



# National Supply Chain Office Le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement

*Vision and Early Priorities / la vision et les premières priorités*

December 15, 2023 | le 15 décembre 2023

# The fragility of our supply chains

The system has been strained due to a combination of ongoing challenges and back-to-back-to-back major disruptions



**Recurring Summer Wildfires**  
Summer 2020 / 2021 / 2022 / 2023



**Atmospheric River and Floods**  
Nov-Dec 21

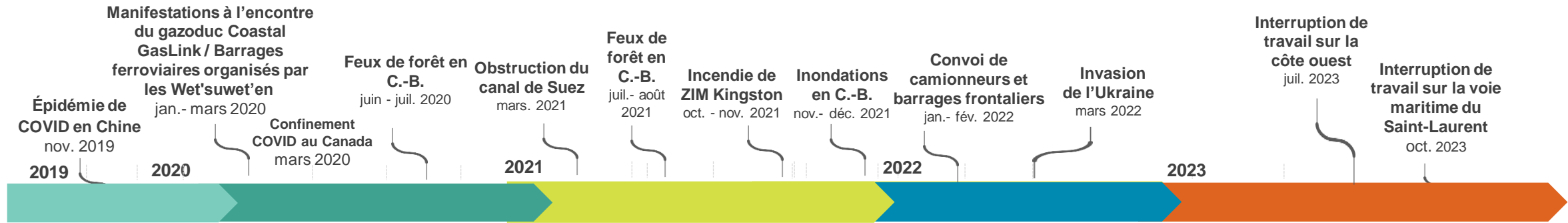


**Labour Negotiations**  
July 2023 / Oct 2023



# La fragilité de nos chaînes d'approvisionnement

Le système a été mis à rude épreuve en raison d'une combinaison de défis continus et de perturbations majeures consécutives.



**Les feux de forêt estivaux et le dôme de chaleur**  
les étés de 2020 / 2021 / 2022 / 2023



**La rivière atmosphérique et les inondations**  
novembre et décembre 2021



**Négociations liées au travail**  
juil. 2023 / oct. 2023





# Challenge of Distance

in maintaining affordability for Canadians and the competitiveness of our exports

## Transportation Costs

 **7.2%**  
during COVID

*Leading all major inflation categories. Surge in transportation costs have accelerated price increases and intensified inflationary pressures*

### NEED TO DO BETTER...

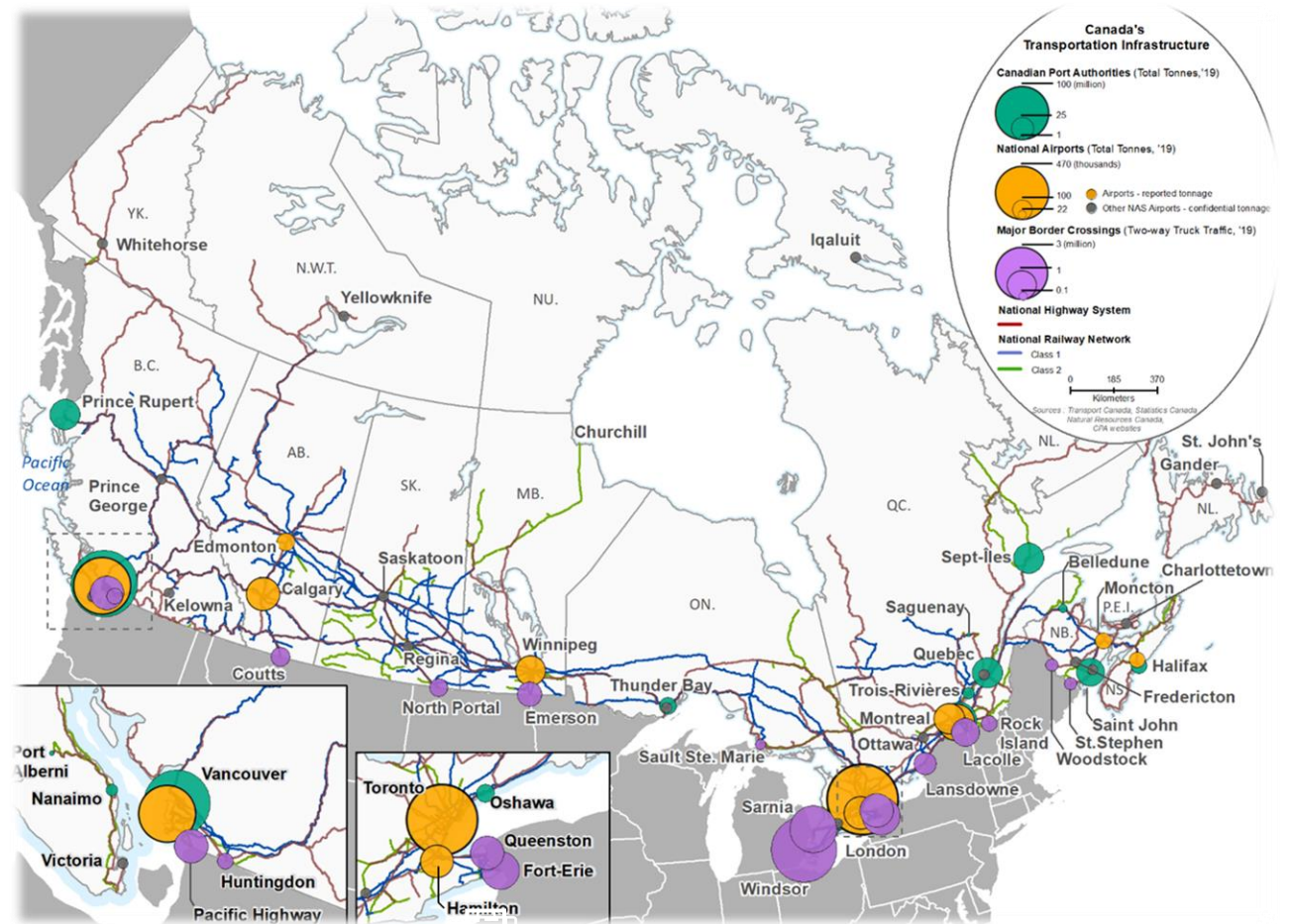


It is becoming more costly and taking longer to expand and build new infrastructure. At the same time, there is existing underutilized capacity



Magnitude and frequency of disruptions requires more resiliency

## Road, rail, air, marine infrastructure highly concentrated in the South



# Le défi de la distance

dans le maintien de l'abordabilité pour les Canadiens et de la compétitivité de nos exportations

## Coûts de transport

**▲ 7,2 %**  
pendant Covid

*Dominant les principales catégories d'inflation. L'augmentation des coûts de transport a accéléré les hausses de prix et intensifié les pressions inflationnistes*

## IL FAUT FAIRE MIEUX...

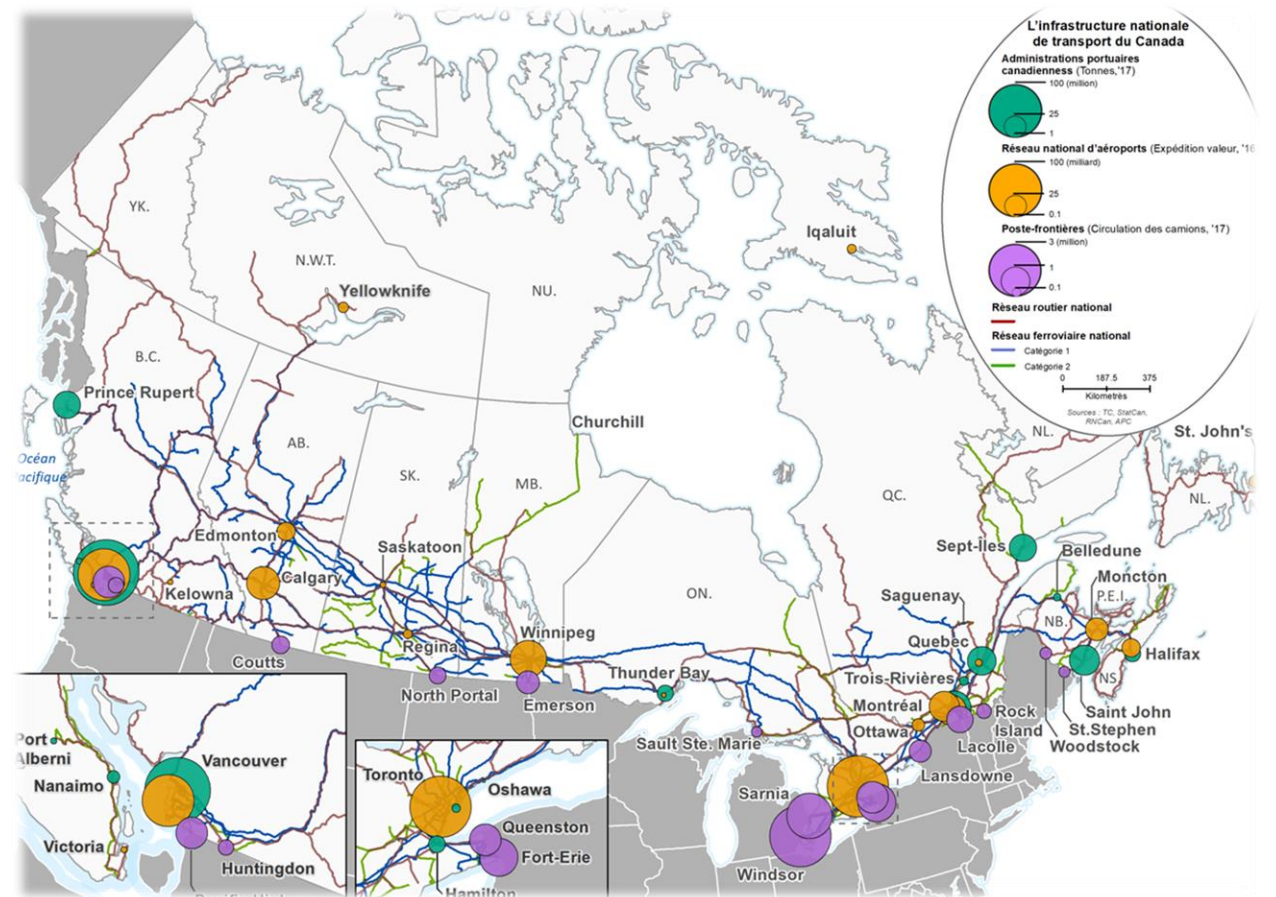


Cela devient de plus en plus coûteux et prend plus de temps pour agrandir et construire de nouvelles infrastructures. En même temps, la capacité existante est sous-utilisée.



