

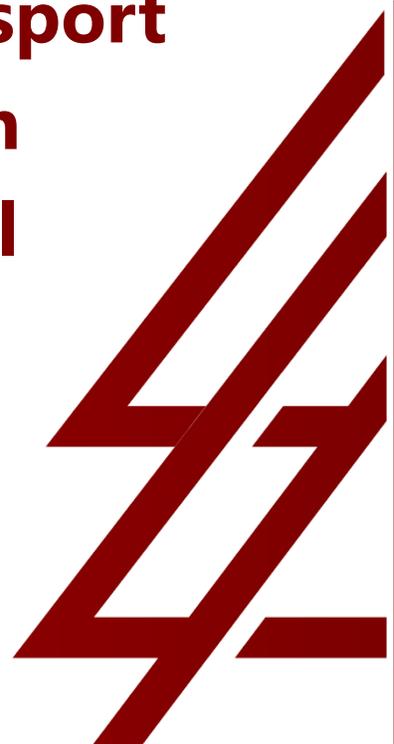


Réparer les chaînes d'approvisionnement de transport du Canada : Solutions pour un secteur forestier concurrentiel



FPAC.ca
APFC.ca

Association des produits forestiers du Canada (FPAC)
Septembre 2025



Le secteur forestier du Canada est un pilier de l'économie nationale et un fournisseur de solutions essentielles pour les principales priorités politiques actuelles comme [l'abordabilité du logement](#), [le développement et les emplois ruraux](#), [la réconciliation économique avec les Autochtones](#), [la réduction des émissions](#) de carbone, [la résilience aux feux de forêt](#) et plus encore.

Le secteur a besoin de chaînes d'approvisionnement de transport efficaces, fiables et rentables—des camions aux chemins de fer, en passant par les ports—pour acheminer ses produits vers les marchés nationaux et internationaux. L'importance d'augmenter considérablement les investissements dans les chaînes d'approvisionnement et de repenser en profondeur les politiques de transport fédérales est devenue plus évidente à la suite de la pandémie de COVID-19. Ces cinq dernières années ont mis en lumière la fragilité des réseaux de transport de marchandises du Canada. Les goulots d'étranglement, les pénuries de main-d'œuvre, les investissements limités, les chocs climatiques et les interruptions de travail fréquentes nuisent de plus en plus à la réputation de notre pays comme partenaire commercial mondial fiable et destination pour les investissements.

Le gouvernement fédéral a établi une [lettre de mandat](#) qui traite en priorité « le renforcement de notre collaboration avec nos alliés et nos partenaires commerciaux fiables du monde entier [...], l'élimination des obstacles au commerce interprovincial en définissant et accélérant les projets d'intérêt national qui créent des liens entre nos communautés et transforment notre pays [...] [et] la réduction des coûts pour les Canadiennes et les Canadiens, afin de les aider à aller de l'avant ». **En termes simples, rien de tout cela ne sera possible sans des solutions audacieuses aux défis systémiques qui touchent nos chaînes d'approvisionnement de transport, qui sont une plate-forme permettant à des secteurs comme celui de la fabrication de produits forestiers d'offrir une valeur aux familles, aux communautés et aux travailleurs canadiens.**

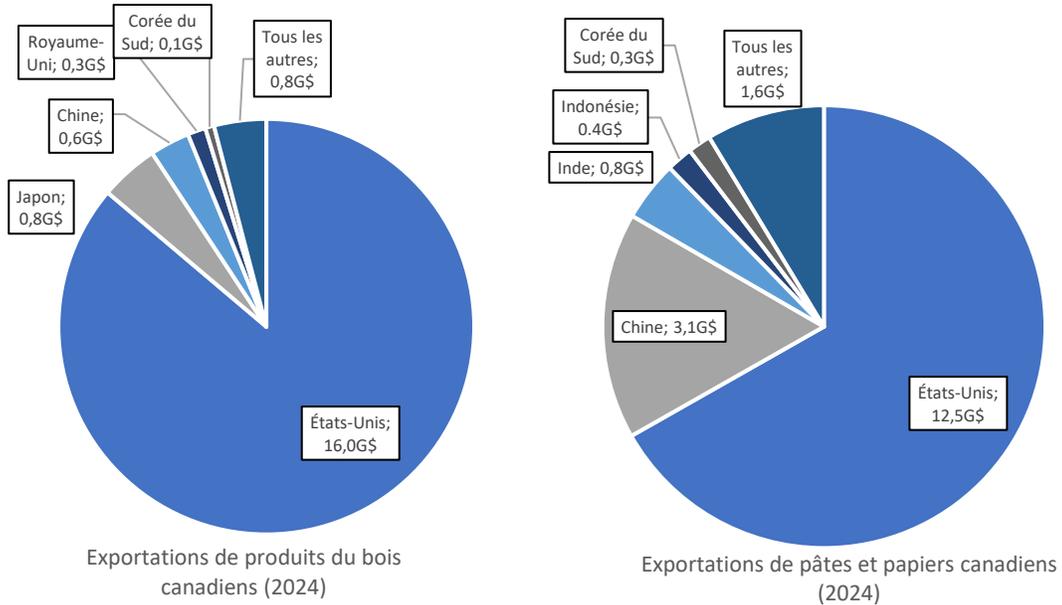
Le secteur forestier du Canada et son empreinte en matière de transport

