



CHEMISTRY INDUSTRY ASSOCIATION OF CANADA | ASSOCIATION CANADIENNE DE L'INDUSTRIE DE LA CHIMIE

Le 4 avril 2022

Monsieur Peter Schiefke, député
Président du Comité permanent des transports, de l'infrastructure
et des collectivités
a/s du greffier du Comité permanent
131, rue Queen, 6e étage
Chambre des communes
Ottawa (Ontario) K1A 0A6
Canada

Monsieur,

Au nom de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie (ACIC), nous sommes heureux de soumettre des commentaires au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités dans le cadre de son étude sur l'état de la chaîne d'approvisionnement du Canada.

Sincères salutations,

Bob Masterson
Président et chef de la direction

45 RUE O'CONNOR, BUREAU 1240 OTTAWA (ONTARIO) K1P 5E1 613-237-6215 ciac-acic-ca

Mémoire de l'ACIC au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes dans le cadre de l'étude sur l'état de santé de la chaîne d'approvisionnement du Canada

Recommandations :

- 1) Considérer le rail comme un service essentiel.
- 2) Garantir la confiance à l'égard du réseau et sa capacité à répondre aux besoins actuels et futurs de l'économie :
 - Poursuivre le programme du Fonds national des corridors commerciaux en mettant l'accent sur les projets améliorant la capacité et la résilience du réseau ferroviaire.
 - Travailler en collaboration avec tous les ordres de gouvernement pour attirer les investissements.
- 3) Renforcer la transparence et la concurrence pour stimuler les améliorations et les investissements :
 - Publier les modifications au *Règlement sur les renseignements relatifs aux transports*.
 - Réviser et renforcer les recours offerts aux expéditeurs par l'Office des transports du Canada.
- 4) Que le gouvernement fédéral :
 - S'associe aux provinces et à l'industrie pour stimuler le recrutement de chauffeurs canadiens.
 - Crée un fonds de formation accessible aux employeurs reconnus.
 - Élabore un programme d'employeurs reconnus pour le Programme des travailleurs étrangers temporaires et rationalise les processus d'évaluation de l'impact sur le marché du travail et les voies d'accès à la résidence permanente.
- 5) Continue à financer le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire.

L'industrie de la chimie est essentielle à la relance économique du Canada

En avril 2020, l'économie mondiale s'est arrêtée et les gouvernements du monde entier ont fermé leurs frontières pour faire face à la pandémie de COVID-19. Avec la réouverture des économies, la demande de biens physiques, de biens numériques et de services est revenue en force, souvent bien plus forte que prévu. COVID-19 a également mis en évidence les lacunes des chaînes d'approvisionnement et, à mesure que les pays ont commencé à s'occuper de leurs propres citoyens, il est devenu évident que la capacité de fabrication et de distribution nationale est essentielle en période de détresse et d'incertitude.

Les produits chimiques sont les éléments constitutifs de l'économie moderne. Quatre-vingt-quinze pour cent de tous les produits manufacturés – des appareils électroménagers aux automobiles, en passant par les emballages alimentaires en plastique sûrs et hygiéniques et les désinfectants pour les mains – dépendent de la chimie et des plastiques. Alors que nous nous remettons de la pandémie de COVID-19, les Canadiens auront besoin de la chimie. Nous aurons besoin de la chimie pour atteindre nos objectifs en matière des changements climatiques; nous aurons besoin de la chimie pour un avenir à émissions nettes zéro; et nous aurons besoin de la chimie pour construire une économie circulaire qui garantit que les matériaux restent dans l'économie et ne finissent pas dans les sites d'enfouissement. La chaîne d'approvisionnement et le réseau de transport du Canada sont essentiels pour réaliser ces objectifs. Pour nouer avec le succès, le système doit être sûr, résilient, compétitif, fiable et prêt à répondre aux besoins de demain.

La chaîne d’approvisionnement du Canada

Les particuliers et les entreprises s’inquiètent de plus en plus de la capacité des chaînes d’approvisionnement à leur fournir les produits essentiels dont ils ont besoin. Le bon fonctionnement de la chaîne d’approvisionnement est essentiel pour soutenir les emplois bien rémunérés et assurer l’acheminement en toute fiabilité des biens aux Canadiens.