Augmentation de l'ampleur et de la fréquence des perturbations, ce qui nécessite plus de résilience.

## Infrastructures routières, ferroviaires, aériennes et maritimes très concentrées dans le Sud



# Recognizing expectations for government leadership

Functioning national supply chains are vital for supporting Canadians

In response...



## Early 2022: Industry Engagement

- National Supply Chain Summit – led by Minister – (January 31, 2022)
- Regional and sectoral roundtables – led by Parliamentary Secretary – (February – June 2022)



## Spring 2022: Establishment of National Supply Chain Task Force

- Established to examine the key issues affecting Canada's supply chain operations
- Mandated to gather industry perspectives and provide advice on actions Canada could take to improve the fluidity, efficiency and resiliency of the transportation supply chain to support economic growth
- The task force undertook over 160 consultations and reviewed 70 written submissions between May and September 2022



## October 2022: Task Force Report

Report contains 21 immediate and long-term recommendations based on the consultations, including:

- Establish a federal Supply Chain Office to unify federal government activities;
- Develop a long-term Supply Chain Strategy; and
- Digitalize and create end-to-end transportation supply chain visibility



## Budget 2023 – groundwork for the National Supply Chain Strategy

- \$27.2M over five years, starting in 2023-24, to establish a Supply Chain Office
- Develop a long-term roadmap for Canada's transportation infrastructure
- \$25M over five years, starting in 2023-24, to develop transportation supply chain data

# En reconnaissant les attentes à l'égard du leadership du gouvernement

Le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement nationales est essentiel pour soutenir les Canadiens

La réponse...



## Début 2022 : Engagement de l'industrie

- Sommet national sur la chaîne d'approvisionnement – dirigé par le ministre – (31 janvier 2022)
- Tables rondes régionales et sectorielles – dirigées par le secrétaire parlementaire – (février à juin 2022)



## Printemps 2022 : Création du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement

- Établi pour examiner les principaux enjeux qui touchent les opérations de la chaîne d'approvisionnement du Canada
- Mandaté de recueillir les points de vue de l'industrie et fournir des conseils sur les mesures que le Canada pourrait prendre pour améliorer la fluidité, l'efficacité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement des transports afin de soutenir la croissance économique
- Le groupe de travail a entrepris plus de 160 consultations et examiné 70 mémoires écrits entre mai et septembre 2022



## Octobre 2022 : Rapport du Groupe de travail

Le rapport contient 21 recommandations immédiates et à long terme fondées sur les consultations, notamment:

- Établir un bureau fédéral de la chaîne d'approvisionnement pour unifier les activités du gouvernement fédéral;
- Élaborer une stratégie de chaîne d'approvisionnement à long terme; et
- Numériser et créer une visibilité de bout en bout de la chaîne d'approvisionnement du transport.



## Budget de 2023 – Fondements de la Stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement

- 27,2 millions de dollars sur cinq ans, à compter de 2023-2024, pour établir un bureau de la chaîne d'approvisionnement
- Élaborer une feuille de route à long terme pour l'infrastructure de transport du Canada
- 25 millions de dollars sur cinq ans, à compter de 2023-2024, pour développer des données sur la chaîne d'approvisionnement



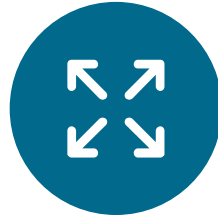
# Establishing the National Supply Chain Office

Bringing an overarching perspective to supply chain issues internally and externally

SCO aims to help make Canada's supply chains more

**Fluid**  
**Efficient**  
**Resilient**  
**Reliable**

looking at all goods movement into and within all parts of the country, across all modes



Externally, SCO will convene supply chain users and operators to address system-level irritants / needs to drive efficiency and resiliency in supply chains at corridor and national levels



Internally, SCO will build up logistics and analytical capacity to offer an end-to-end supply chain view to inform government regulation, policy, operations, and program delivery



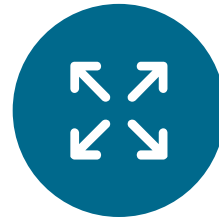
# Établissement du Bureau de la chaîne d'approvisionnement (BCA)

Apporter une perspective globale aux problèmes de la chaîne d'approvisionnement à l'interne et à l'externe

La BCA vise à rendre les chaînes d'approvisionnement du Canada plus

**Fluide**  
**Efficace**  
**Résilient**  
**Fiable**

En examinant tous les mouvements de marchandises à l'intérieur et à l'intérieur de toutes les régions du pays, dans tous les modes de transport



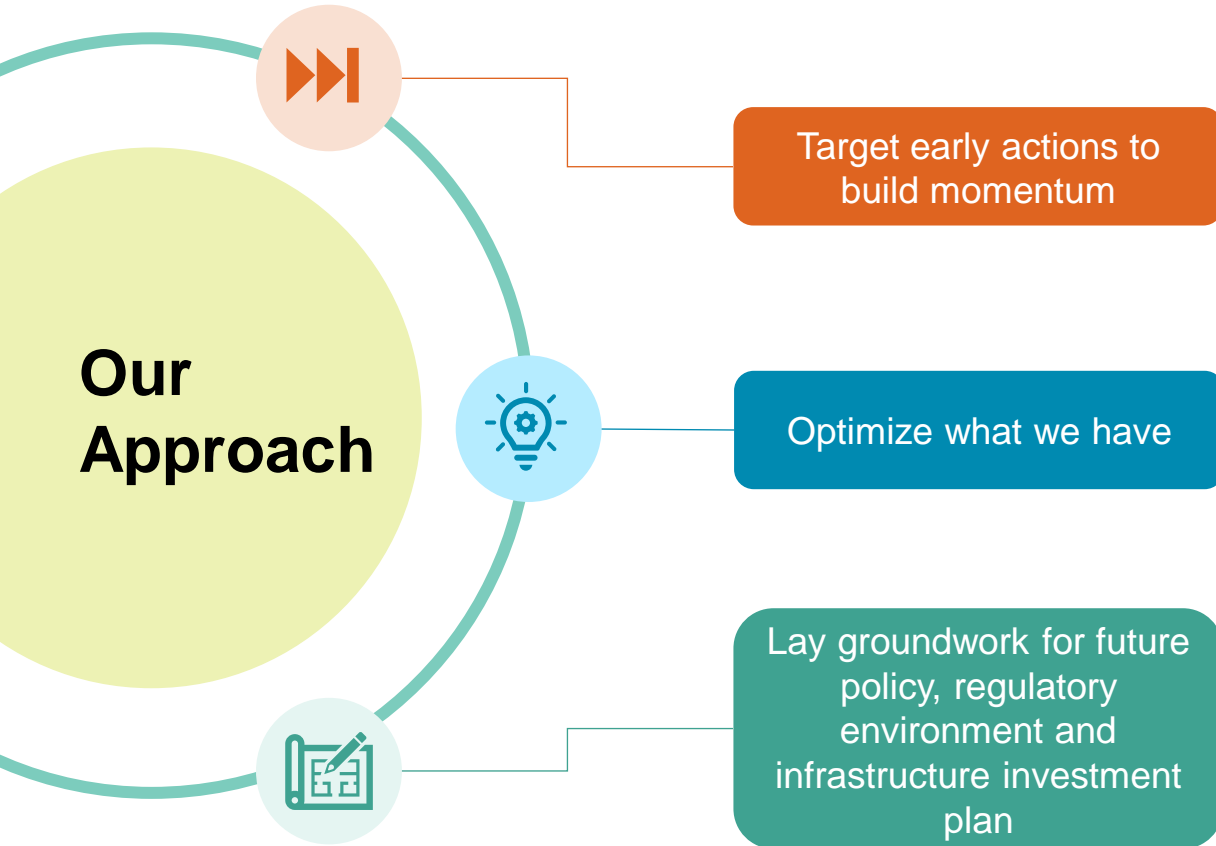
À l'externe, BCA réunira les utilisateurs et les opérateurs de la chaîne d'approvisionnement pour répondre aux irritants et besoins au niveau du système afin de favoriser l'efficacité et la résilience des chaînes d'approvisionnement au niveau des corridors et au niveau national



À l'interne, BCA renforcera la capacité logistique et analytique pour offrir une vue de bout en bout de la chaîne d'approvisionnement afin d'informer la réglementation, les politiques, les opérations et l'exécution des programmes du gouvernement

# Early Actions

Establish structure and deliver tangible progress to drive efficiency and resiliency