Le secteur des produits forestiers du Canada emploie directement plus de 200 000 personnes et a une production annuelle d'environ 87 milliards de dollars.¹ En 2024, le secteur a apporté environ 21 milliards de dollars au PIB du Canada et

¹ Emploi : Statistique Canada. [Tableau 36-10-0489-01 – Statistiques du travail conformes au Système de comptabilité nationale \(SCN\), selon la catégorie d'emploi et l'industrie.](#)

Production économique : Statistique Canada. [Tableau 16-10-0117-01 – Statistiques principales pour les industries manufacturières, selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord \(SCIAN\) \(x 1 000\).](#)

exporté 37 milliards de dollars de produits dans le monde.² Les produits forestiers sont la quatrième industrie d'exportation du pays, représentant environ 5 % de l'ensemble des exportations canadiennes. Les États-Unis sont de loin le plus gros



client du Canada—environ 80 % des exportations canadiennes de produits forestiers sont destinées aux États-Unis, alors que le reste est acheminé vers d'autres marchés en Asie, en Europe et ailleurs.³

Source : ISDE, *Données sur le commerce en direct*

Pour acheminer ces produits sur les marchés, il faut des réseaux de transport de marchandises fiables et efficaces. Le secteur des produits forestiers dépend de trois modes de transport—routier, ferroviaire et maritime—, à différentes étapes, pour acheminer les produits des scieries aux clients. **La distance moyenne parcourue par voie terrestre par un chargement de produits forestiers des membres de l'APFC est d'environ 1 200 km**, la plupart des scieries et des usines de pâtes et papiers étant situées dans des régions éloignées, rurales et nordiques.⁴

Comme nombre des secteurs de production primaire ayant une empreinte nationale, le secteur des produits forestiers du Canada comprend diverses chaînes d'approvisionnement qui varient en fonction du produit, des points d'origine et de destination, et de facteurs contextuels comme la dynamique du marché et la performance du système. De plus, chaque fabricant prend des décisions logistiques en

² Statistique Canada. [Tableau 36-10-0434-03 – Produit intérieur brut aux prix de base, par industries, moyenne annuelle \(x 1 000 000\)](#).

³ Sciences et Développement économique (ISDE) Canada, *Données sur le commerce en direct*.

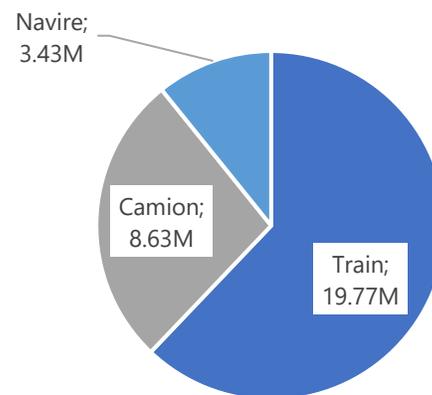
⁴ Distance moyenne calculée par un sondage auprès des membres de l'APFC.

fonction de son modèle commercial, en vendant ses produits à un niveau plus ou moins élevé de la chaîne de valeur. Par exemple, **certaines entreprises vendent la totalité ou la majorité de leurs produits directement aux clients (p. ex. constructeurs, promoteurs, entreprises de seconde transformation), alors que d'autres vendent davantage aux grossistes ou aux distributeurs secondaires (p. ex. parcs à bois, grandes surfaces)**. Ces modèles ont des répercussions différentes sur les chaînes d'approvisionnement et nécessitent des approches différentes pour gérer le mouvement des marchandises.

Pour le transport terrestre, **les trains de marchandises sont le mode de transport le plus courant et devraient être, de loin, l'option la plus efficace, la plus écologique et la plus rentable pour la plupart des expéditeurs du secteur forestier**. Les chemins de fer transportent plus de la moitié des produits forestiers, principalement sur de longues distances, vers les États-Unis et vers les ports pour leur exportation à l'étranger. Les produits forestiers représentent environ 10 % du volume total des marchandises en tonnage, et environ 62 % de toutes les exportations canadiennes de bois d'œuvre sont transportées par train.⁵ Environ **90 % des scieries membres de l'APFC sont desservies par un seul chemin de fer** (presque exclusivement le Canadien National et le Canadien Pacifique Kansas City Ltd.), ce qui signifie que la plupart des expéditeurs qui utilisent le transport ferroviaire dépendent d'un seul transporteur et sont tributaires de sa performance et de ses niveaux de service.

Les camions assurent la deuxième plus grande part du transport des produits forestiers, avec des trajets sur de courtes distances, des livraisons régionales et des routes de raccordement pour les transbordements ferroviaires. Il est rarement rentable pour les fabricants de transporter par camion de grandes quantités de produits directement de leurs installations vers leurs clients, mais cela peut arriver (généralement quand la scierie est située à un endroit favorable, dessert principalement les marchés locaux ou subit une

Exportations de bois d'œuvre canadien par mode (mètres cubes 2024)



Source : Statistique Canada. Tableau 16-10-0018-01 – Exportations canadiennes de bois scié par mode de transport (x 1 000). Note : la plupart des exportations maritimes sont probablement précédées d'un transport ferroviaire.