Les membres de l’Association canadienne de l’industrie de la chimie (ACIC) s’engagent depuis des années à soutenir et à orienter la politique en matière de chaîne d’approvisionnement. Nos membres dépendent du transport ferroviaire, routier et maritime, chaque mode présentant des défis uniques et complexes pour la chaîne d’approvisionnement, notamment une pénurie de chauffeurs routiers, des pénuries de conteneurs et la congestion des ports. Dans une enquête récente, 76 % des membres de l’ACIC ont indiqué que leurs opérations avaient été affectées négativement par les diverses perturbations de la chaîne d’approvisionnement au cours de l’année dernière. Parmi les impacts de ces perturbations, on notera ce qui suit :

- Une fiabilité réduite des transports
- Perte de production/d’expéditions au Canada
- Perte de ventes au Canada
- Perte de ventes à l’exportation
- Retards dans l’expédition aux clients
- Retards dans la réception des matières premières/intrants
- Augmentation des coûts de transport et de logistique
- Augmentation des coûts de la main-d’œuvre

Tous ces impacts pèsent lourdement sur les membres, surtout lorsque les coûts des services ne diminuent que rarement, voire jamais. Plus précisément, 79 % des répondants nous ont dit que la fiabilité des transports était devenue un problème sérieux, 83 % ont dit avoir vu les temps de déplacement augmenter et 55 % ont dit avoir perdu des ventes au Canada et à l’étranger. Il en résulte une diminution du nombre de produits mis sur le marché, une augmentation des délais d’attente pour les clients et, au final, une hausse des prix pour les consommateurs. Les défis actuels de la chaîne d’approvisionnement sont extrêmement préoccupants et remettent en cause notre capacité d’assurer la croissance du secteur et à y attirer des investissements.

Impacts spécifiques aux modes de transport

Dans tous les modes, il est clair que les problèmes de chaîne d’approvisionnement entraînent des temps de déplacement plus longs et des coûts plus élevés.

Dans le secteur du transport maritime, 66 % des répondants utilisent des conteneurs d’expédition, dont la disponibilité a été affectée depuis les premiers jours de la pandémie. L’allongement des temps de déplacement, l’augmentation des tarifs et la pénurie de conteneurs d’expédition ont été cités comme les impacts les plus courants.

Les répercussions sur la chaîne d’approvisionnement routière entraînent des temps de déplacement plus longs, des tarifs de transport plus élevés et les défis uniques liés au transport de marchandises dangereuses, tels que la formation et l’expérience supplémentaires requises, viennent tous alourdir le fardeau de nos membres. Cinquante-cinq pour cent des répondants déclarent que les chaînes d’approvisionnement routières se détériorent, ce qui constitue le taux le plus élevé de détérioration des réseaux de transport recensé dans l’enquête.

Un grand nombre des recommandations qui suivent porte sur le réseau ferroviaire, étant donné que 76 % des membres de l'ACIC ont affirmé que c'est le rail qui constitue le principal point de blocage de leur chaîne d'approvisionnement. Les manœuvres manquées, l'augmentation des surestaries et la réduction du service sont au nombre des problèmes évoqués par les membres.

Le rail est essentiel à la chaîne d'approvisionnement et à l'économie canadienne

Le secteur de la chimie a besoin d'un service ferroviaire fiable, efficace et peu coûteux. L'industrie canadienne de la chimie fait tous les ans les trois quarts de ses expéditions par chemin de fer. Les produits chimiques et plastiques représentent de 9 à 11 % de l'ensemble du trafic ferroviaire canadien.

Dans notre secteur, les usines de produits chimiques sont souvent en activité de manière permanente et nécessitent un service ferroviaire fiable et ininterrompu pour produire et livrer des produits essentiels aux clients. Les répercussions des arrêts de travail sont immédiates, graves et durables, car il n'existe aucun autre moyen stable d'assurer le transport. La menace d'un arrêt de travail a en soi des répercussions sur les activités de l'industrie chimique, car les entreprises commencent à mettre en place des protocoles pour tenter de ralentir la production, de changer de mode de fonctionnement, de modifier les itinéraires, de servir les clients à partir d'autres installations, de stocker des wagons supplémentaires sur le site – tout cela entraînant des coûts et des délais supplémentaires importants. Il s'agit d'une utilisation extrêmement inefficace des ressources humaines et financières qui pourraient être utilisées à meilleur escient pour améliorer les opérations et soutenir les opportunités de croissance.

