliter le commerce. Les terminaux sont axés sur le maintien de la chaîne d'approvisionnement, tout en assurant la sécurité des travailleurs. Ils ont engagé des coûts importants pour garder les terminaux ouverts en raison du nettoyage accru et de l'achat d'équipements de protection individuelle (EPI). Le ralentissement de l'industrie des croisières et la baisse des importations d'automobiles ont eu de graves répercussions, mais les demandes ont changé.

Les projections demeurent incertaines. Les terminaux de la Colombie-Britannique s'inquiètent de l'imposition de nouveaux coûts par plusieurs ordres de gouvernement, de la nécessité d'attirer de nouveaux capitaux, d'un régime de politique fiscale pour la compétitivité et de la responsabilisation par l'entremise de l'Examen de la modernisation des ports. Il est essentiel d'accorder la priorité aux investissements futurs. Les investissements du gouvernement ont entraîné des investissements considérables de la part du secteur privé dans le port de Vancouver. Une autre préoccupation concerne les perturbations futures causées par les blocus et la nécessité d'être proactif afin que le réseau ferroviaire puisse continuer à fonctionner, car la réputation internationale du Canada est à risque.

## **Chemin de fer Canadien Pacifique (CP)**

### **Robert Taylor, vice-président adjoint, Défense des intérêts en Amérique du Nord**

Robert Taylor a souligné que la technologie a entraîné une grande partie des progrès récents. Par exemple, la collaboration sur l'essai des freins et les nouvelles technologies a aidé à détecter les rails rompus dans les zones exemptes de signalisation. Cet investissement a permis d'améliorer le rendement en matière de sécurité. Depuis mars 2020, plusieurs secteurs, automobile, énergie et intermodal, ont subi des pertes, mais ont commencé à se rétablir en mai 2020. Au cours des cinq dernières années, le CP a expédié plus de grain chaque année. Les modifications apportées au projet de loi C-49 ont entraîné

l'apparition de nouveaux wagons-trémies, qui ont permis d'accroître les services offerts (capacité liée au grain a augmenté de 40 %). De plus, les nouvelles installations à Vancouver, qui comportent des voies en raquette, aident le CP à être plus résistant pendant l'hiver.

### **Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN)**

#### **Fiona Murray, vice-présidente, Affaires publiques et gouvernementales**

Fiona Murray a indiqué que les chemins de fer constituent le meilleur indicateur en temps réel de l'état de l'économie, car ils sont liés à de nombreux secteurs. Les volumes sur douze mois de la CN ont chuté de 18 % en mai en raison de la pandémie. À titre de comparaison, dans la récession de 2007-2008, la baisse n'était que de 12 %. Toutefois, les améliorations successives se poursuivent, et les volumes sur douze mois ont augmenté de 6 % pendant le quatrième trimestre.

Des investissements considérables ont été effectués : 10 milliards de dollars au cours des trois dernières années, y compris 150 milles de nouvelle voie double dans l'Ouest. De plus, les clients ont effectué des investissements pour améliorer les goulets d'étranglement et la capacité. Fiona a remercié le ministre de la révision de l'arrêté ministériel sur les limites de vitesse. Bien que la nécessité de fonctionner en toute sécurité soit compréhensible, les révisions tiennent compte des conditions de sécurité hivernales.

#### **Réponse du ministre Garneau**

Le ministre a indiqué qu'il était conscient de certaines questions qui ont été soulevées, notamment en ce qui concerne l'arrêt de travail. Il a reconnu que même si le nombre de jours de grève est faible, la période de récupération est beaucoup plus longue. Les blocus demeurent un problème sérieux, car cette forme de protestation ne devrait pas être la façon d'obtenir de la publicité pour une question, notamment celles qui sont délicates.

Il a remercié les partenaires de la chaîne d'approvisionnement pour leur travail et leur collaboration et est encouragé de voir des mouvements malgré les circonstances. Il a également reconnu les investissements que les compagnies de chemin de fer ont effectués dans les nouveaux capitaux et la nouvelle technologie. Il a conclu en soulignant que la sécurité est toujours un aspect important à envisager, particulièrement au moment où nous entrons dans l'hiver.