⁵ Statistique Canada. [Tableau 23-10-0216-01 – Statistiques des chargement ferroviaires, selon le tonnage transporté, mensuel](#) ; Bois d'œuvre : Statistique Canada. Tableau 16-10-0018-01 – Exportations canadiennes de bois scié par mode de transport (x 1 000).

interruption du service ferroviaire qui l'oblige à transporter ses produits même à un coût plus élevé). **La plupart des entreprises n'envisageront pas de transporter leurs marchandises par camion au-delà d'un rayon de 500 km de leurs scieries.** Depuis toujours, les graves pénuries de chauffeurs qualifiés—en particulier dans le secteur du transport longue distance—sont un problème pour les expéditeurs du secteur forestier et l'économie en général. Bien que les membres de l'APFC disent avoir moins de difficulté à trouver des services de camionnage et que les pénuries de main-d'œuvre semblent s'être améliorées après la COVID, Trucking HR Canada [souligne](#) que **le taux de postes vacants dans le secteur du camionnage est toujours 1,5 fois plus élevé que la moyenne dans l'ensemble de l'économie canadienne.**

Quand le service ferroviaire est perturbé par la congestion, un manque de personnel, des embargos ou des grèves, le camionnage ne peut combler que partiellement la lacune, compte tenu de l'ampleur du secteur et d'un marché déjà serré. Il faut environ **3 camions pour remplacer un wagon couvert** (type de wagon utilisé pour le transport des pâtes et papiers) et **4 camions pour remplacer un wagon plat** (type de wagon utilisé pour le transport du bois d'œuvre et des produits du bois).⁶ Si le service ferroviaire devait cesser complètement – comme c'est arrivé brièvement en 2024 en raison d'arrêts de travail simultanés au CN et au CPKC –, le secteur aurait besoin, tous les mois, de 61 000 camions additionnels pour les produits du bois et de 23 500 camions additionnels pour les pâtes et papiers afin de répondre à la demande type, ce qui dépasse largement la capacité du secteur du camionnage.

Finalement, les routes de commerce maritimes relient les producteurs canadiens aux marchés mondiaux au-delà des États-Unis. Les produits destinés à l'Asie, à l'Europe et à d'autres marchés mondiaux sont acheminés par train ou par camion vers les ports, puis chargés sur des navires. Chaque année, des dizaines de millions de tonnes de produits forestiers quittent le Canada par voie maritime, principalement aux ports de Vancouver et de Montréal. En 2024, **les produits forestiers représentaient 14 % de toutes les expéditions sortantes et 38 % des conteneurs sortants du port de Vancouver, et 17 % des conteneurs sortants du port de Montréal.**⁷

Pour obtenir plus d'information sur les chaînes d'approvisionnement types des produits en fonction de la région de production et des segments d'activité, veuillez consulter l'**Annexe** jointe au présent rapport.

⁶ D'après les estimations de l'APFC sur le poids moyen des wagons et des camions.

⁷ Port de Vancouver, [2024 Aperçu des statistiques](#), 10 mars 2025 ; Port de Montréal, [Principales marchandises conteneurisées 2023-2024](#).

Principaux défis et solutions favorables aux expéditeurs

La sous-performance des chaînes d'approvisionnement de transport du Canada est de mieux en mieux documentée. Si la menace constante de grèves portuaires ou ferroviaires est sans doute l'enjeu le plus préoccupant pour les Canadiens, les répercussions d'autres défis systémiques—notamment le manque de concurrence entre les transporteurs et le vieillissement ou l'inadéquation de l'infrastructure—ont une incidence considérable sur le bien-être économique des Canadiens.

Pour renforcer les chaînes d'approvisionnement du secteur forestier, le gouvernement fédéral peut utiliser des leviers politiques et des investissements ciblés. **La plupart des défis systémiques auxquels sont confrontés les expéditeurs de tous les secteurs économiques sont liés à la concurrence sur les marchés, à l'état de préparation de l'infrastructure et à la stabilité de la main-d'œuvre**—des éléments essentiels à un ordre du jour « une seule économie canadienne » et, en particulier, à la réponse au besoin pressant de diversifier les marchés d'exportation et d'établir des relations commerciales productives avec des partenaires étrangers.

L'APFC présente ci-dessous un aperçu des défis, des expériences et des résultats spécifiques liés à chaque catégorie, ainsi que des recommandations à l'intention du gouvernement.