Le secteur de la chimie fournit des intrants essentiels à d'autres secteurs clés, notamment l'énergie, le logement, l'automobile, les pâtes et papiers et les produits de consommation. Lorsque nos usines ne peuvent pas livrer leurs produits et sont obligées de réduire leur production, les conséquences se propagent rapidement et touchent d'autres secteurs de l'économie. En outre, les conséquences en matière de santé et de sécurité sont également importantes, étant donné que de nombreuses municipalités comptent sur nos entreprises membres pour fournir des produits chimiques pour des services essentiels tels que le traitement de l'eau.

COVID-19 et les dispositions spéciales prises pour assurer la circulation des biens pendant le confinement ont mis en évidence le rôle fondamental que joue le réseau de transport dans l'économie canadienne. Le rail est un service essentiel et il convient de reconnaître son importance. Au cours de la dernière décennie, nous avons assisté à de graves perturbations du réseau ferroviaire sur une base quasi annuelle, en raison d'arrêts de travail, de blocages et d'événements météorologiques. Cela s'est traduit par des *millions/milliards de* pertes de ventes et d'investissements et a terni la réputation du Canada en tant qu'expéditeur fiable. Il convient de noter que dans des administrations similaires, comme les États-Unis, le rail est considéré comme un service essentiel et les expéditeurs ne doivent pas composer avec la même incertitude permanente concernant les conflits de travail.

Recommandation :

- 1. Considérer le rail comme un service essentiel.**

La capacité et la confiance sont les clés du succès

Le secteur de la chimie offre des perspectives d'investissement d'envergure mondiale et de niveau international. Pour que le Canada soit compétitif, tous les ordres de gouvernement doivent collaborer à des politiques générales et à des mesures ciblées. Étant donné que 75 % de nos produits sont destinés à l'exportation, la fiabilité des transports est un facteur clé que les entreprises prennent en compte au moment de décider où placer leurs investissements. L'ACIC applaudit le soutien du gouvernement aux grands

projets d'infrastructure par le biais du Fonds national des corridors commerciaux, mais estime qu'avec une certitude et une confiance accrues, on pourrait faire encore plus pour utiliser ce financement afin de renforcer la chaîne d'approvisionnement.

Au cours des dernières années, le réseau de transport du Canada a acquis une mauvaise réputation en raison des risques importants qui y sont rattachés. Les importantes perturbations du réseau qui surviennent presque chaque année nuisent à notre compétitivité et à la capacité des réseaux ferroviaires à fournir un service de classe mondiale. Rien qu'au cours des trois dernières années, cinq importantes interruptions de travail et de service ont entraîné la fermeture de nos réseaux ferroviaires et l'engorgement de nos ports. Cette situation doit cesser et le moyen le plus efficace d'y parvenir est de désigner le rail comme un service essentiel tout en renforçant la capacité du réseau. Une désignation de service essentiel donnerait aux travailleurs, aux chemins de fer et aux expéditeurs des perspectives prévisibles et stables pour le transport des marchandises sur le réseau. Cela permettrait à chacun de planifier ses investissements et ses expansions avec une perspective claire et avec pour objectif des résultats de service de classe mondiale. Deux investissements de classe mondiale seront effectués cette année et l'acheminement des produits vers le marché est l'une des plus grandes préoccupations qui y sont liés.

En plus de désigner le rail comme un service essentiel, il faut intégrer davantage de redondance dans le système pour faire face à l'évolution rapide des marchés mondiaux et aux inévitables conditions hivernales, goulets d'étranglement et impacts des changements climatiques qui perturbent la chaîne d'approvisionnement. Chaque année, nous constatons que le réseau ferroviaire peine à fournir le service fiable et constant dont les expéditeurs ont besoin. En raison de cette incertitude constante, il est extrêmement difficile pour les investisseurs d'avoir confiance dans la capacité du système à répondre à leurs besoins croissants à l'avenir.

Recommandations :

2. Garantir la confiance à l'égard du réseau et sa capacité à répondre aux besoins actuels et futurs de l'économie :

- **Poursuivre le programme du Fonds national des corridors commerciaux en mettant l'accent sur les projets améliorant la capacité et la résilience du réseau ferroviaire.**
- **Travailler en collaboration avec tous les ordres de gouvernement pour attirer les investissements.**

L'information est essentielle

Une information plus transparente pour tous ceux qui utilisent le système est essentielle pour prendre des décisions éclairées et favoriser les investissements et la concurrence dans le réseau.