### **Questions et réponses**

**Question (Geoff Smith, Association minière du Canada) : Quel pourcentage du fret du CP représente le grain?**

**Réponse (CP) :** Environ un quart des entreprises, y compris le grain des États-Unis.

**Question (Geoff Smith, Association minière du Canada) : La CN peut-elle fournir une mise à jour sur le secteur minier?**

**Réponse (CN) :** La chaîne d'approvisionnement de la sidérurgie au Canada se porte très bien. Le secteur de l'automobile a rebondi fortement, de sorte que la demande d'acier a augmenté. La demande de minéraux a diminué. L'ensemble de la chaîne d'approvisionnement évolue dans une direction positive.

**Commentaire (Joel Neuheimer, Association des produits forestiers du Canada) :** Une suggestion pour une séance ultérieure que TC ou un tiers fournisse une évaluation des investissements publics (p. ex., Fonds national des corridors commerciaux [FNCC]) et privés dans les infrastructures effectués.

**Question (Daniel Kelter, Fertilisants Canada) :** Compte tenu de l'année de perturbations, le CP peut-il fournir une mise à jour sur les discussions sur l'emploi avec deux syndicats dont les contrats expirent à la fin de décembre 2020?

**Réponse (en attente d'une réponse du CP) :** Le CP a conclu une entente provisoire avec la Fraternité internationale des ouvriers en électricité (FIOE) le 17 décembre 2020.

Il y a actuellement aucune mise à jour pour les autres discussions. L'information sera partagée avec le groupe dès qu'ils seront disponibles.

**Question (David Fung, Manufacturiers et Exportateurs du Canada) :** Le retard du trafic de conteneurs en direction est dans les ports de la côte ouest des États-Unis est fortement accumulé. Comment les ports de la côte ouest du Canada seront-ils touchés au cours des prochains mois?

**Réponse (Transports Canada) :** Les volumes actuels sur les voies commerciales transpacifiques en direction est sont plus élevés que d'habitude pour cette période de l'année, et les ports de la côte ouest du Canada s'attendent à ce que les volumes demeurent élevés, au minimum, jusqu'au Nouvel An lunaire à la mi-février.

Bien que la reprise de la demande plus forte que prévu après le ralentissement d'avril et de mai ait entraîné une congestion des quais et une augmentation des temps de séjour, les ports, les chemins de fer et les autres fournisseurs de transport canadiens se sont adaptés aux volumes de conteneurs et aux activités des quais toujours plus élevés que d'habitude, et les niveaux de ces derniers redeviennent fluides.

Les exploitants de terminaux indiquent que l'offre de wagons de la CN et du CP a été forte au cours des derniers mois. Toutefois, un hiver rude, si cela se produit, crée des défis pour l'offre de wagons, car les chemins de fer canadiens raccourcissent généralement la longueur des trains lorsque la température baisse sous -25 °C. On s'attend à ce que les heures de séjour des conteneurs sur les quais augmentent, puisque les ports de la côte ouest du Canada traitent pour la première fois des volumes de saison de pointe pendant la période froide.

Jusqu'à la fin d'octobre 2020, le délai moyen mensuel de transport de bout en bout pour les conteneurs de Shanghai à Chicago par les ports de la côte ouest du Canada était de 27,5 jours, soit une augmentation de 1,8 jour par rapport à la moyenne de 3 ans pour la même période. Malgré les répercussions de la pandémie et des blocus ferroviaires, les ports de la côte ouest du Canada sont demeurés compétitifs par rapport aux ports de la côte ouest des États-Unis, car Los Angeles et Long Beach, et Seattle et Tacoma ont enregistré des temps de transit de bout en bout de Shanghai à Chicago de 26,1 jours et 28,8 jours respectivement pour la même période en 2020.

**Question (Pam Schwann, Saskatchewan Mining Association) :** John a mentionné que les prévisions pour le maïs et le soja étaient en hausse, ce qui reflète la potasse, mais dans votre aperçu, je pense que la potasse se trouve dans la catégorie non métallique qui a baissé. Je crois que la potasse est enfouie dans les autres données, même s'il s'agit du volume le plus important par produit de la Saskatchewan.