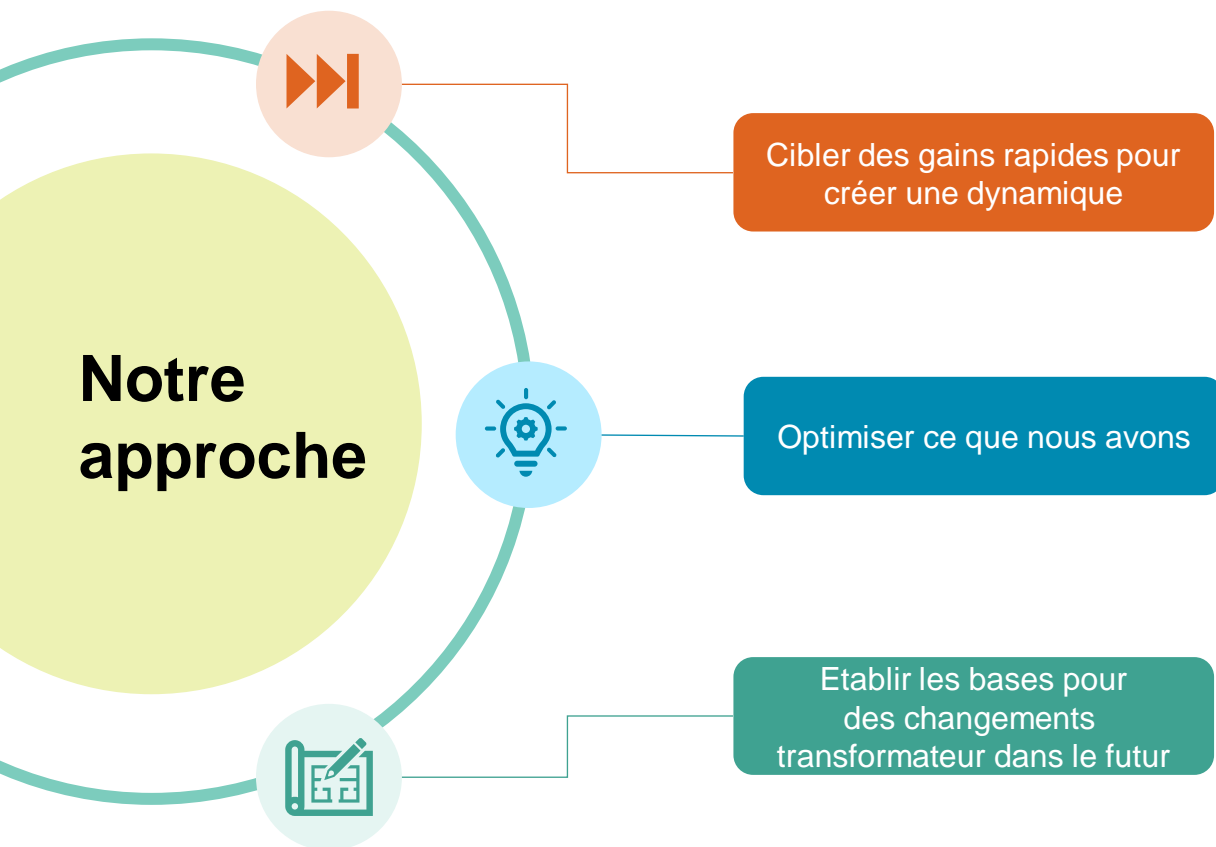
- *Establish a baseline understanding (e.g., awareness sessions, performance dashboard)*
- *Motivate collaboration at the corridor level*
- *Launch work to identify, prioritize, and begin addressing system-level operational irritants / needs*
- *Explore cross-border opportunities*
- *Accelerate select data and digital initiatives*

- *Streamline government data collection / processes / transactions*
- *Drive data / digitalization across supply chains*
- *Develop multi-modal supply chain view*
- *Minimize impact of disruptions, increase agility to respond*

- *Develop a National Supply Chain Strategy*
- *Examine broader regulation or legislative reform*
- *Promote alignment on policy, programs, capacity planning*

## Premières actions

Établir une structure et réaliser des progrès tangibles pour stimuler l'efficacité et la résilience



- *Établir une compréhension de base (p. ex., séances de sensibilisation, tableau de bord du rendement)*
- *Encourager la collaboration au niveau du corridor*
- *Lancer des travaux pour identifier, prioriser et commencer à traiter les irritants et les besoins opérationnels à l'échelle du système.*
- *Explorer les opportunités transfrontalières*
- *Accélérer certaines initiatives numériques et de données*

- *Rationaliser la collecte, les processus et les transactions de données du gouvernement*
- *Favoriser la numérisation des données et de la numérisation dans l'ensemble des chaînes d'approvisionnement*
- *Développer une vision multimodale de la chaîne d'approvisionnement*
- *Minimiser l'impact des perturbations, augmentez l'agilité pour réagir*

- *Élaborer une stratégie nationale de la chaîne d'approvisionnement*
- *Examiner des réformes réglementaires et législatives*
- *Promouvoir l'harmonisation des politiques, des programmes et de la planification des capacités*

# Questions?

**Feedback? Contact us at**

 [SCOffice-BureauCA@tc.gc.ca](mailto:SCOffice-BureauCA@tc.gc.ca)

**Commentaires ? Contactez-nous à**

[SCOffice-BureauCA@tc.gc.ca](mailto:SCOffice-BureauCA@tc.gc.ca)





Treasury Board of Canada  
Secrétariat

Secrétariat du Conseil du Trésor  
du Canada

Canada

# SUPPLY CHAIN REGULATORY REVIEW

December 2023





Treasury Board of Canada  
Secrétariat

Secrétariat du Conseil du Trésor  
du Canada

Canada

# EXAMEN RÉGLEMENTAIRE DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

Décembre 2023



# PRESENTATION OVERVIEW

---

1

Advancing Regulatory Modernization Efforts

2

Targeted Regulatory Reviews

3

Regulatory Review outcomes

4

Supply Chain Regulatory Review

5

How you can contribute

# APERÇU DE LA PRÉSENTATION

---

1

Faire progresser les efforts de modernisation de la réglementation

2

Examens réglementaires ciblés

3

Résultats des examens réglementaires

4

Examen réglementaire de la chaîne d'approvisionnement

5

Comment vous pouvez y participer



# ADVANCING REGULATORY MODERNIZATION EFFORTS

- Canada has approximately 3000 regulations managed across nearly 60 federal regulatory departments and agencies
- The development of modern regulations should
  - Protect the health, safety, security, social and economic well-being of Canadians and the environment
  - Support innovation, competitiveness and economic growth, while avoiding unnecessary administrative burden
  - Include meaningful engagement with the public and stakeholders
- TBS coordinates several initiatives to support the development of modern regulations



Online Regulatory  
Consultation System &  
Let's Talk Federal  
Regulations



Regulatory Cooperation



Regulatory Reviews



Annual Regulatory  
Modernization Bill



Centre for Regulatory  
Innovation



External Advisory  
Committee on Regulatory  
Competitiveness

# FAIRE PROGRESSER LES EFFORTS DE MODERNISATION DE LA RÉGLEMENTATION

- Le Canada compte environ 3 000 règlements qui sont gérés par près de 60 ministères et organismes de réglementation fédéraux.
- L'élaboration de règlements modernes devrait :
  - Protéger la santé, la sûreté, la sécurité, le bien-être social et économique des Canadiens ainsi que l'environnement
  - Soutenir l'innovation, la compétitivité et la croissance économique, tout en évitant les charges administratives inutiles
  - Inclure une mobilisation significative avec le public et les intervenants
- Le SCT coordonne plusieurs initiatives pour soutenir l'élaboration de règlements modernes.



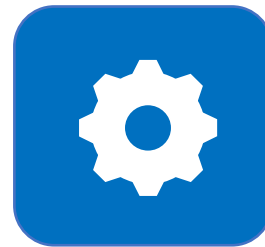
Système de consultation en ligne sur la réglementation et Parlons des règlements fédéraux



Coopération en matière de réglementation



Examens réglementaires



Projet de loi annuel sur la modernisation de la réglementation



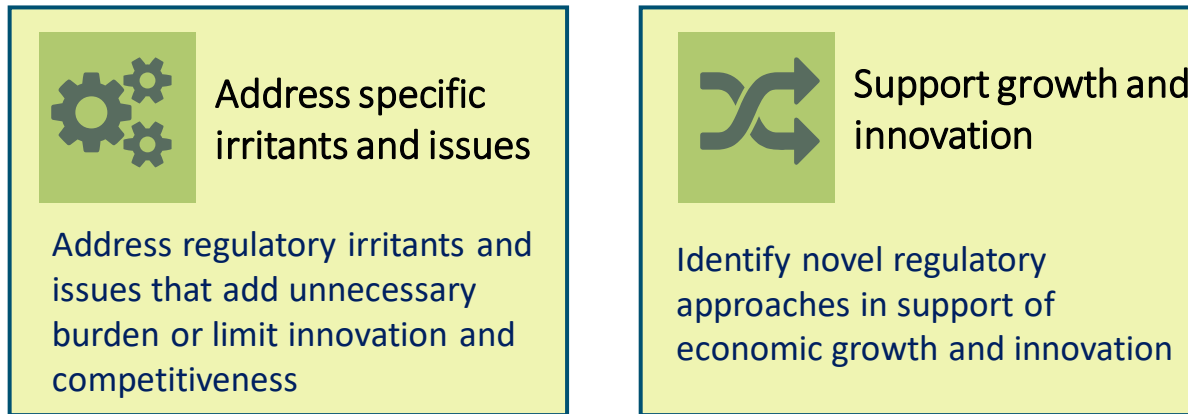
Centre d'innovation en matière de réglementation



Comité consultatif externe sur la compétitivité réglementaire

# TARGETED REGULATORY REVIEWS

- **Seeks to reduce burden and support innovation across key sectors and themes**
  - First announced in Budget 2018 as part of a broader agenda to modernize Canada's federal regulatory system
  - Organized under targeted, horizontal themes that support and are aligned with priority policy files (e.g., supply chains) and sectors (e.g., health and biosciences)



- **Stakeholder engagement is central to the Regulatory Reviews**, enabling stakeholders to provide direct feedback on regulatory issues and irritants for TBS follow up with regulators

# EXAMENS RÉGLEMENTAIRES CIBLÉS

- **Visent à réduire le fardeau et soutenir l'innovation en fonction de secteurs et thèmes clés**
  - Annoncés pour la première fois dans le budget 2018 dans le cadre d'un programme plus vaste visant à moderniser le système de réglementation fédéral du Canada.
  - Organisés selon des thèmes horizontaux ciblés qui soutiennent les dossiers de politique prioritaires et qui y sont harmonisés (p. ex., les chaînes d'approvisionnement) et les secteurs (p. ex., la santé et les biosciences).