1. Concurrence

Les monopoles sont courants dans divers secteurs de l'économie canadienne—des télécommunications au transport aérien—et dans chaque cas, l'absence de concurrence a des conséquences très négatives sur les prix et les services aux consommateurs. Le transport ferroviaire de marchandises ne fait pas exception à la règle. Les doubles monopoles de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et de la Canadian Pacific Kansas City Ltd. (CPKC) donnent à chaque compagnie ferroviaire un contrôle presque total sur les tarifs, les services et les engagements auxquels peuvent s'attendre les expéditeurs. Au Canada, les expéditeurs sont généralement des preneurs de prix qui n'ont que peu d'influence sur les conditions de leur relation avec les chemins de fer. **Plutôt que de faciliter le commerce et la prospérité économique, les chemins de fer jouent en réalité un rôle de contrôleurs.**

Les expéditeurs ferroviaires ont généralement deux options : transporter leurs produits à des taux dits *tarifaires*, sans certitude et généralement à un coût nettement plus élevé, ou conclure un contrat confidentiel avec un chemin de fer. Bien que les contrats réduisent généralement le taux en deçà de ce que l'on pourrait attendre selon les tarifs, certains expéditeurs du secteur forestier disent que **les augmentations de taux d'un contrat à l'autre dépassent systématiquement le taux d'inflation global, sans amélioration équivalente du service ou du traitement des commandes.**

En outre, les contrats types comprennent généralement un ou plusieurs types de dispositions pour limiter l'accès aux recours législatifs visant à protéger les droits des expéditeurs. Un sondage réalisé en 2024 auprès des membres de l'APFC a révélé que **100 % des répondants s'étaient vu demander de « renoncer » à un ou plusieurs recours lors des négociations avec un chemin de fer.** La plupart des répondants estimaient que ces demandes étaient généralement non négociables ou très difficiles à refuser.

La qualité du service souffre également du manque de concurrence sur les marchés du transport ferroviaire de marchandises. Sans une pression concurrentielle significative, un fournisseur de services n'est pas vraiment encouragé à améliorer son offre. Cela se traduit par un mauvais traitement des commandes—certaines scieries recevant moins de la moitié des wagons commandés—, des livraisons ou des collectes non effectuées, et des problèmes de personnel limitant la capacité des expéditeurs à expédier leurs produits en temps opportun.⁸ Un approvisionnement insuffisant en wagons entraîne une augmentation des stocks (et des coûts connexes) et, en définitive, une réduction ou un arrêt de la production quand l'espace de stockage devient insuffisant.

⁸ Selon des données historiques sur l'approvisionnement recueillies par l'APFC.

Les transporteurs ferroviaires eux-mêmes profitent considérablement de cet arrangement commercial, car il leur permet de tirer le meilleur parti possible de leur matériel existant et d'augmenter leurs profits, offrant ainsi un rendement élevé aux actionnaires, souvent au détriment direct des expéditeurs, qui dépendent d'eux pour acheminer leurs produits vers les marchés.

Il est hautement improbable que les forces du marché parviennent à régler entièrement ces problèmes. Les expéditeurs de tous les secteurs économiques soulignent depuis longtemps que l'intervention du gouvernement est le seul moyen raisonnable de contrôler le pouvoir de marché autrement illimité des chemins de fer. Le Groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement formé par le gouvernement fédéral a indiqué dans son [rapport final de 2022](#) que « dans un environnement concurrentiel restreint, **les fournisseurs de services de transport ont une emprise démesurée sur le marché et cherchent à maximiser leur rendement financier, souvent sans égard à l'intérêt public national** »—recommandant que le gouvernement augmente les pouvoirs de l'Office des transports du Canada (OTC) pour « contrôler les forces du marché » plus efficacement.

QUE PEUT FAIRE LE GOUVERNEMENT POUR AMÉLIORER LA CONCURRENCE ?

Pour empêcher l'exercice incontrôlé d'une dominance sur le marché et assurer que les expéditeurs de produits forestiers ne sont pas injustement désavantagés par le manque d'options, le gouvernement devrait :

- **Renforcer la surveillance réglementaire des tarifs et des services ferroviaires déraisonnables :** Modifier le paragraphe 120.1(1) de la *Loi sur les transports au Canada* afin de permettre à un expéditeur de déposer une plainte auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) sur le caractère raisonnable des tarifs ou des conditions, ce qui comprend les suppléments aux tarifs ferroviaires applicables, qu'ils soient ou non associés à des frais particuliers. Donner à l'OTC le pouvoir d'enquêter sur les problèmes liés au service ferroviaire de sa propre initiative, sans devoir attendre une plainte officielle ou un arrêté ministériel.
- **Mettre un terme aux pratiques contractuelles abusives :** Modifier la *Loi sur les transports au Canada* afin de rendre nuls et non avenus les libellés des contrats qui interdisent, restreignent ou limitent de quelque manière que ce soit la capacité d'un expéditeur de faire un recours législatif.
- **Interdire la récupération excessive des coûts de carburant par l'intermédiaire de suppléments :** Modifier la *Loi sur les transports au Canada* afin d'interdire tout supplément sur le carburant qui dépasse le coût réel du carburant consommé par une compagnie de chemin de fer pour le trafic correspondant. Autrement, élargir la portée du paragraphe 120.1(1) afin de

permettre à un expéditeur de contester le caractère raisonnable des suppléments pour le carburant, comme l'indique la recommandation précédente. Par ailleurs, le ministre devrait enjoindre à l'Office, conformément à l'article 49 de la *Loi*, d'enquêter sur le recouvrement excessif des coûts du carburant.