**Réponse (Association canadienne de gestion de fret) :** Le prix du maïs n'a jamais été aussi élevé depuis six ans, et le soja a rebondi de son bas prix en avril. Cette déclaration est liée à l'augmentation de leur prix, ce qui indique une demande plus élevée, mais n'indique pas nécessairement une augmentation de l'offre. La potasse est principalement exportée au Canada, de sorte qu'une augmentation du volume de la charge de potasse dans les wagons ne correspond pas nécessairement à une plus grande production de maïs ou de soja en Amérique du Nord.

De plus, le graphique de la présentation, pour les minéraux non métalliques, provient de l'Association of American Railroads (AAR). Les États-Unis sont un petit producteur et exportateur de potasse. Si une source canadienne avait été utilisée, la potasse aurait eu son propre graphique. L'année 2020 a été une année sans précédent pour les exportations de potasse : le regroupement dans son ensemble montre une baisse de 22 % par rapport à 2019, ce qui signifie que les marchandises groupées et le sable de fracturation ont chuté de plus de 22 %, car la potasse a augmenté dans la catégorie en 2020.

**Commentaire (Pam Schwann, Saskatchewan Mining Association) :** Je tiens à remercier TC pour la table ronde et le ministre Garneau d'être ici aujourd'hui, et à souligner que le prix du carbone aura des répercussions sur les expéditeurs, particulièrement en Saskatchewan où la distance pour acheminer les produits en vrac vers les marchés d'exportation est plus grande. La Saskatchewan est le producteur principal de potasse au monde et sa production durable n'émet que 50 % des émissions de ses concurrents.

**Question à l'intention du ministre (Stephanie Jones, British Columbia Marine Terminal Operators Association) :** Vous avez mentionné l'Examen de la modernisation des ports dans vos remarques, pouvez-vous donner un aperçu de l'état et du calendrier ou des prochaines étapes?

**Réponse (Transports Canada) :** L'Examen de la modernisation des ports a été lancé en mars 2018 par le ministre des Transports pour optimiser leur rôle dans le réseau de transport à titre d'éléments novateurs qui favorisent la croissance et le commerce inclusifs. L'examen porte sur la façon dont les ports peuvent progresser sur cinq objectifs clés :

- Appuyer la compétitivité de l'économie du Canada en facilitant la circulation des marchandises;
- Renforcer les relations avec les peuples autochtones et les communautés locales;
- Promouvoir des infrastructures et des opérations durables du point de vue de l'environnement;
- Renforcer la sûreté et la sécurité des ports;
- Optimiser la gouvernance et la gestion financière.

Depuis le lancement de l'examen, TC a collaboré avec les administrations portuaires canadiennes (APC), des entreprises du secteur maritime, des collectivités autochtones, des groupes de travail, des associations commerciales, des provinces et des municipalités, des universitaires et le grand public.

Un rapport sur ce que nous avons entendu qui résume les points de vue recueillis dans le cadre des activités de mobilisation de TC a été publié le 30 octobre 2020. Il tient compte des commentaires que nous avons reçus dans le cadre de nos activités de mobilisation dirigées et des observations écrites reçues.

TC poursuit son travail d'analyse et terminera l'Examen de la modernisation des ports que le premier ministre a décrit dans la lettre de mandat du ministre. Une analyse et des recherches approfondies sont en cours de mise au point et incorporent les répercussions émergentes sur l'économie et la chaîne d'approvisionnement, comme la COVID-19.

Toute modification éventuelle sera annoncée publiquement une fois que l'évaluation des conclusions de l'examen sera terminée.

### **Réponse du Ministre aux blocus**

Le ministre a reconnu le droit de manifester, tout en soulignant l'importance de respecter les lois. Le ministre a reconnu les répercussions économiques des barrages et a remercié les intervenants d'avoir collaboré à atténuer les effets des manifestations sur le système de transport. Il a indiqué que le gouvernement poursuit les travaux et discussions de réconciliation avec les dirigeants autochtones et leurs collectivités.