## Traite d'irritants et d'enjeux précis

Traite les irritants et enjeux réglementaires qui ajoutent un fardeau inutile ou limitent l'innovation et la compétitivité



## Soutien la croissance et l'innovation

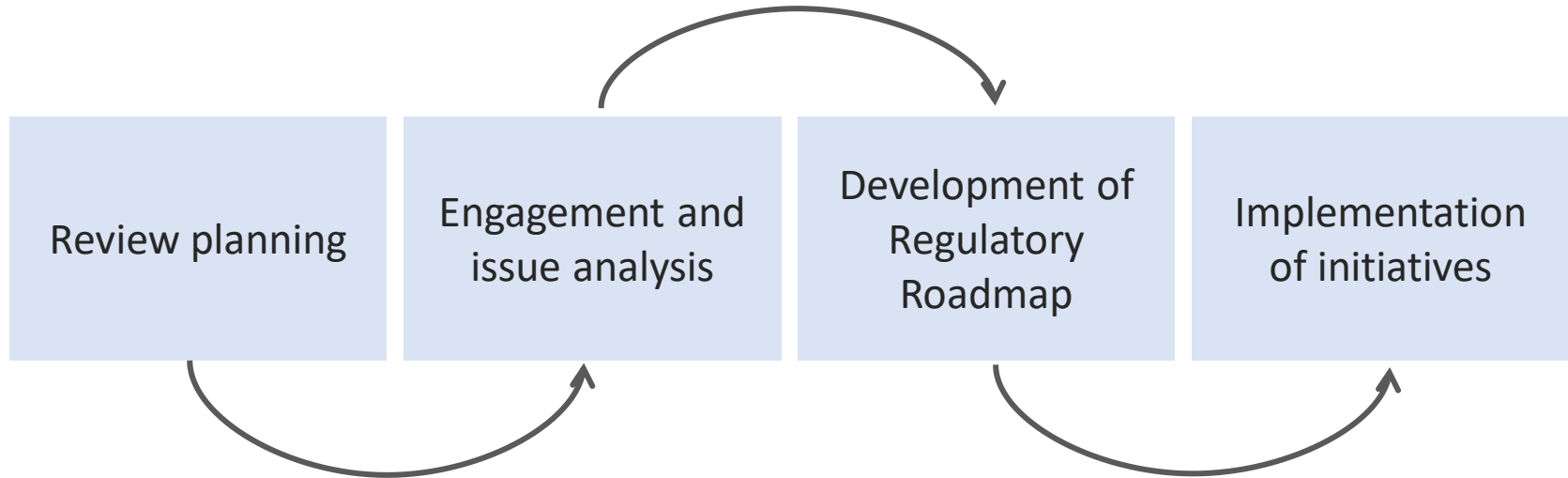
Trouve de nouvelles approches réglementaires pour soutenir la croissance économique et l'innovation

- **L'interaction avec les intervenants est au cœur des examens réglementaires**, permettant ainsi aux intervenants de fournir directement leurs commentaires sur les enjeux et irritants réglementaires pour que le SCT en fasse le suivi auprès des organismes de réglementation.



# TARGETED REGULATORY REVIEWS

## The Regulatory Review process

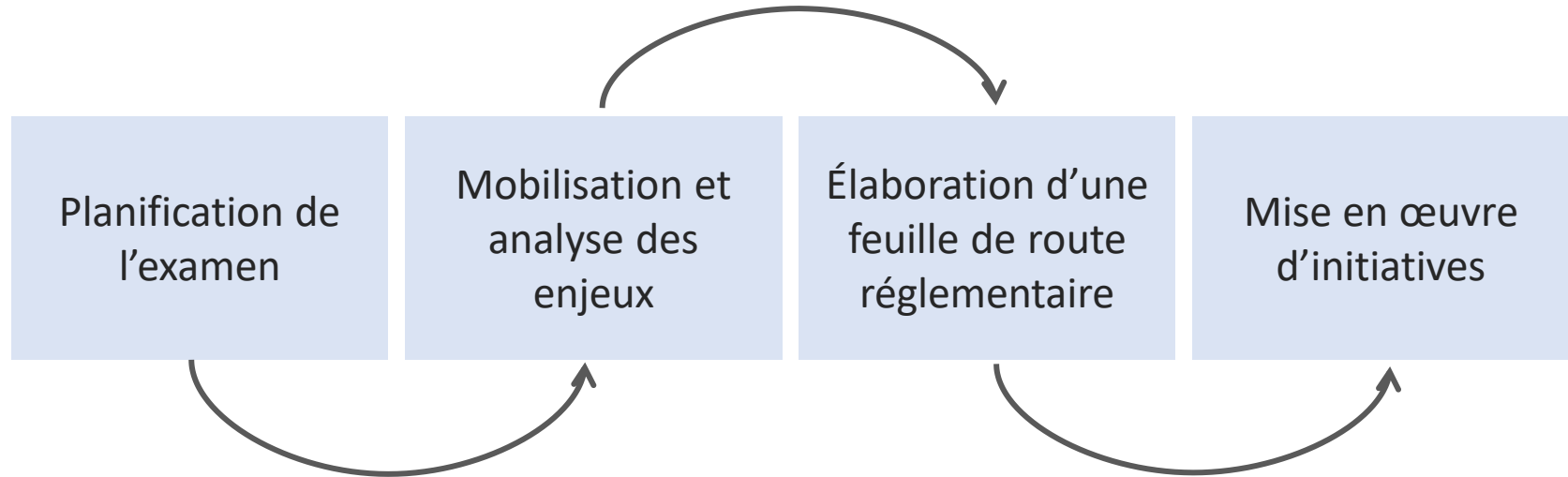


### Regulatory Roadmaps can include:

- Proposed regulatory or legislative changes to foster an agile regulatory environment that **enables innovation, eliminates bottlenecks, and allows businesses to bring products to market faster**
- Proposed changes to regulations or regulatory practices to remove **unnecessarily burdensome requirements**, enhance **clarity**, increase **digitalization**, and/or eliminate the need to use **outdated technologies**
- Novel regulatory approaches to support **experimentation or innovation**
- Other relevant initiatives, efforts or programming

# EXAMENS RÉGLEMENTAIRES CIBLÉS

## Le processus d'examen réglementaire



### Les feuilles de route réglementaires peuvent inclure :

- Des modifications réglementaires ou législatives proposées pour favoriser un environnement réglementaire agile qui **favorise l'innovation, élimine les goulots d'étranglement et permet aux entreprises de commercialiser leurs produits plus rapidement.**
- Des modifications proposées aux règlements ou aux pratiques réglementaires pour supprimer les **exigences inutilement lourdes**, rehausser la **clarté**, augmenter la **numérisation** et éliminer le besoin d'utiliser des **technologies désuètes.**
- De nouvelles approches réglementaires pour soutenir **l'expérimentation ou l'innovation.**
- D'autres initiatives, efforts ou programmes pertinents.

# REGULATORY REVIEW OUTCOMES

- **Two rounds of have been complete to date:**
  - Round 1 – agri-food and aquaculture, health and biosciences, and transportation (2019)
  - Round 2 – clean technology, digitalization and technology-neutral regulations, and international standards (2021)
- Across the six Regulatory Roadmaps, **departments have identified over 100 initiatives to support regulatory modernization**, including regulatory and legislative changes, updates to policies and practices, and novel regulatory approaches
  - First round initiatives include over 20 regulatory changes to rules governing foods, hatcheries, fertilizers, aquaculture, pest control, drugs and medical devices, natural health products, and vessel and navigation safety
  - Other efforts focus on regulatory management, such as updated guidance, enhanced coordination, and improvements to systems and processes

# RÉSULTATS DE L'EXAMEN RÉGLEMENTAIRE

- **Deux séries ont été réalisées à ce jour :**
  - Première série – agroalimentaire et aquaculture, santé et biosciences, et transports (2019)
  - Deuxième série – technologies propres, numérisation et règlements neutres sur le plan technologique, et normes internationales (2021)
- Au cours des six feuilles de route réglementaires, **les ministères ont ciblé plus de 100 initiatives pour soutenir la modernisation de la réglementation**, y compris des modifications réglementaires et législatives, des mises à jour aux politiques et pratiques ainsi que de nouvelles approches réglementaires.
  - Parmi les initiatives issues de la première série, il y a plus de 20 modifications réglementaires apportées aux règles régissant les aliments, les écloséries, les engrais, l'aquaculture, la lutte antiparasitaire, les médicaments et les dispositifs médicaux, les produits de santé naturels et la sécurité des navires et de la navigation.
  - D'autres efforts se concentrent sur la gestion de la réglementation, comme la mise à jour d'orientations, une coordination renforcée et des améliorations aux systèmes et aux processus.