L'ACIC milite en faveur d'un réseau de transport ferroviaire de marchandises sûr, équitable, fondé sur le commerce et axé sur le marché. Ce travail est essentiel pour soutenir la compétitivité, les intérêts commerciaux, les emplois, la croissance économique et la prospérité. Actuellement, le marché du transport ferroviaire de marchandises ne fonctionne pas comme un marché concurrentiel normal. Il s'agit d'un monopole à deux têtes.

Des informations fiables et transparentes sont fondamentales pour garantir une évolution vers une chaîne d'approvisionnement plus fiable et plus robuste. L'ACIC est encouragée par les efforts du gouvernement et de Transports Canada pour élaborer un régime de données afin de soutenir la prise de décision fondée sur des données probantes par le gouvernement et les intervenants.

L'ACIC soutient la publication anticipée de règlements permanents sur les données par le biais de modifications au *Règlement sur les renseignements relatifs aux transports*. Ces règlements sur les données ont été introduits à l'origine sous une forme provisoire et réduite avec l'adoption de la *Loi sur la modernisation des transports* en 2018. Nous sommes favorables à l'augmentation prévue du niveau de détail des produits et des zones géographiques. Des données significatives, opportunes et détaillées sont essentielles pour tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement.

Ces informations aideront à recenser les goulets d'étranglement spécifiques, ce qui permettra aux utilisateurs de prendre des décisions plus éclairées, d'effectuer des analyses comparatives et de suivre de manière cohérente de nombreux facteurs afin de pouvoir observer les liens et les tendances. Avec plus d'informations en main, nous pouvons déterminer plus clairement, pour tous les intervenants, les domaines qui doivent être abordés pour réduire les goulets d'étranglement. Grâce à ces informations fiables, il est plus facile de s'assurer que les investissements ciblés vont aux bons endroits et de pouvoir mesurer s'ils ont les résultats escomptés.

Bien que les mesures de données ferroviaires prévues accroissent la transparence de certains aspects du système, il subsiste un déséquilibre de pouvoir entre les expéditeurs individuels et les transporteurs, qui peut être paralysant. Environ 80 % des membres de l'ACIC sont des expéditeurs captifs. En l'absence d'autres fournisseurs de services, les conséquences d'un service médiocre et peu fiable et de l'augmentation des tarifs sont minimales. Les dispositions limitées offertes par l'Office des transports du Canada constituent l'essentiel de leurs outils extrêmement limités pour traiter les problèmes importants avec les fournisseurs de services. L'interconnexion de longue distance a été introduite pour stimuler la concurrence, mais sans succès. L'ACIC estime qu'il faut faire davantage pour renforcer et améliorer les outils limités dont disposent les expéditeurs. L'augmentation de la concurrence, ou un substitut, peut stimuler l'innovation, l'investissement et l'amélioration du service qui soutiendront une chaîne d'approvisionnement robuste et fiable.

Recommandations :

3. Renforcer la transparence et la concurrence pour stimuler les améliorations et les investissements :

- **Publier les modifications au *Règlement sur les renseignements relatifs aux transports*.**
- **Réviser et renforcer les recours offerts aux expéditeurs par l'Office des transports du Canada.**

Nous avons besoin de plus de chauffeurs

L'industrie canadienne du camionnage connaît une grave pénurie de main-d'œuvre, que la pandémie n'a fait qu'aggraver. Les partenaires de l'ACIC ont dû faire face à des difficultés de recrutement et de rétention et à un marché très concurrentiel qui est devenu encore plus compétitif. Actuellement, il y a plus de 23 000 postes de camionneurs vacants au Canada, et ce chiffre devrait passer à plus de 55 000 postes vacants en 2024.

Les répercussions sur la chaîne d'approvisionnement routière entraînent des temps de déplacement plus longs, des tarifs de transport plus élevés et les défis uniques liés au transport de marchandises dangereuses, tels que la formation et l'expérience supplémentaires, viennent tous alourdir le fardeau de nos membres. Plus de la moitié des répondants à notre enquête déclarent que les chaînes d'approvisionnement routières se sont détériorées au cours de l'année écoulée, ce qui constitue le taux le plus élevé de détérioration des réseaux de transport dans l'enquête.