- **Améliorer la transparence et les données sur la chaîne d'approvisionnement** : Exiger que les plans hivernaux et céréaliers du CN et du CPKC utilisent un modèle commun qui requiert l'analyse de la performance réelle de l'année précédente, par exemple une comparaison entre la capacité prévue et la demande réelle du marché (p. ex. le traitement des commandes).



2. Infrastructure

L'économie canadienne, axée sur les exportations, dépend de corridors de transport efficaces pour relier les industries des ressources naturelles aux marchés mondiaux. Pourtant, l'infrastructure sous-jacente à ce système—chemins de fer, autoroutes, terminaux et ports—n'a pas suivi l'évolution de la demande et n'est pas adaptée aux nouveaux défis. L'infrastructure de transport de marchandises du Canada n'est ni assez performante pour répondre aux besoins de l'industrie, ni assez résiliente pour faire face aux perturbations auxquelles celle-ci est confrontée. Les goulots d'étranglement, le vieillissement des installations et le manque de redondance limitent les échanges commerciaux en temps normal, alors que les chocs climatiques et externes mettent en lumière la fragilité du système.

Les limites de notre infrastructure commerciale sont clairement visibles pour les partenaires commerciaux et les investisseurs potentiels du monde entier, ce qui nuit

directement à l'ordre du jour de diversification des marchés du gouvernement. Une analyse réalisée en 2023 par l'Université de Calgary [met en lumière la détérioration de la réputation du Canada comme destination pour les investissements dans l'infrastructure par rapport à ses homologues du G7](#), en raison des retards réglementaires et bureaucratiques ainsi que de l'incohérence et du manque de fiabilité des politiques fédérales sur l'infrastructure et des programmes de financement. Ces facteurs contribuent à **une dépendance excessive envers les fonds publics pour entretenir et développer l'infrastructure clé, alors que les investissements privés stagnent.**

Des données présentées dans le même rapport classent **la performance du Canada en matière d'infrastructure et de logistique comme étant la pire du G7, selon les données du Forum économique mondial, de la Banque mondiale et de l'OCDE.** Les faiblesses les plus pressantes découlent des insuffisances de la capacité structurelle et de la productivité stagnante. Les principaux corridors commerciaux, surtout ceux de la vallée du bas Fraser, en Colombie-Britannique, et de Montréal, font face à une congestion chronique en raison de l'espace limité dans les terminaux, d'une capacité insuffisante en cas de forte demande, de la faible productivité de la main-d'œuvre et de fréquents arrêts de travail. L'[Indice mondial de performance des ports à conteneurs 2023](#) de la Banque mondiale fait une évaluation accablante de l'inefficacité de notre infrastructure portuaire, **classant le port de Montréal au 348^e rang, le port de Vancouver au 356^e rang et le port de Prince Rupert au 399^e rang sur 405 ports à conteneurs mondiaux** en ce qui a trait à la performance.

En plus des contraintes structurelles, le système de transport de marchandises du Canada est soumis à des pressions croissantes **liées aux changements climatiques et aux chocs externes.** Les conditions météorologiques extrêmes sont devenues une source régulière de perturbations : les inondations de 2021 en Colombie-Britannique ont coupé toutes les liaisons ferroviaires et routières vers la vallée du bas Fraser, isolant ainsi les exportateurs de la principale porte d'entrée de la côte Ouest du Canada pendant des jours, les feux de forêt de 2023 en Alberta ont entraîné des fermetures et des retards ferroviaires et le feu dévastateur de l'année dernière à Jasper a coupé la voie principale du CN pendant une longue période. Les vagues de froid intense, comme le vortex polaire de 2024, ont réduit la capacité ferroviaire en nécessitant des trains plus courts. L'été, les chemins de fer doivent souvent ralentir leurs trains afin d'éviter que le gauchissement des voies ne pose des problèmes de sécurité, ce qui prolonge les délais de livraison. **Dans chacun de ces cas, le manque de redondance suffisante dans le système fait en sorte qu'un seul événement paralyse les échanges commerciaux.**

Sans des investissements soutenus et une planification coordonnée de la résilience, le Canada continuera à faire face à la volatilité de la chaîne d'approvisionnement, ce qui nuit à la compétitivité économique et compromet les objectifs de commerce et de

croissance du gouvernement. Le projet de loi C-5 peut régler ce problème directement, et **le secteur forestier est encouragé de voir le gouvernement agir rapidement pour approuver des projets comme l'expansion du port de Montréal à Contrecoeur**. Même si d'autres investissements proposés à des endroits comme le port de Prince Rupert ne profiteront probablement pas directement aux expéditeurs de produits forestiers, ils peuvent avoir des retombées indirectes en renforçant la redondance du système et en allégeant la pression sur la vallée du Bas-Fraser.

QUE PEUT FAIRE LE GOUVERNEMENT POUR MODERNISER L'INFRASTRUCTURE DE NOTRE CHÂÎNE D'APPROVISIONNEMENT ?