### **Proposition préliminaire visant à modifier le Règlement sur les renseignements relatifs au transport (données sur le transport ferroviaire des marchandises)**

David McNabba a remercié le ministre de sa participation, car il doit quitter la réunion. Il a ensuite remis la réunion à Indrani Hulan pour lancer la proposition préliminaire de modifier le *Règlement sur les renseignements relatifs au transport (données sur le transport ferroviaire des marchandises)*.

Indrani a remercié les nombreux intervenants qui ont participé à l'élaboration du règlement sur les données à ce jour et a indiqué que TC attendait avec impatience d'autres discussions dans les semaines à venir. Il a été noté que le règlement et les autorisations que TC entend exercer portent sur la collecte de données auprès des transporteurs ferroviaires de marchandises, comme il a été prévu par le Parlement lors de l'adoption de la *Loi sur la modernisation des transports*, et comme un maillon de la chaîne d'approvisionnement ayant accès à des données très importantes. En ce qui concerne les indicateurs de service et de rendement proposés, Indrani a expliqué que la proposition reflète l'équilibre délicat que nous avons trouvé dans la réponse aux points de vue opposés exprimés à ce jour par les divers intervenants, y compris sur la granularité et la faisabilité des indicateurs. Il a été souligné que ceux qui ont l'intention de fournir à TC des commentaires écrits sur la proposition envisagent sérieusement les objectifs généraux de la collecte de données ainsi que les facteurs que le ministère doit équilibrer et les questions de faisabilité qui ont été soulevées.

Kim Macdonald et Jon Fox ont expliqué aux participants la proposition, qui comprend :

- Un ensemble amélioré d'indicateurs de rendement et de service public hebdomadaires pour améliorer l'utilité des renseignements;

- Des modifications mineures apportées à l'exigence de déclaration des données de feuille de route pour s'assurer que les données sont adéquates pour les fins prévues;
- Une nouvelle exigence pour les transporteurs de catégorie 1 les plus grands de déclarer les renseignements sur la nouvelle composition des trains pour améliorer la compréhension de Transports Canada du réseau;
- Les nouvelles exigences en matière de production de rapports agrégés de trafic qui obligent les petits transporteurs de catégorie 1 pour mieux refléter la portée de leurs activités au Canada.

Les documents peuvent être accédés sur le nuage Google Disque de la Table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des produits de base ou en envoyant un courriel à l'équipe de la Politique sur le transport ferroviaire des marchandises : [TC.freightrail-fretferroviaire.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.freightrail-fretferroviaire.TC@tc.gc.ca). L'équipe a également souligné qu'elle serait heureuse de coordonner une réunion avec les groupes pour un examen plus approfondi. Les participants ont jusqu'au 26 février 2021 pour consulter l'équipe et formuler des commentaires.

### **Questions et réponses**

**Question (Christine Gillespie, Nutrien) : À quelle vitesse les données seront-elles communiquées? Par exemple, les actionnaires ou les analystes sont-ils en mesure de déduire nos volumes de vente avant que nous diffusions publiquement des renseignements sur ces volumes?**

**Réponse (TC) :** TC propose que les indicateurs soient déclarés chaque semaine. La semaine de production de rapports applicable commencerait lundi (0 h 1) et se terminerait dimanche (23 h 59). Les compagnies de chemin de fer doivent présenter leurs données au ministre au plus tard mercredi à 20 h, heure normale de l'Est, soit trois jours après la fin de la semaine de production de rapports. L'ensemble de données de chaque compagnie de chemin de fer serait mis à la disposition du public sur le Carrefour de données et d'information sur les transports du Centre canadien des données sur les transports (CCDT), comme c'est le cas actuellement pour la production de rapports transitoires. On prévoit que les données seront publiées cinq jours après la fin de la semaine de production de rapports, vendredi, à moins que des problèmes de contrôle de la qualité des données ne soient relevés et que l'on ait besoin de les résoudre avant que l'ensemble de données ne puisse être publié. En ce qui concerne la première présentation de l'ensemble de données, on propose que les exigences en matière de production de rapports entrent en vigueur six mois après la publication du règlement final dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Cette approche devrait fournir le temps nécessaire aux compagnies de chemin de fer pour élaborer l'ensemble d'indicateurs, mettre à l'essai les nouvelles exigences en matière de production de rapports et assurer le contrôle de la qualité des données. Ce calendrier s'applique à tous les transporteurs qui produisent des rapports.