Il va sans dire que ce défi doit être relevé de manière concertée par l'industrie et les gouvernements provincial et fédéral. En outre, les différents acteurs pourraient collaborer pour attirer plus de chauffeurs canadiens dans l'industrie. Par ailleurs, au niveau fédéral, il serait avantageux de porter nos efforts sur les

programmes et politiques de formation et d'immigration. Dans le cadre de ces initiatives, il est important de s'associer à des « employeurs reconnus », c'est-à-dire des entreprises réputées et approuvées.

Recommandations :

4. Que le gouvernement fédéral :

- **S'associe aux provinces et à l'industrie pour stimuler le recrutement de chauffeurs canadiens.**
- **Crée un fonds de formation accessible aux employeurs reconnus.**
- **Élabore un programme d'employeurs reconnus pour le Programme des travailleurs étrangers temporaires et rationalise les processus d'évaluation de l'impact sur le marché du travail et les voies d'accès à la résidence permanente.**

Aucun compromis sur la sécurité

La sécurité est la priorité un de l'industrie chimique.

Toute intervention des membres de l'ACIC visant à traiter les impacts environnementaux, économiques et communautaires de nos activités est régie par la Gestion responsable^{MD}. Ce programme pousse nos membres à innover constamment dans le but d'instaurer des façons de faire et d'offrir des produits plus sûrs et plus écologiques tout en améliorant leur rendement sur le plan de l'environnement, de la santé et de la sécurité. Lancée au Canada en 1985, entérinée par les Nations Unies et adoptée dans le monde entier, Gestion responsable incite les entreprises membres de l'ACIC « à agir comme il se doit et à être perçus comme tels ». Il s'agit de notre engagement en faveur du développement durable, qui consiste à obtenir des résultats pour le bien de la société, de l'environnement et de l'économie. Cela inclut l'amélioration continue de la sécurité du transport des marchandises dangereuses.

Les membres de l'ACIC ne ménagent aucun effort pour assurer le transport de produits chimiques, comme en témoignent leur engagement et leur leadership dans l'initiative TRANSCAER (Initiative de sensibilisation de la collectivité et d'intervention d'urgence en matière de transport) et dans TEAP III (Programme de secours d'urgence-transport).

TRANSCAER a été lancé au Canada en 1985 par l'ACIC et est dirigé aujourd'hui par l'ACIC et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC). Les membres de TRANSCAER travaillent avec les municipalités, les intervenants en cas d'urgence et les résidents des communautés situées le long des voies de transport pour s'assurer qu'ils sont informés des produits qui transitent par leur région et qu'ils sont préparés à répondre à des incidents potentiels impliquant des marchandises dangereuses.

La sécurité doit être un effort de collaboration entre tous les intervenants et le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire de Transports Canada joue un rôle clé à cet égard. L'ACIC s'associe actuellement à Transports Canada dans le cadre de ce programme pour élaborer et lancer des outils de réalité virtuelle bilingues qui permettent à TRANSCAER d'atteindre plus de collectivités et de premiers intervenants au Canada que jamais auparavant. En outre, nous travaillons à la création d'un wagon-citerne de formation à la sécurité qui se rendra dans les communautés de tout le pays pour dispenser une formation pratique indispensable aux premiers intervenants. Ce wagon-citerne pourra voyager à travers le pays et renforcer la sensibilisation à la sécurité ferroviaire pour les décennies à venir.

Recommandation :

- 5. Continuer à financer le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire.**

Annexe A

Liste historique des perturbations ferroviaires importantes depuis 2010

Année	Mois	Chemin de fer	Type de perturbation *Grève = menace/mandat d'arrêt de travail ou arrêt de travail effectif
2010	Septembre	CN	Grève – CFTC
2012	Mai	CP	Grève – CFTC
2013-2014	Hiver	CN et CP	Crise du transport des céréales
2014	Février	CN	Grève – CFTC
2015	Février	CN et CP	Grève – CFTC et Unifor
2017	Mai	CN	Grève – CFTC
2018	Mai	CP	Grève – CFTC
2019	Novembre	CN	Grève – CFTC
2020	Février-mars	CN et CP	Blocages
2021	Été/hiver	CN et CP	Incendies/Inondations
2022	Mars	CP	Grève – CFTC