Pour assurer que l'infrastructure favorable au commerce canadienne est de nouveau conforme aux normes du G7, le gouvernement devrait :

- **Prendre des mesures pour encourager les investissements privés dans l'infrastructure** : Faire en sorte qu'il soit plus attrayant d'investir dans l'infrastructure liée au commerce en offrant des outils fiscaux—comme un amortissement accéléré ou des crédits d'impôt à l'investissement—et en simplifiant ou en rationalisant l'autorisation des projets qui améliorent clairement l'efficacité, la résilience ou la rentabilité de la chaîne d'approvisionnement.
- **Adopter une approche axée sur la performance pour toutes les mesures de soutien fédérales** : Au moment de choisir les projets d'infrastructure de transport majeurs devant être accélérés en vertu du projet de loi C-5 ou financés au titre de programmes comme le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC), adopter une approche axée sur la performance du système qui accorde la priorité aux projets qui éliminent les goulots d'étranglement ou qui favorisent une plus grande efficacité dans l'utilisation de l'infrastructure existante.
- **Regrouper les investissements stratégiques plus modestes** : Pour compléter les grands projets d'infrastructure d'intérêt national, réaliser ou faciliter des investissements visant à renforcer la capacité des membres de la chaîne d'approvisionnement afin d'améliorer la performance du premier et du dernier kilomètre et la connectivité du système (p. ex. technologies de données et de visibilité, capacité des chemins de fer d'intérêt local, terminaux intérieurs, entreposage).



3. Conflits de travail

En tant que représentante d'une main-d'œuvre fortement syndiquée, l'APFC a un profond respect pour le processus de négociation collective. Cependant, les arrêts de travail continus chez les chemins de fer et aux principaux ports sont devenus une caractéristique des chaînes d'approvisionnement du Canada ces dernières années et mettent en péril nos propres emplois syndiqués. Selon les chiffres de l'APFC, **les chaînes d'approvisionnement de transport du Canada ont été touchées par des grèves, des lock-out ou des quasi-arrêts de travail en raison de conflits de travail au cours de 14 des 15 dernières années.** Travail Canada [indique](#) que six conventions collectives dans le seul secteur des transports expireront d'ici la fin de 2025—couvrant des travailleurs des secteurs du transport ferroviaire, routier et maritime partout au Canada—et que de nombreuses autres expireront en 2026.

La structure des opérations forestières rend celles-ci particulièrement vulnérables aux arrêts de travail dans le secteur des transports. Les usines de pâtes et papiers, qui fonctionnent selon un processus continu, ne disposent généralement **que d'une capacité de stockage suffisante pour 6 à 7 jours de production.** Une fois ce seuil atteint, les usines doivent soit trouver des espaces de stockage hors site, qui sont rares, soit fermer, chaque jour d'inactivité coûtant environ 1 million de dollars par installation en frais généraux, en entretien et en perte de production.⁹ Même les scieries, qui peuvent stocker temporairement des volumes limités à l'extérieur, sont rapidement confrontées à des contraintes quand les chaînes d'approvisionnement sont perturbées.

⁹ Estimations fondées sur un sondage mené auprès des entreprises membres de l'APFC.

Le système manque de redondance : le secteur du camionnage ne peut absorber les volumes normalement transportés par les chemins de fer, et il existe peu d'alternatives rentables pour ceux qui veulent exporter des produits à l'étranger par un port canadien. Dans le cas du secteur forestier côtier de la Colombie-Britannique, le contexte des relations de travail est rendu d'autant plus difficile que le transport maritime côtier syndiqué, essentiel au transport des matières premières et des produits finis, relève du Code canadien du travail.

Les conséquences financières d'un arrêt de travail sont graves pour le secteur : un fabricant de produits forestiers de grande ou moyenne taille **peut perdre des dizaines de millions de dollars par semaine pendant un arrêt de travail chez les chemins de fer ou aux ports, et les répercussions sur l'ensemble du secteur peuvent atteindre des centaines de millions de dollars en deux semaines.**¹⁰ Les interruptions prolongées obligent les installations qui dépendent de livraisons ininterrompues à réduire leurs activités, à diminuer les quarts de travail, à mettre des employés en congé et, parfois, à supprimer définitivement des emplois. La grève de l'ILWU en 2023, qui a paralysé les ports de la Colombie-Britannique, [a directement entraîné](#) la réduction des activités et des congés forcés pour des centaines de travailleurs en Colombie-Britannique.

Cette incertitude ne touche pas seulement les résultats financiers – elle nuit à l'image du Canada dans le commerce mondial des produits forestiers et compromet la capacité de nos entreprises de diversifier leur clientèle à l'étranger. Sur les marchés mondiaux fortement concurrentiels, en particulier en dehors de l'Amérique du Nord, les relations interentreprises reposent autant sur la fiabilité que sur la qualité des produits. **Les membres de l'APFC disent qu'il est de plus en plus difficile de gérer les préoccupations des clients à l'étranger quant à la fiabilité des expéditions de produits, en grande partie en raison du fait qu'ils sont de plus en plus conscients de la vulnérabilité du Canada aux arrêts de travail.** Même une instabilité temporaire peut inciter des acheteurs à se tourner définitivement vers des concurrents d'autres pays.