Dans le cadre de ce processus de consultation, on demande aux intervenants de déterminer si l'ensemble d'indicateurs et le niveau de granularité proposé présentent des problèmes de confidentialité. Lorsque des questions de confidentialité sont soulevées, on demande aux répondants d'expliquer toute préoccupation en indiquant le préjudice qu'une entreprise subira si des renseignements sur leurs mouvements sont divulgués au public. Grâce à ces renseignements, TC peut déterminer si la divulgation de certains renseignements peut être justifiée ou non. Les intervenants sont

également fortement encouragés à fournir solutions de rechange à la granularité des renseignements proposée pour que TC puisse en tenir compte lorsqu'il apporte des modifications à la proposition.

TC examine les facteurs et les préoccupations concernant la proposition et la façon dont elle pourrait avoir une incidence sur le préjudice commercial.

**Question (Anna Barrera, Association des produits forestiers du Canada) : Le nouveau niveau de granularité sera-t-il appliqué aux données transitoires ou ne sera-t-il disponible que pour les données publiées après l'entrée en vigueur du nouveau règlement?**

**Réponse (TC) :** Le nouveau niveau de granularité s'applique au nouveau règlement sur les données. Aucune modification à l'ensemble de données transitoires n'est prévue.

**Question (Nancy Read, Sultran) : En ce qui a trait à l'indicateur géographique, comment l'Est et l'Ouest du Canada sont-ils définis et quels sont les points limites?**

**Réponse (TC) :** L'Est et l'Ouest du Canada sont définis par la frontière provinciale entre l'Ontario et le Manitoba.

**Commentaire (Pam Schwann, Saskatchewan Mining Association) : Le premier ministre Trudeau vient d'annoncer l'augmentation de la taxe sur le carbone à 170 \$ la tonne d'ici 2030, c'est-à-dire une augmentation de 15 \$ la tonne chaque année après 2022, quand la taxe sera de 50 \$ la tonne. Cette augmentation contribuera à réduire le volume de marchandises transportées par chemin de fer, car de nombreuses opérations ne pourront pas concurrencer les autres entreprises mondiales à ce prix. Ce n'est pas une bonne nouvelle.**

**Commentaire (Stephanie Jones, British Columbia Marine Terminal Operators Association) : Pour répondre à la question des nouveaux frais liés au carbone, je souhaite vous rappeler mes observations de la table ronde selon lesquelles les nouveaux frais, taxes et coûts imposés par divers ordres de gouvernement sont cumulatifs. Les priorités clés doivent être établies pour mesurer les coûts cumulatifs et notre capacité de faciliter le commerce. À mesure que nous constatons des pressions exercées sur les budgets aux niveaux municipal, provincial et fédéral, ainsi que les diverses initiatives environnementales (c.-à-d. de la gestion des déchets localisés et des tarifications routières à la mise en évidence des investissements importants dans l'énergie et l'infrastructure), nous constaterons sans doute l'augmentation des coûts des activités au Canada. Nous devons mesurer les coûts cumulatifs des composantes clés de la chaîne d'approvisionnement et évaluer la compétitivité du Canada à l'échelle mondiale.**

#### **Présentation du Bureau de l'innovation en matière de réglementation de Transports Canada**

Mylaine DesRosiers a présenté une mise à jour sur l'initiative de Transports Canada concernant les chaînes d'approvisionnement du Canada du point de vue réglementaire. L'initiative a été lancée lors de l'examen réglementaire de 2019 pour atténuer les répercussions sur la chaîne d'approvisionnement pendant les périodes difficiles, comme une pandémie. L'objectif de ce travail est de collaborer avec les

intervenants pour déterminer les obstacles réglementaires et les possibilités d'appuyer l'innovation et de relever les défis actuels et futurs.

Deux enquêtes ont été diffusées aux intervenants à la fin de l'été et au début de l'automne 2020. Elles ont reçu 22 réponses de la part des industries, soit environ 44 % des petites industries. Les données sont actuellement compilées et analysées pour permettre une évaluation des obstacles réglementaires. Il est prévu que les résultats seront communiqués aux intervenants et aux décideurs au printemps.