# SUPPLY CHAIN REGULATORY REVIEW

- **The Supply Chain Regulatory Review was announced in the 2022 Fall Economic Statement as part of third round of Targeted Regulatory Reviews**
  - Coordinated by the Treasury Board of Canada Secretariat (TBS), the Supply Chain Regulatory Review will examine where improvements to regulations or regulatory practices can support efficient and resilient supply chains in Canada
- **To inform the Review, TBS launched an online, public consultation in November 2023 on its *Let's Talk Federal Regulations* platform**
  - The consultation focuses on three key themes: 1) Border operations; 2) Critical minerals; and 3) Transportation
  - Specific questions were developed by departments in collaboration with TBS, to seek targeted insights and examples of regulatory issues and irritants (see annex). Recognizing the breadth of supply chains, broader input is also welcome
  - TBS will work with departments, including the Supply Chain Office, to explore opportunities to address the feedback and inform a Regulatory Roadmap

# EXAMEN RÉGLEMENTAIRE DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

- **L'examen réglementaire de la chaîne d'approvisionnement a été annoncé dans l'Énoncé économique de l'automne 2022 dans le cadre de la troisième série d'examens réglementaires ciblés**
  - Coordonné par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCT), l'examen réglementaire de la chaîne d'approvisionnement examinera les domaines dans lesquels des améliorations aux règlements ou aux pratiques réglementaires sont susceptibles de soutenir des chaînes d'approvisionnement efficaces et résilientes au Canada.
- **Pour éclairer l'examen, le SCT a lancé une consultation publique en ligne en novembre 2023 sur sa plateforme *Parlons des règlements fédéraux***
  - La consultation se concentre sur trois thèmes clés : 1) Opérations frontalières; 2) Minéraux critiques; et 3) Transports.
  - Des questions précises ont été élaborées par les ministères en collaboration avec le SCT, afin d'obtenir des renseignements ciblés et des exemples de problèmes et d'irritants réglementaires (consulter l'annexe). Compte tenu de l'envergure des chaînes d'approvisionnement, une contribution plus vaste est également souhaitable.
  - Le SCT travaillera avec les ministères, y compris le Bureau de la chaîne d'approvisionnement, pour explorer les possibilités de traiter les rétroactions et d'éclairer une feuille de route réglementaire.

# SUPPLY CHAIN REGULATORY REVIEW - CONSIDERATIONS

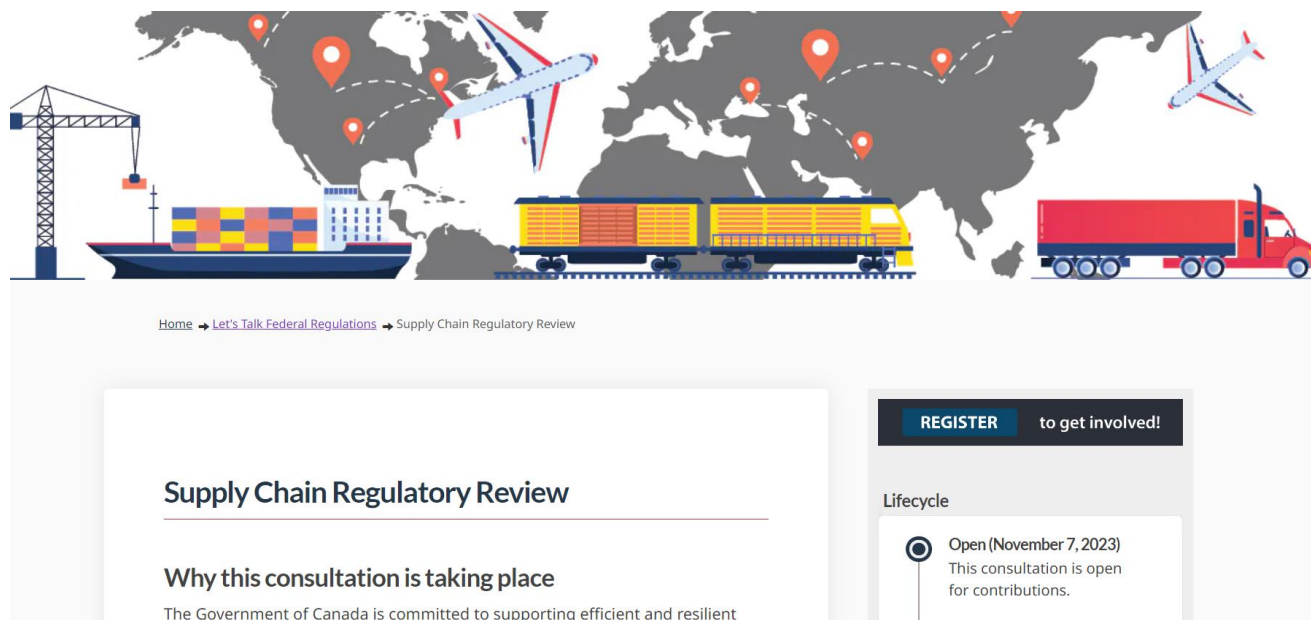
- **Irritants are not always rooted in regulations but rather in how they are interpreted and applied**
  - Roadmap initiatives can include all sorts of actions (e.g., updated policies and practices, improved digital tools, enhanced collaboration, cross jurisdictional cooperation, guidance on compliance – and more)
- **Want to build off past engagement**
  - The targeted questions intend to build off previous stakeholder input with a view to “digging deeper” on specific regulatory barriers, irritants, and bottlenecks
- **Illustrative examples of barriers and irritants in action are helpful**
  - You are encouraged to provide examples where possible, including on economic impacts
- **Roadmap initiatives are not limited to the three consultation themes**
  - Broader feedback is welcome

## EXAMEN RÉGLEMENTAIRE DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT – CONSIDÉRATIONS

- **Les irritants ne sont pas toujours ancrés dans les règlements, mais plutôt dans la manière dont ils sont interprétés et mis en application**
  - Les initiatives de la feuille de route peuvent inclure toutes sortes de démarches (p. ex., la mise à jour de politiques et de pratiques, l'amélioration des outils numériques, une meilleure collaboration, une coopération intergouvernementale, des conseils en matière de conformité – et bien plus encore).
- **Nous voulons tirer parti des mobilisations antérieures**
  - Les questions ciblées visent à s'appuyer sur les contributions précédentes des intervenants pour « approfondir » les obstacles, irritants et goulots d'étranglement réglementaires en particulier.
- **Des exemples illustrant les obstacles et les irritants en action sont utiles**
  - Vous êtes encouragés à fournir des exemples lorsque cela est possible, y compris sur les répercussions économiques.
- **Les initiatives de la feuille de route ne se limitent pas aux trois thèmes de consultation**
  - Une rétroaction plus vaste est souhaitable.

# HOW YOU CAN CONTRIBUTE

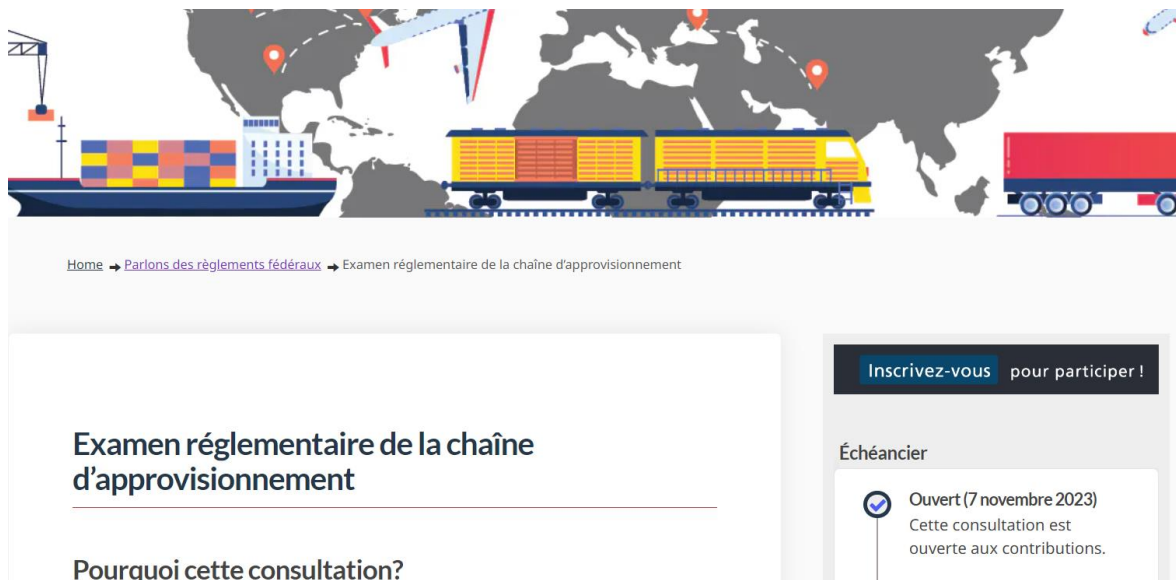
- The consultation is open on [Let's Talk Federal Regulations](#)
- Your input is sought by **January 15, 2024**



- TBS will also work with departments to consider information previously received through related consultations (e.g., [Breaking down inter-jurisdictional regulatory barriers](#), [National Supply Chain Summit \(January 2022\)](#), [National Supply Chain Task Force Final Report and Recommendations](#))

# COMMENT CONTRIBUER

- La consultation est ouverte sur [Parlons des règlements fédéraux](#).
- Veuillez soumettre vos commentaires d'ici le **15 janvier 2024**.



- Le SCT travaillera également avec les ministères pour examiner les renseignements reçus précédemment dans le cadre de consultations connexes (p. ex., [Éliminer les obstacles réglementaires intergouvernementaux](#), [Sommet national sur la chaîne d'approvisionnement \[janvier 2022\]](#), [Rapport final et recommandations du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement](#)).



