

RÉPERCUSSIONS COMMERCIALES POSSIBLES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN CONTENEURS PAR VOIE FERRÉE

Mémoire

Produit pour le Comité permanent du commerce international de la Chambre des communes,
gouvernement du Canada

Présenté par : Tony De Thomasis
Président et chef de la direction
Essex Terminal Railway/Morterm Limited
1600, chemin Tecumseh Est
Windsor (Ontario)
N8W 1C5

Novembre 2022

1.0 Introduction et contexte

Morterm Limited est une filiale canadienne en propriété exclusive d'Essex Terminal Railway (ETR). Elle gère les activités de l'unique terminal de manutention de fret de l'administration portuaire de Windsor. Ce terminal est une installation stratégique utilisée pour l'entreposage, le transbordement et l'exportation de produits de l'acier et de l'aluminium. Morterm a aussi un précieux accès aux chemins de fer de catégorie 1 (par l'intermédiaire d'ETR) et aux routes maritimes des Grands Lacs, et elle est à proximité des routes principales et des postes frontaliers dans le couloir Windsor-Détroit.

À titre de président et chef de la direction d'Essex Terminal Railway/Morterm Limited, j'ai rencontré plusieurs clients désireux d'utiliser des conteneurs pour expédier des produits de l'acier et des denrées agricoles partout en Amérique du Nord (y compris au Mexique) et outre-mer.

Les conteneurs d'expédition permettent à nos clients de transporter des produits de l'acier en petites ou en grandes quantités au lieu de charger des autorails entiers. À l'heure actuelle, la fluctuation du prix des produits de base oblige les acquéreurs à acheter des produits de l'acier en plus petites quantités pour limiter les frais supplémentaires associés au stockage en entrepôt. L'instabilité économique fait qu'il est difficile pour les acheteurs de commander de grandes quantités de produits.

Lorsque l'économie prendra du mieux et que le volume des ventes d'acier augmentera, le transport par conteneurs, qui permet de réduire la manutention et l'entreposage intérieur, sera une solution de rechange intéressante à l'expédition de produits mixtes.

Pour expédier leurs marchandises outre-mer, les producteurs agricoles et les producteurs d'acier s'intéressent aux lignes maritimes régulières assurant des départs mensuels d'Anvers à destination de plusieurs ports des Grands Lacs, dont celui de Windsor, en Ontario.

2.0 Les problèmes

2.1 Le manque de conteneurs libres

Le nombre insuffisant de conteneurs libres cause actuellement des problèmes, en particulier l'obligation d'importer des conteneurs au Canada.

L'importation de conteneurs est actuellement hors de prix et, inévitablement, la facture est refilée aux consommateurs canadiens.

2.2 L'impossibilité de mettre des conteneurs à la disposition des ports

La pénurie de conteneurs empêche les principales lignes ferroviaires de mettre des conteneurs à la disposition des ports des Grands Lacs. À l'heure actuelle, la plupart des conteneurs aboutissent dans de grands ports à conteneurs et de grands terminaux auxquels seule une petite fraction des entrepreneurs et des fabricants ont accès. Si l'on créait des ports à conteneurs secondaires, les expéditeurs pourraient mieux rationaliser l'utilisation des conteneurs libres et améliorer les taux de retour. On pourrait vider des conteneurs et y mettre d'autres marchandises à expédier par train ou par camion.

2.3 Le manque d'infrastructures de transroulage

L'administration portuaire de Windsor n'a pas l'infrastructure de transroulage nécessaire pour traiter les charges roulantes ou permettre le transport par conteneurs, deux services qui pourraient faire croître le transport de produits agricoles et de produits manufacturés sur les Grands Lacs et, par la voie maritime du Saint-Laurent, vers des marchés étrangers.

3.0 Recommandations

3.1 Créer une aire de transbordement de conteneurs

Créer une aire de transbordement de conteneurs chez Morterm Limited à Windsor, en Ontario (port de Windsor). De là, notre société sœur, Essex Terminal Railway, assurerait la coordination avec les lignes ferroviaires principales pour expédier les conteneurs à divers clients. Comme Essex Terminal Railway est relié à CP, CN et CSX Transportation, les conteneurs pourraient parcourir le Canada, les États-Unis et le Mexique.

Morterm exploite actuellement une installation de transbordement où l'on transfère les produits de l'acier qui arrivent par camion sur la voie ferrée, éliminant ainsi des centaines de voyages par camion sur les routes locales et les autoroutes de la série 400.

L'autorité portuaire de Windsor n'a pas les installations ou les services qui permettraient le transbordement de conteneurs maritimes. Cette lacune réduit l'accès des agriculteurs régionaux aux marchés.

3.2 Créer une « zone franche »

La création d'une « zone franche » faciliterait le transport des conteneurs et des marchandises aux États-Unis et protégerait les couloirs de transport, les postes frontaliers et les points de passage contre les perturbations. Une telle zone offrirait de nombreux avantages, y compris :

- une franchise de droits de douane;
- une réduction de droits de douane;
- un dépassement des contingents;
- une simplification de la logistique.

3.3 Élaborer une stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement des transports

Amorcer des discussions avec les États-Unis et les provinces et territoires pour élaborer une stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement des transports visant la reconnaissance réciproque des règlements, des politiques et des processus de chacun.

3.4 Améliorer les infrastructures portuaires et le réseau ferroviaire

La solution à long terme consiste à analyser les infrastructures et tous les éléments de la chaîne d'approvisionnement (les chemins de fer, les ports et la main-d'œuvre). Une amélioration des ports permettrait d'absorber la hausse de la circulation portuaire (postpandémique); une amélioration des infrastructures ferroviaires permettrait aux autorails de recevoir les conteneurs de 40 pieds qui arrivent par

voie maritime; et ainsi de suite. De plus, l'uniformisation de la taille des conteneurs d'expédition améliorerait la fluidité de la chaîne d'approvisionnement et réduirait les goulots d'étranglement.

4.0 Conclusion

Ces trois dernières années, la chaîne d'approvisionnement s'est heurtée à des problèmes de plus en plus graves. Des facteurs comme le manque de conteneurs, la pénurie de main-d'œuvre et l'obsolescence des infrastructures ont fait naître le besoin d'analyser les problèmes et de proposer des solutions (matérielles et politiques) pour desserrer les goulots d'étranglement qui nuisent au commerce.

En créant une aire réservée au transbordement de conteneurs au port de Windsor, on faciliterait le déplacement des conteneurs partout au Canada, aux États-Unis et au Mexique. En améliorant les infrastructures portuaires, on accroîtrait la capacité des ports à gérer une circulation maritime croissante et à réduire les délais d'expédition. Une fois les infrastructures améliorées, par exemple en situant une aire de transbordement de conteneurs entre un centre de transbordement et une ligne de chemin de fer, le temps de rotation des conteneurs maritimes diminuerait considérablement, et ce gain d'efficacité stimulerait le transport de marchandises par voie maritime.

Des projets comme la création d'une « zone franche » et d'une stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement des transports faciliteraient aussi le déplacement des conteneurs, car les divers règlements seraient réorganisés en politiques universellement comprises. L'amélioration des infrastructures; la facilitation du transport des conteneurs entre les provinces, les territoires et les pays; et la diminution du temps de rotation des conteneurs sont les changements nécessaires pour desserrer les goulots d'étranglement dans la chaîne d'approvisionnement et alléger la facture pour les consommateurs.