Bien que la date limite du sondage soit dépassée, il est toujours possible de fournir des commentaires en communiquant directement avec l'équipe de Mylaine.

### **Questions et réponses**

**Question (Joel Neuheimer, Association des produits forestiers du Canada) : Y a-t-il des résultats découlant de l'étude sur les pâtes et papiers?**

**Réponse (TC) :** Les résultats de l'enquête sur les pâtes et papiers seront communiqués au printemps 2021.

**Question (Greg Northey, Pulse Canada) : En ce qui concerne la modernisation du règlement, prévoit-on d'élaborer un moyen d'utiliser les données pour mesurer le fardeau réglementaire cumulatif net imposé aux entreprises? Les sondages sur l'opinion sont importants, mais comment pouvons-nous établir une évaluation mesurable et responsable du fardeau cumulatif net maintenant et au fur et à mesure que nous modernisons le régime administré par l'organisme de réglementation?**

**Réponse (TC) :** Le Bureau de l'innovation en matière de réglementation de Transports Canada examine également cette question. Nous sommes sur le point de lancer un projet pilote visant à explorer l'utilisation de l'intelligence artificielle (IA) pour évaluer le fardeau cumulatif du règlement sur les entreprises.

### **Plan d'orientation de TC en temps incertains**

Martha Justus a présenté une mise à jour sur les travaux en cours dans le domaine de l'analyse économique, y compris le développement d'une capacité et d'un dialogue prospectifs. Ils sont essentiels pour assurer un réseau de transport agile. L'accent est mis sur la réduction des risques, et une façon de participer est par l'intermédiaire des partenaires de la Table ronde de la chaîne d'approvisionnement des produits de base, qui est le mécanisme de rétroaction principal pour les perspectives économiques. L'engagement a été élargi au cours de la dernière année pour valider ces perspectives, notamment en tenant des séances de rétroaction individuelles. La participation au cours de l'été a été exceptionnelle. De plus, les perspectives ont été élargies pour comprendre d'autres produits et plus de scénarios ou de résultats possibles afin de rendre la planification de l'avenir plus robuste.

Un scénario de référence révisé et plusieurs scénarios de rétablissement qui tiendront compte du développement du vaccin seront publiés au printemps 2021. L'objectif des ateliers régionaux prévus pour l'automne 2021 sera d'éclairer la gestion des risques et l'investissement, ainsi que l'optimisation du réseau. De plus, un projet pilote est prévu sur l'analyse prédictive à l'appui du programme de gestion

de la chaîne d'approvisionnement du port de Vancouver, l'accent étant mis sur la fusion à court et à long terme. Ce projet pilote est prévu pour l'automne 2021 et l'hiver 2022.

### **Séance de questions et réponses**

**Question (David Fung, Manufacturiers et Exportateurs du Canada) : Compte tenu des données exhaustives recueillies par TC, TC prévoit-il déployer l'IA dans sa trousse d'outils de prévision et de gestion afin de déterminer les lacunes et les possibilités?**

**Réponse (TC) :** Nous sommes dans un état très préliminaire à ce stade. Transports Canada a l'intention de se concentrer sur ses prévisions sur les risques et les incertitudes liés à des produits particuliers, tout en visant des cartes interactives. Ce plan comprend un carrefour de la science des données, dont l'apprentissage automatique, qui allie le court terme au long terme.

**Question (Greg Northey, Pulse Canada) : Y aura-t-il une méthodologie applicable ou utilisable dans l'ensemble des ministères et des secteurs? Pas seulement dans le domaine du transport?**

**Réponse (TC) :** Oui, le plan de Transports Canada sera guidé par des principes généraux qui sont appliqués par d'autres ministères.

### **Mot de la fin**

David McNabb a remercié les participants d'avoir assisté à la réunion et a souligné à quel point il était formidable de discuter ouvertement avec le ministre et d'approfondir les discussions sur le règlement sur les données. La Table ronde de la chaîne d'approvisionnement des produits de base essaie d'être plus réactive aux questions émergentes, comme celles qui se sont présentées cette année. Par conséquent, il y a eu un nombre extraordinaire de réunions cette année. À l'avenir, les réunions à intervalles réguliers redeviendront la norme. À ce titre, la prochaine réunion sera prévue pour le printemps 2021.