# ANNEX: CONSULTATION THEMES AND QUESTIONS

---

## Consultation theme 1: Border operations

- The targeted consultation questions under this theme were developed by Canada Border Services Agency (CBSA) in collaboration with TBS
- Questions are informed by broader supply chain and border related realities, reflecting that:
  - Modern, efficient, and resilient border processes are critical to a well-functioning transportation and trade system
  - Processes that were standardized in the past are not necessarily reflective of how goods move into and through Canada in the 21st century
  - There is a need to ensure related regulatory frameworks are fit for purpose

# ANNEXE : THÈMES ET QUESTIONS DE LA CONSULTATION

## Thème de consultation 1 : Opérations frontalières

- Les questions de consultation ciblées sous ce thème ont été élaborées par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) en collaboration avec le SCT.
- Les questions sont éclairées par les réalités plus vastes liées à la chaîne d'approvisionnement et aux frontières et tiennent compte des éléments suivants :
  - Des processus frontaliers modernes, efficaces et résilients sont essentiels au bon fonctionnement du système de transport et du commerce.
  - Les processus ayant été normalisés dans le passé ne tiennent pas nécessairement compte de la façon dont les marchandises entrent et traversent le Canada au 21<sup>e</sup> siècle.
  - Il faut veiller à ce que les cadres réglementaires connexes soient adaptés à leurs objectifs.

# ANNEX: CONSULTATION THEMES AND QUESTIONS

## Consultation theme 1: Border operations

- Specific questions:
  - Are changes needed to modernize the regulatory frameworks pertaining to customs warehouse regime(s) (Customs Sufferance Warehouses Regulations and/or Customs Bonded Warehouses Regulations) and the secure movement and storage of goods that are entering Canada, to improve capacity and support supply chain fluidity? If so, please describe them.
  - Are changes needed to modernize the regulatory frameworks pertaining to the customs warehouse regime(s) (Customs Sufferance Warehouses Regulations and/or Customs Bonded Warehouses Regulations) to further improve Canada's economic competitiveness? If so, please describe them.
  - Are changes needed to modernize the regulatory frameworks pertaining to special services that are offered in relation to the cross-border movement of goods?  
*(Note: Special services are generally performed by the government at the request of a person in charge of imported goods or goods destined for export that may be considered extraordinary (for example, services provided outside posted hours of operation, course of duties or geographic areas serviced))*

# ANNEXE : THÈMES ET QUESTIONS DE LA CONSULTATION

## Thème de consultation 1 : Opérations frontalières

- Questions précises :
  - Des changements sont-ils nécessaires pour moderniser les cadres réglementaires relatifs aux régimes d'entrepôt de douane (Règlement sur les entrepôts d'attente des douanes ou Règlement sur les entrepôts de stockage des douanes) et au mouvement et à l'entreposage sécurisés des marchandises qui entrent au Canada, afin d'améliorer la capacité et de soutenir la fluidité de la chaîne d'approvisionnement? Si oui, veuillez les décrire.
  - Des changements sont-ils nécessaires pour moderniser les cadres réglementaires relatifs aux régimes d'entrepôt de douane (Règlement sur les entrepôts d'attente des douanes ou Règlement sur les entrepôts de stockage des douanes) afin d'améliorer davantage la compétitivité économique du Canada? Si oui, veuillez les décrire.
  - Des changements sont-ils nécessaires pour moderniser les cadres réglementaires relatifs aux services spéciaux offerts dans le cadre de la circulation transfrontalière des marchandises?  
*Remarque : Les services spéciaux sont généralement exécutés par le gouvernement à la demande d'une personne responsable de marchandises importées ou destinées à l'exportation qui peuvent être considérées comme extraordinaires (par exemple, des services fournis en dehors des heures d'ouverture affichées, de l'exercice des fonctions ou des zones géographiques desservies).*

# ANNEX: CONSULTATION THEMES AND QUESTIONS

---

## Consultation theme 2: Critical minerals

- The targeted consultation questions under this theme were developed by Natural Resources Canada (NRCan) in collaboration with TBS
- Questions are informed by Canada's Critical Minerals Strategy, which recognizes that:
  - Global demand for critical minerals is increasing to support the transition to a low emission economy
  - Canada has an abundance of critical minerals required to support this global shift
  - Regulatory effectiveness is a prerequisite for Canada to realize its full potential in critical minerals development

# ANNEXE : THÈMES ET QUESTIONS DE LA CONSULTATION

## Thème de consultation 2 : Minéraux critiques

- Les questions de consultation ciblées sous ce thème ont été élaborées par Ressources naturelles Canada (RNCan) en collaboration avec le SCT.
- Les questions sont éclairées par la Stratégie sur les minéraux critiques du Canada, qui reconnaît ce qui suit :
  - La demande mondiale de minéraux critiques augmente pour soutenir la transition vers une économie à faibles émissions.
  - Le Canada possède une abondance de minéraux critiques nécessaires pour soutenir ce changement mondial.
  - Une réglementation efficace est une condition préalable pour que le Canada puisse réaliser son plein potentiel en matière d'exploitation de minéraux critiques.



# ANNEX: CONSULTATION THEMES AND QUESTIONS

## Consultation theme 2: Critical minerals

- Specific questions:
  - What regulatory requirements, gaps and/or misalignment between domestic and international jurisdictions impede the timely import and export of critical minerals to and from, and movement across, Canada?
  - How can regulatory frameworks and standards best support tracing the source and path of critical minerals and tracking their use in the supply chain?
  - How can regulatory processes be improved to clarify approvals and enhance certainty and predictability of timelines for the movement and use of critical minerals (including source material) for industrial purposes, notably for processing and recycling?
  - What policies, guidelines, and tools could be developed to assist potential investors and current companies to navigate supply chain-related regulatory requirements for critical mineral transportation, processing, stockpiling, recycling/reprocessing and waste management?
  - Reflecting on the full value chain of critical minerals and linkages to electric vehicles (EVs), what specific regulatory changes or practices would improve EV battery development, transportation, storage and recycling, including considerations for spent and non-conforming products and industrial by-products and waste such as black mass?

# ANNEXE : THÈMES ET QUESTIONS DE LA CONSULTATION

## Thème de consultation 2 : Minéraux critiques

- Questions précises :
  - Quelles sont les exigences réglementaires, les lacunes et/ou l'harmonisation déficiente entre les juridictions nationales et internationales qui empêchent l'importation et l'exportation en temps voulu de minéraux critiques à destination et en provenance du Canada, ainsi que leur circulation partout au pays ?
  - Comment les cadres réglementaires et les normes peuvent-ils mieux appuyer le traçage de la source et du parcours des minéraux critiques et le suivi de leur utilisation dans la chaîne d'approvisionnement?
  - Comment les processus réglementaires peuvent-ils être améliorés pour clarifier les approbations et renforcer la certitude et la prévisibilité des délais pour la circulation et l'utilisation des minéraux critiques (y compris les matières premières) à des fins industrielles, notamment pour le traitement et le recyclage ?
  - Quels outils, politiques et lignes directrices pourraient être élaborés pour épauler les investisseurs potentiels et les entreprises actuelles à s'y retrouver concernant les exigences réglementaires liées à la chaîne d'approvisionnement pour le transport, le traitement, le stockage, le recyclage/retraitement et la gestion des déchets des minéraux critiques?
  - Si l'on considère l'ensemble de la chaîne de valeur des minéraux critiques et les liens avec les véhicules électriques (VE), quels changements ou pratiques réglementaires en particulier permettraient d'améliorer le développement, le transport, le stockage et le recyclage des batteries des VE, y compris en ce qui concerne les produits usagés et non conformes, les sous-produits industriels et les déchets, dont la masse noire ?

# ANNEX: CONSULTATION THEMES AND QUESTIONS

---

## Consultation theme 3: Transportation

- The targeted consultation questions under this theme were developed by Transport Canada (TC) in collaboration with TBS
- Questions are informed by recommendations made by the National Supply Chain Task Force and the Government's broader supply chain efforts, recognizing that:
  - A well-functioning transportation system is critical for securing supply chains and enabling global trade
  - Disruptions in the transportation system touch every aspect of our economy, resulting in supply shortages, higher priced goods, and a rising cost of living
  - Regulatory modernization needs to reflect the future needs of an evolving transportation system

# ANNEXE : THÈMES ET QUESTIONS DE LA CONSULTATION

## Thème de consultation 3 : Transports

- Les questions de consultation ciblées sous ce thème ont été élaborées par Transports Canada en collaboration avec le SCT.
- Les questions sont éclairées par les recommandations formulées par le Groupe de travail national sur la chaîne d’approvisionnement et par les efforts plus vastes du gouvernement en matière de chaîne d’approvisionnement, et reconnaissent ce qui suit :
  - Un système de transport qui fonctionne bien est essentiel pour sécuriser les chaînes d’approvisionnement et favoriser le commerce mondial.
  - Les perturbations du système de transport touchent tous les aspects de notre économie et se traduisent par des pénuries d’approvisionnement, des marchandises plus coûteuses et une hausse du coût de la vie.
  - La modernisation réglementaire doit tenir compte des besoins futurs d’un système de transport en évolution.

