Canadian Fuels
ASSOCIATION
canadienne des carburants
1000-275 Slater St.
Ottawa, Ontario
Canada K1P 5H9
t. 613.232.3709
canadianfuels.ca

Remarques de l'Association canadienne des carburants sur les opérations ferroviaires et portuaires devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications

19 novembre 2025

Bonsoir, Madame la Présidente, membres du comité et collègues panélistes, je vous remercie de me donner l'occasion de m'exprimer aujourd'hui au nom des raffineurs et des fournisseurs de carburant qui ont un intérêt direct dans les opérations ferroviaires et portuaires du Canada.

Le système canadien de transport et d'approvisionnement en carburant repose sur un réseau logistique intégré. Notre secteur emploie environ 115 000 Canadiens et produit chaque année quelque 110 milliards de litres de produits pétroliers raffinés et plus de 5 milliards de litres de biocarburants. Il exploite également environ 80 terminaux de distribution et approvisionne plus de 11 500 sites de vente au détail et commerciaux à l'échelle nationale.

Les membres de l'Association canadienne des carburants représentent la quasi-totalité des produits pétroliers et près de 80 % des biocarburants produits au Canada, exploitant 16 raffineries et 13 installations de production de biocarburants. Ces carburants sont distribués par un réseau combiné de pipelines, de transport maritime, routier et, surtout, ferroviaire. Nos carburants soutiennent tous les secteurs de notre économie, de l'agriculture et l'exploitation minière au tourisme et aux services d'urgence.

De plus, notre mélange de carburants pour le transport évolue, avec une utilisation accrue de carburants à faible teneur en carbone. La production, la distribution et le mélange de ces produits imposent des exigences encore plus grandes à nos réseaux ferroviaires et portuaires.

Lorsque les chemins de fer et les ports fonctionnent de manière fiable, les raffineries reçoivent les produits chimiques, les carburants renouvelables, les matières premières et autres intrants dans les délais prévus, et les carburants finis parviennent à temps aux terminaux régionaux et aux sites de vente au détail. Lorsque la fiabilité se dégrade, les conséquences sont immédiates et tangibles : augmentation des coûts d'exploitation, pénuries de stocks, pressions sur les prix régionaux et risques accrus pour la sécurité énergétique.

Les récentes contributions des parties prenantes soulèvent trois points interdépendants qui méritent l'attention du panel. Premièrement**, le rail est un complément stratégique aux pipelines**. Lorsque les tracés des pipelines sont limités ou que les signaux du marché changent, le rail offre une flexibilité essentielle pour acheminer le pétrole brut et les produits raffinés entre les régions de production, de raffinage et de consommation. Le maintien et l'amélioration de cette capacité ferroviaire ne sont pas facultatifs, mais constituent une

nécessité stratégique pour assurer la résilience de l'approvisionnement en carburant.

Deuxièmement, **la fluidité des ports et des terminaux est importante**. Les preuves présentées par les parties prenantes du secteur ferroviaire et portuaire indiquent que les temps d'attente dans les ports et la congestion des terminaux ont augmenté ces dernières années, ce qui a directement réduit le débit et augmenté les coûts, ainsi que la fiabilité de la logistique pour les expéditeurs et les fournisseurs. Ces retards peuvent se traduire par des perturbations localisées de l'approvisionnement à un moment où les consommateurs et les services essentiels ne peuvent se permettre d'interruptions. Les goulets d'étranglement dans les ports limitent la fiabilité du transport des marchandises essentielles à notre secteur et à l'économie canadienne. Il est essentiel de remédier à la congestion des points d'accès maritimes afin de préserver la compétitivité de la chaîne d'approvisionnement nationale.

Troisièmement, **l'investissement, la transparence et la coordination sont les leviers qui fonctionnent**. Les expéditeurs réclament sans cesse des investissements ciblés dans les liaisons entre les chemins de fer et les terminaux et dans la capacité de manutention des ports, un meilleur partage des données sur les mesures de capacité et de congestion, ainsi qu'une réglementation claire afin de garantir l'interopérabilité et la sécurité. En outre, les parties prenantes demandent que toute mesure gouvernementale soit liée à des résultats : améliorations démontrables en matière de débit, de sécurité, de réduction des émissions et de résilience face aux événements liés à la main-d'œuvre ou aux conditions météorologiques extrêmes. Je recommande respectueusement au comité d'envisager les mesures suivantes :

1. **Accélérer le financement ciblé des infrastructures** pour les goulets d'étranglement — liaisons ferroviaires courtes, agrandissements de terminaux et modernisation des postes d'amarrage/parcs de triage qui augmentent de manière démontrable le débit.
2. **Rendre obligatoire et soutenir le partage de données en temps réel** entre les ports, les transporteurs ferroviaires, les raffineries et les principaux expéditeurs afin que toutes les parties et les régulateurs puissent anticiper la congestion et réaffecter les flux de manière proactive.
3. **Encourager les améliorations en matière de sécurité et de décarbonisation**, par exemple en soutenant le contrôle interopérable et amélioré des trains et les investissements qui réduisent les émissions par tonne-kilomètre.
4. **Intégrer des plans d'urgence et des cadres de gestion de la main-d'œuvre** dans les efforts de modernisation des ports et des chemins de fer afin de réduire le risque d'interruptions perturbatrices et d'assurer la continuité des flux de carburant essentiels**.** La mise en œuvre de ces mesures permettra de protéger l'accès des Canadiens à un carburant sûr et abordable, de préserver les emplois et de renforcer la position du Canada dans les réseaux mondiaux d'énergie et de commerce.

En conclusion, la fiabilité des opérations ferroviaires et portuaires n'est pas une préoccupation propre à un secteur particulier : il s'agit d'une priorité nationale en matière d'économie et de sécurité publique. Les mémoires qui vous sont présentés exposent clairement et de manière unifiée que la sécurité de l'approvisionnement, la compétitivité économique et les objectifs environnementaux et de sécurité sont mieux atteints grâce à des investissements ciblés, une meilleure coordination et une mesure transparente des résultats. Je vous remercie de votre attention et je me réjouis de répondre à vos questions.