## Annexe: Liste des participants

<b>Nom</b>	<b>Organisation</b>
Geoff Backman	Alberta Wheat and Barley Commissions
Mark Dyck	Algoma
Stephen Laskowski	Alliance canadienne du camionnage
Louise Bedard	Armateurs du Saint-Laurent
Bob Ballantyne	Association canadienne de gestion du fret
John Corey	Association canadienne de gestion du fret
David Cherniak	Association canadienne de l'industrie de la chimie
Rob Hoffman	Association canadienne des carburants
Tanis Fiss	Association canadienne du propane
Melissa Dumont	Association de nutrition animale du Canada
Sarah Hopkins	Association de nutrition animale du Canada
Ben Chursinoff	Association des chemins de fer du Canada (ACFC)
Caroline Healey	Association des chemins de fer du Canada (ACFC)
Gregory Kolz	Association des chemins de fer du Canada (ACFC)
Jonathan Thibeault	Association des chemins de fer du Canada (ACFC)
Lucia Stuhldreier	Association des chemins de fer du Canada (ACFC)
Marc Brazeau	Association des chemins de fer du Canada (ACFC)
Stephanie Montreuil	Association des chemins de fer du Canada (ACFC)
Anna Barrera	Association des produits forestiers du Canada
Ben McArthur	Association des produits forestiers du Canada
Joel Neuheimer	Association des produits forestiers du Canada
Bruce Rodgers	Association des transitaires internationaux canadiens (ATIC)
Julia Kuzeljevich	Association des transitaires internationaux canadiens (ATIC)
Brendan Marshall	Association minière du Canada
Geoff Smith	Association minière du Canada
Debbie Murray	Association of Canadian Port Authorities
Ian MacKay	Avocat de transports
Bonnie Gee	BC Chamber of Shipping
Stephanie Jones	BC Marine Terminal Operators Association
Dominic Belleville	Bell-Gaz
Tyler Bjornson	Bjornson & Associates
Suzanne Wellen	BNSF
Jean Alonso	Cameco
Marc-Andre Charette	Cameco
Guillaume Dubreuil	Canadian Steamship Lines
Eric Harvey	Canadien National

Fiona Murray	Canadien National
Louis-Alexandre Lanthier	Canadien National
Robert McKinstry	Canadien Pacifique
Robert Taylor	Canadien Pacifique
Tyme Wittebrood	Canadien Pacifique
Corrie Banks	Cando Rail Services Ltd.
Natashia Stinka	Canpotex
Vee Kachroo	Canpotex
Daniel Ramage	Cereals Canada
Oladapo Odumosu	Chambre de commerce maritime
Mark de Hueck	Chemtrade Logistics
Michael Makowsky	Clemson University
Matthew May	Coast 2000
James Lokken	Commission de développement du blé de la Saskatchewan
Lisa Baratta	Conseil consultatif des transports de l'Ouest (WESTAC)
Cathy Campbell	Distribution responsable Canada
John Heater	Dow Canada
Michael Gebo	Dow Canada
Joseph Caponio	ERCO Worldwide
Bob Friesen	Fédération canadienne de l'agriculture
Karen Kancens	Fédération maritime du Canada
Daniel Kelter	Fertilisants Canada
Ryan Connell	Gibson Energy
Branden Leslie	Grain Growers of Canada
Jeff Nielsen	Grain Growers of Canada
Shelly Reid	Greenbrier Companies
Bill Wehnert	Harbour Link Container Services
Pete Rucks	Industries CF
Neil Van Overloop	Keystone Agricultural Producers
Guangming Wu	l'Autorité portuaire de Hamilton
Peter Hammerl	l'Autorité portuaire de Hamilton
Devin Clarke	Lehigh Cement
Craig Toews	Louis Dreyfus
David Fung	Manufacturiers et exportateurs du Canada
Jason Klukas	National Steel Car
Terry Soulsby	Nordion
Christine Gillespie	Nutrien
Emily Pearce Rayner	Nutrien
Scott McIntyre	Nutrien