# ANNEX: CONSULTATION THEMES AND QUESTIONS

## Consultation theme 3: Transportation

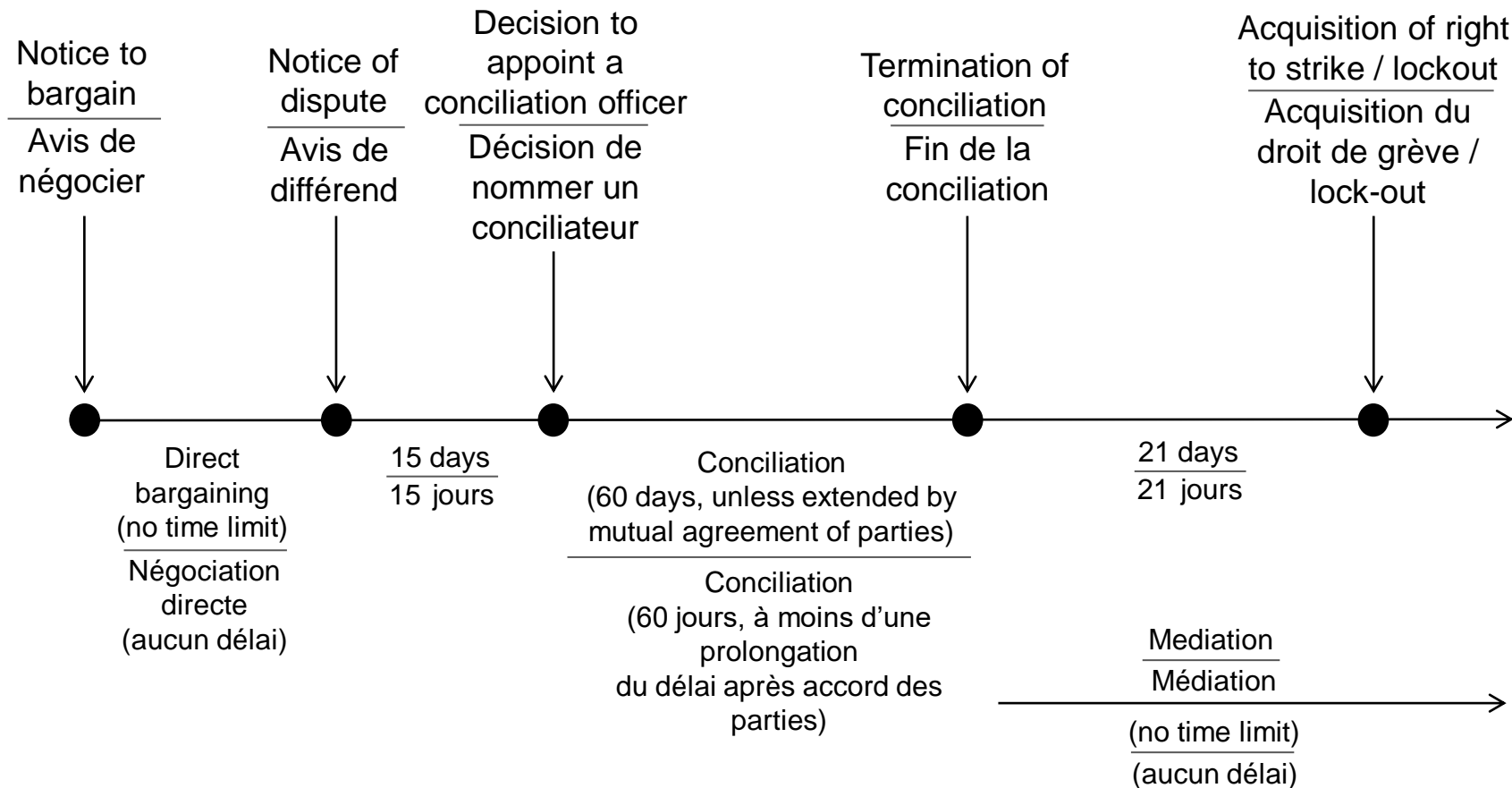
- Specific questions:
  - What regulations currently pose a limit on the efficient movement of goods across Canada due to a lack of harmonization between federal and provincial requirements?
  - How can regulatory frameworks better enable Canadian ports and their adjacent warehouses to handle increased traffic?
  - How can regulatory frameworks help support testing new environmentally-friendly freight shipping options (e.g., approaches in shared jurisdictional waters; adoption of EVs for on-road transportation of goods; improving use of alternative fuels for vehicles)?
  - What changes could be implemented to Canada's competition rules and regulations in the transportation sector to better optimize the overall transportation and logistics supply chain?
  - Are there areas where regulations and processes could be simplified or streamlined to reduce administrative burdens on operators/companies within the supply chain? Are there examples where regulations, requirements or processes are preventing the introduction or use of innovative technologies or processes?

# ANNEXE : THÈMES ET QUESTIONS DE LA CONSULTATION

## Thème de consultation 3 : Transports

- Questions précises :
  - Quels sont les règlements qui limitent actuellement l'efficacité de la circulation des marchandises au Canada en raison d'un manque d'harmonisation entre les exigences fédérales et provinciales?
  - Comment les cadres réglementaires peuvent-ils mieux permettre aux ports canadiens et à leurs entrepôts adjacents de gérer l'augmentation du trafic?
  - Comment les cadres réglementaires peuvent-ils contribuer à tester de nouvelles options de transport de marchandises respectueuses de l'environnement (par exemple, des approches dans des eaux territoriales communes, l'adoption des véhicules électriques [VE] pour le transport routier de marchandises, l'amélioration de l'utilisation de carburants de remplacement pour les véhicules)?
  - Quels changements pourraient être apportés aux règles et aux règlements au Canada sur la concurrence dans le secteur des transports afin de mieux optimiser la chaîne d'approvisionnement globale des transports et de la logistique?
  - Existe-t-il des secteurs dans lesquels les règlements et les processus pourraient être simplifiés ou rationalisés afin de réduire le fardeau administratif sur les opérateurs et les entreprises à même la chaîne d'approvisionnement? Existe-t-il des exemples de règlements, d'exigences ou de processus qui empêchent l'adoption ou l'utilisation de technologies ou de processus novateurs?

# Collective bargaining process | Processus de négociation collective





# Transportation in a Volatile and Uncertain Environment: Key Challenges and Opportunities

## Le transport dans un environnement volatil et incertain : principaux défis et opportunités

**Presentation to the Supply Chain Office Summit, December 15, 2023**

**Présentation au Sommet du Bureau de la chaîne d'approvisionnement, 15 décembre 2023**

Christian Dea

Chief Economist and DG of Transportation and Economic Analysis Directorate, Transport Canada

Economiste en chef et DG de la Direction des transports et de l'analyse économique, Transports Canada