Le gouvernement fédéral n'a pas les outils appropriés pour protéger ceux qui dépendent de chaînes d'approvisionnement fiables et fonctionnelles. La Commission d'enquête sur les relations de travail dans les ports de la côte Ouest—initiée par le ministre du Travail à la suite du conflit de travail de 2023 entre l'ILWU et la BCMEA— [note](#) « **qu'il n'existe pas d'approches transparentes, pleinement éclairées ou normalisées des interventions en cas de conflit de travail**, ce qui conduit les syndicats à contester ces interventions en faisant valoir que des mesures moins invasives auraient dû être essayées avant que leur droit de grève garanti par la Charte ne leur soit restreint ».

La nature des récents conflits met également en lumière un obstacle majeur aux objectifs de croissance économique du Canada. Aux installations portuaires en particulier, **les**

¹⁰ Estimations fondées sur un sondage mené auprès des entreprises membres de l'APFC.

syndicats se méfient des investissements technologiques visant à améliorer la productivité, ce qui crée des impasses pendant les négociations et augmente la fréquence et la gravité des conflits de travail. Cela oppose les priorités économiques d'intérêt national (en particulier l'amélioration de la productivité) aux inquiétudes compréhensibles sur la prospérité future des travailleurs. La Commission d'enquête indique « qu'il est urgent de s'adapter à l'évolution du marché mondial, qui représente une menace très réelle pour les moyens de subsistance des débardeurs, si les ports de la côte Ouest ne sont pas compétitifs et fiables. Il n'existe pas de solution miracle pour trouver un juste équilibre entre les intérêts des travailleurs et le besoin de stabilité et d'efficacité dans les ports ».

QUE PEUT FAIRE LE GOUVERNEMENT POUR AMÉLIORER LA STABILITÉ DE LA MAIN-D'ŒUVRE ?

Pour assurer la stabilité et la prospérité de la main-d'œuvre du secteur des transports du Canada, le gouvernement devrait :

- **Moderniser le mécanisme de règlement des conflits de travail** : Exécuter les recommandations du rapport final de la Commission d'enquête, plus précisément les modifications au Code canadien du travail axées sur la médiation spéciale, afin d'établir un processus clair, rapide et transparent pour régler les conflits dans le secteur des transports, qui offre de nombreuses possibilités d'intervention proactive du gouvernement sans compromettre le droit de grève des travailleurs.
- **Donner au cabinet le pouvoir d'intervenir rapidement si les négociations échouent** : À titre de mesure de sécurité au cas où les négociations arriveraient à une impasse, le Parlement devrait prévoir un mécanisme plus durable permettant au cabinet fédéral d'imposer un arbitrage exécutoire.
- **Chercher à établir un équilibre entre les impératifs de productivité et d'emploi** : Élaborer une stratégie à long terme visant à faciliter les investissements qui améliorent la productivité dans le secteur des transports et qui répondent de façon appropriée aux préoccupations des travailleurs quant aux conséquences de l'automatisation sur leur moyen de subsistance.

Conclusion

La compétitivité du secteur des produits forestiers du Canada dépend d'un système de transport robuste qui fonctionne de manière fiable, efficace et à un coût raisonnable. Ces dernières années ont démontré que des mesures fédérales stratégiques sont nécessaires pour soutenir ce pilier de l'industrie. En favorisant la concurrence et la responsabilisation entre les transporteurs, en augmentant les investissements dans les corridors commerciaux et en modernisant les cadres des relations de travail, le Canada peut

améliorer considérablement la performance de la chaîne d’approvisionnement pour tous les secteurs économiques.

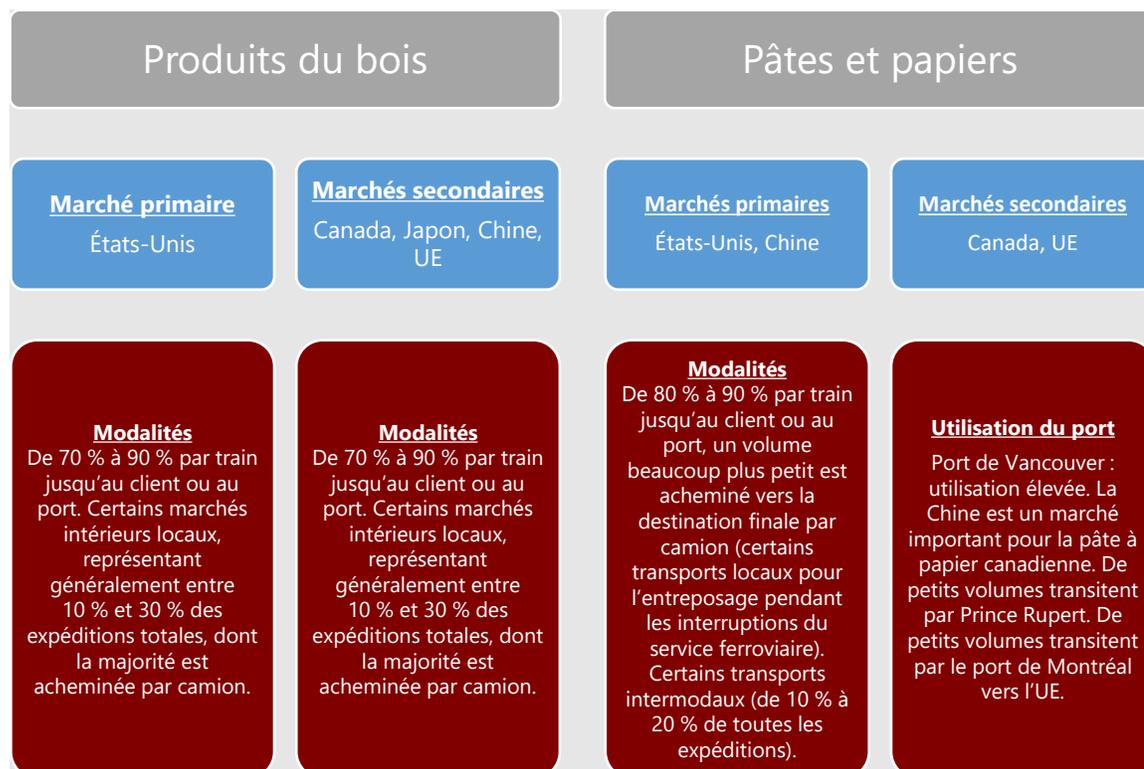
Bien que les récentes solutions politiques et réglementaires fédérales à ces problèmes aient été insuffisantes pour surmonter l’inertie liée à la faiblesse et à la dégradation du système, nous avons la possibilité et la volonté d’inverser cette tendance. Cela aidera à relancer et à renforcer le moteur économique du Canada en permettant aux secteurs générateurs de valeur, comme la foresterie, d’atteindre des marchés nouveaux et existants, de soutenir des centaines de milliers d’emplois dans des centaines de communautés et de renforcer la réputation mondiale du Canada.