Adam Martineau	Plains Midstream Canada
Michael Davie	Port d'Halifax
Alexandre Montpetit	Port de Montréal
Daniel Dagenais	Port de Montréal
Rosetta Iacono	Port de Montréal
Tony Boemi	Port de Montréal
Jason Michell	Port de Nanaimo
Patrick Robitaille	Port du Québec
Greg Rogge	Port du Vancouver
Peter Xotta	Port du Vancouver
Dawn Popescul	Prairie Oat Growers Association
Greg Northey	Pulse Canada
Milt Poirier	QGI Consulting
Bruce McFadden	Quorum
Mark Hemmes	Quorum
Jean-Marc Ruest	Richardson International
Laurel Feltin	Saskatchewan Association of Rural Municipalities
Pam Schwann	Saskatchewan Mining Association
Cannus Thieu	Shell
Warren Askew	Société des ponts fédéraux
Gerald Linden	Southern Railway of British Columbia
Emma Coffin	Soy Canada
Nancy Read	Sultran
Suzanne Low	Teck
Kleo Landucci	Terminal Ashcroft
Suzanne Pleice	Trealmont Trade Lane Inc.
Colan McCrum	Viterra-Western Grain Elevator Association
David Montpetit	Western Canadian Shippers Coalition
Debora Car	Western Canadian Shippers Coalition
Aaron Wenzel	Western Canadian Short Line Railway Association

### **Participants du gouvernement**

James Hayward	Agriculture et Agroalimentaire Canada
Michelle Bielik	Agriculture et Agroalimentaire Canada
Ellen Taylor	Alberta Agriculture and Forestry
Royden Trainor	Gouvernement de Nova Scotia
Shelley Thompson	Ministère de l'Agriculture de la Saskatchewan

Brent Orb	Ministère des Routes et de l'Infrastructure de la Saskatchewan
Joseph Aniston	Ministère des Transports de l'Alberta
Joshua Mackintosh	Ministère des Transports de l'Alberta
Jun Yang	Ministère des Transports de l'Alberta
Andrew Hamilton	Ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique
Jason Gadoury	Ressources naturelles Canada
Rafee Hoque	Ressources naturelles Canada
Michael Scrim	Statistique Canada
Adam Szoo	Transports Canada
Allan White	Transports Canada
Amy Casey	Transports Canada
Ana Julia Amezaga	Transports Canada
Ana Kovacic	Transports Canada
Bailey Henderson	Transports Canada
Chris Hoff	Transports Canada
Chrissy Sudjana	Transports Canada
Christian Dea	Transports Canada
Craig Hutton	Transports Canada
Dale Walsh	Transports Canada
Daniel Boljkovac	Transports Canada
Danika Leger	Transports Canada
David Kaun	Transports Canada
David McNabb	Transports Canada
Eric Cragg	Transports Canada
Erin Hunt	Transports Canada
Fiona-Genevieve Beaudoin	Transports Canada
Genevieve DeBlois	Transports Canada
Heather Caffrey	Transports Canada
Indrani Hulan	Transports Canada
Jasmine Luk	Transports Canada
John Voortman	Transports Canada
Jon Fox	Transports Canada
Junior Jack Ko	Transports Canada
Kamelia Kolli	Transports Canada
Kerri Swail-Born	Transports Canada
Kimberly Macdonald	Transports Canada
Liam Askwith	Transports Canada

Lorelle Juffs	Transports Canada
Marc-Yves Bertin	Transports Canada
Marion Robinson	Transports Canada
Martha Justus	Transports Canada
Michalina Stewart	Transports Canada
Ministre Marc Garneau	Transports Canada
Mylaine Des Rosiers	Transports Canada
Nancy Roberts	Transports Canada
Neil Weatherdon	Transports Canada
Polina Hristeva	Transports Canada
Richard Ramsahoye	Transports Canada
Rob Ford	Transports Canada
Tracy Larkin	Transports Canada
Trish Rea	Transports Canada
Chantal Jacob	Transports Quebec