Le secteur forestier a un énorme potentiel pour stimuler une croissance économique durable—mais pour réaliser ce potentiel, il doit former un partenariat avec le gouvernement afin d’assurer que les liens de transport entre la forêt et le marché sont de calibre mondial. En utilisant les leviers politiques présentés dans ce rapport, les dirigeants fédéraux peuvent aider à mettre en place un système de transport national qui permettra au secteur forestier—et à l’économie—du Canada de continuer à aller de l’avant.

ANNEXE : Chaînes d’approvisionnement types du secteur forestier

Ouest et Centre du Canada

La région de l’Ouest et du Centre du Canada (Colombie-Britannique, Alberta, Saskatchewan, Manitoba) est généralement plus orientée vers les exportations que la région de l’Est et atlantique, avec la plupart des produits du bois et des pâtes et papiers destinés aux États-Unis. L’accès relativement aisé aux marchés asiatiques par l’intermédiaire de Vancouver offre également des possibilités d’exportation à l’étranger, en particulier pour la pâte à papier. De petits volumes de certains produits forestiers transitent par le port de Prince Rupert, mais l’importance de ce dernier est bien inférieure à celle du port de Vancouver. Dans l’Ouest canadien, les possibilités de consommation intérieure de pâte à papier, de papier et de produits du bois sont moins nombreuses que dans l’Est du pays (qui compte davantage de grandes zones urbaines et d’industries manufacturières secondaires et tertiaires), même s’il existe certains marchés intérieurs importants pour les produits du bois près des grands centres urbains.



Est du Canada

La région de l'Est du Canada (Ontario, Québec) est plus diversifiée en ce qui a trait aux destinations des produits, principalement en raison d'un marché intérieur local beaucoup plus vaste que celui de l'Ouest canadien ou du Canada atlantique. Cela signifie qu'une plus grande part des marchandises peut être transportée par camion si c'est rentable, car la distance entre la scierie et le client est généralement beaucoup plus courte. Vancouver demeure la principale voie des exportations à l'étranger, mais de petits volumes de certains produits forestiers transitent également par le port de Montréal, vers l'Union européenne.

Produits du bois		Pâtes et papiers	
Marchés primaires États-Unis, Canada	Marchés secondaires Japon, Chine, UE	Marchés primaires États-Unis, Chine	Marchés secondaires Canada, UE
Modalités Répartition relativement égale entre le train et le camion. La part plus grande du trafic vers des destinations nationales augmente l'utilisation du camion jusqu'à 60 % pour toutes les expéditions dans certains cas. Le trafic destiné à l'exportation se fait de 70 % à 90 % par train.	Utilisation du port Port de Vancouver : utilisation moyenne à élevée. Traite principalement les produits destinés à la Chine et au Japon. Port de Montréal : faible utilisation. Petits volumes de produits vers l'UE.	Modalités De 80 % à 90 % par train jusqu'au client ou au port, un volume beaucoup plus petit est acheminé vers la destination finale par camion (certains transports locaux pour l'entreposage pendant les interruptions du service ferroviaire). Certains transports intermodaux (de 10 % à 20 % de toutes les expéditions).	Utilisation du port Port de Vancouver : utilisation élevée. La Chine est un marché important pour la pâte à papier canadienne. De petits volumes transitent par Prince Rupert. De petits volumes transitent par le port de Montréal vers l'UE.

Canada atlantique

Bien que le secteur forestier du Canada atlantique (principalement la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick) soit plus petit que dans d'autres régions, il est un important fournisseur pour le nord-est des États-Unis. La majeure partie des produits est acheminée par train vers les marchés américains, et les débouchés locaux sont moins nombreux pour compenser les volumes.