# Aperçu



**Contexte mondial et national**



**Performances des transports**



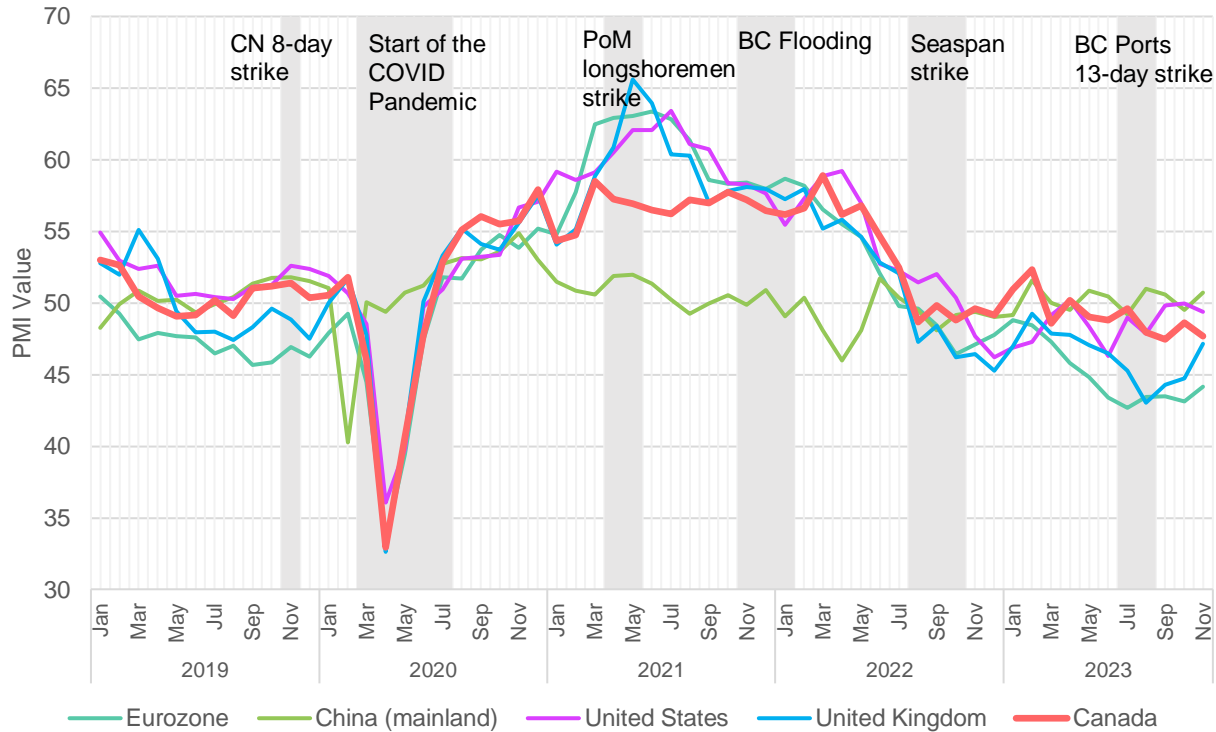
**Principaux moteurs et opportunités**



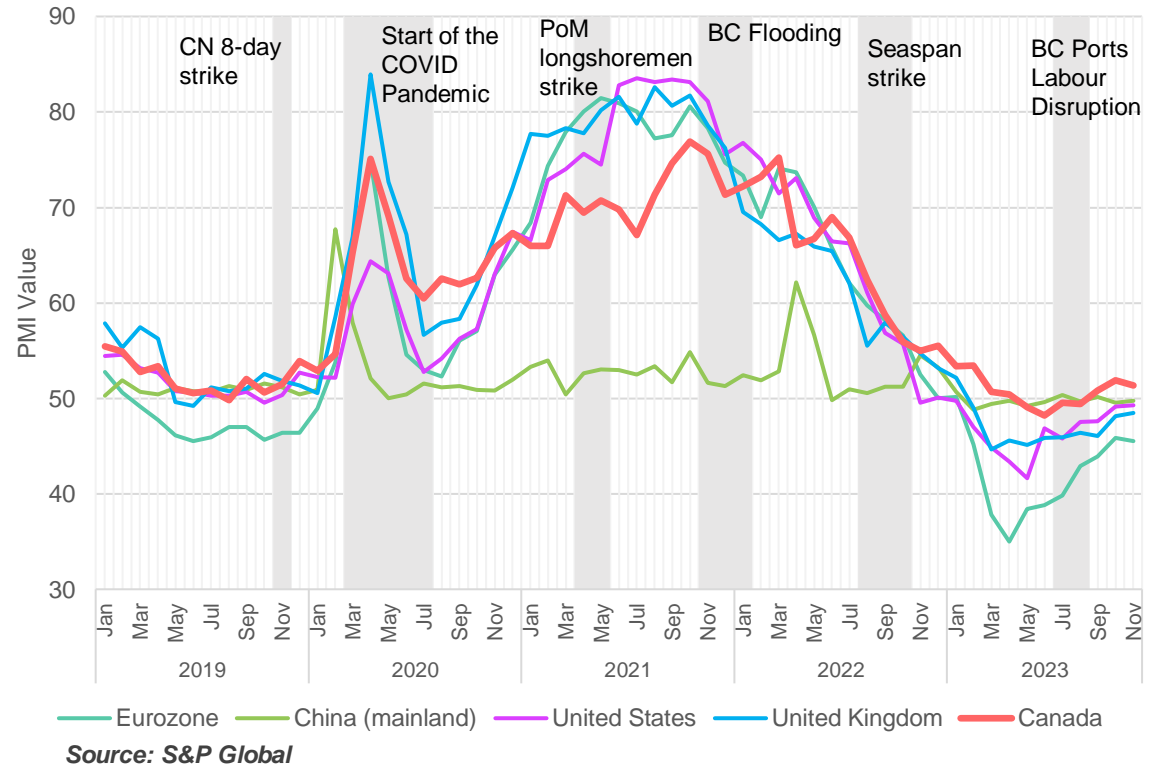
**Perspectives de la demande de transport**

# Softer post-pandemic global demand has contributed to ease supply chain pressure

## PMI Manufacturing



## Supplier's Delivery Times (Inverted)



- Manufacturing sector in most advanced economies extended the current downturn and continued to contract in recent months amid weak global demand and stagnating economic conditions.
- Delivery times improved globally as transportation bottlenecks eased and global demand weakens, though at a slower pace.

# Despite slowing economic conditions, a soft landing is expected at the global and domestic levels

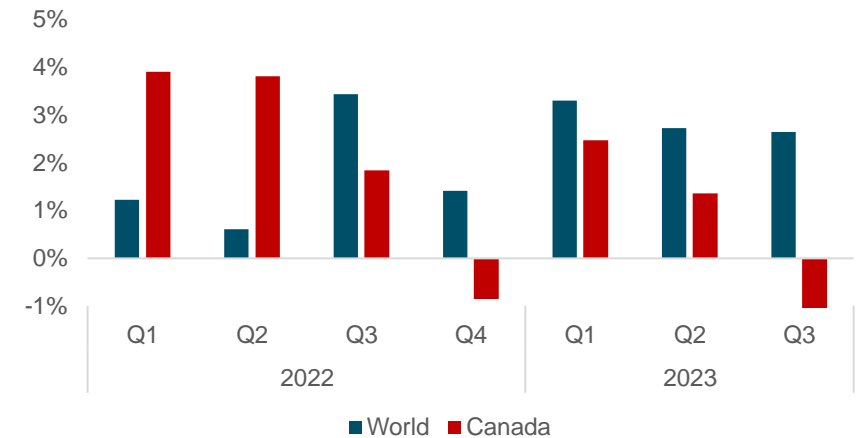


- Monetary policy tightening is weighing on consumption in **developed economies**.
- **Developing countries** are facing challenges from reduced export demand from developed countries.
  - Economic cooling in China is deeper than anticipated owing to an overvalued real estate market

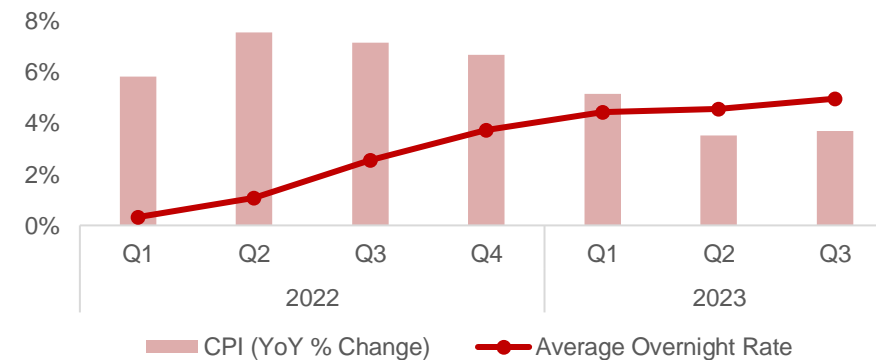


- In Q1 2023, household spending and exports contributed to **solid gains** in Canadian GDP.
- Household spending and exports have since tapered in Q2 & Q3 2023, resulting in GDP growth losing momentum.
- Nonetheless, labour markets remain strong with Q3 wages growth outpacing inflation.

GDP QoQ Growth (Annualized)



Canada Inflation and Interest Rate



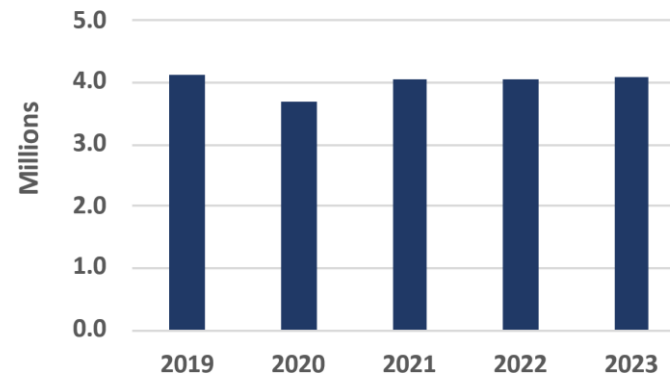
# Slowing demand and constrained capacity have impacted growth in the Canadian freight traffic

- The demand for goods has slowed in 2023, yet sectors are facing challenges including **limited capacity, volatility and uncertainty**, driving variation between modes.
  - **Bulk commodities** moving by truck and rail are faring better in 2023 than **consumer goods**, shipped mostly in marine containers or delivered by e-commerce carriers.

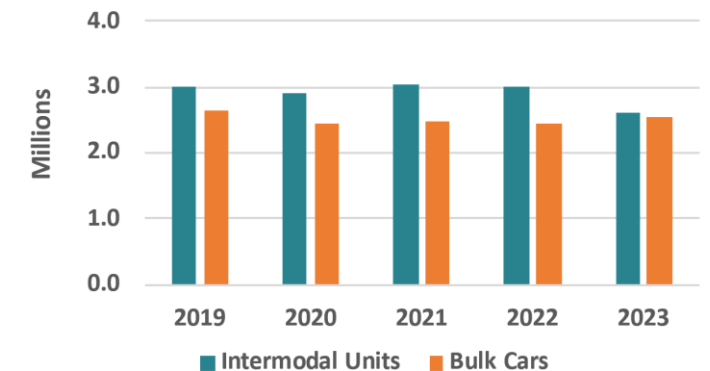
## YTD 2023 vs same period in 2022:

- Trucks entering Canada: **+1%**
- Bulk rail cars: **+4%**
- Rail intermodal units: **-13%**
- Marine port containers: **-18%**
- Air cargo: **-4%**

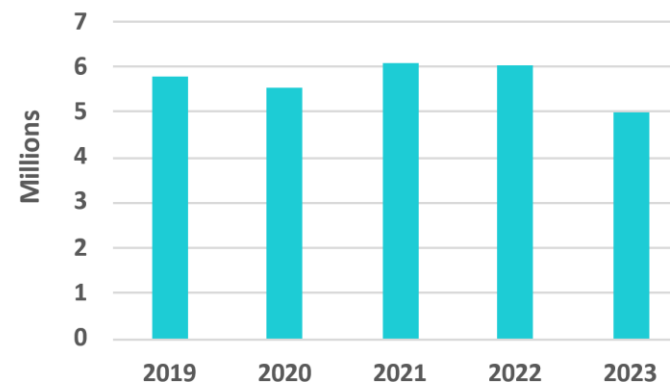
Number of Trucks Entering Canada, YTD Jan-Sept



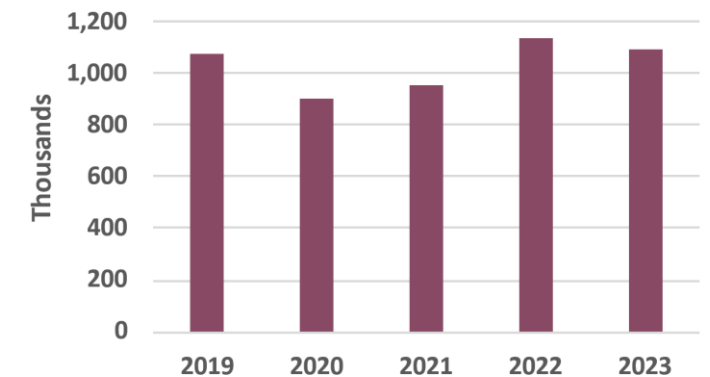
Number of Railcar Movements, YTD Jan-Oct



Number of Containers Handled by Marine Ports, YTD Jan-Oct



Tonnes of Air Cargo Handled at Airports, YTD Jan-Sept



# Performance is back to pre-pandemic levels but not for all modes/metrics

## Back to pre-pandemic levels

Mode	Indicators
Air	<ul style="list-style-type: none"> <li>Traffic – US and International</li> <li>Higher load factors</li> </ul>
Marine / Ports	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vessel on-time performance (higher)</li> <li>On-dock container inventory (level)</li> </ul>
Rail	<ul style="list-style-type: none"> <li>Financial Performance</li> <li>Productivity</li> <li>Traffic - Tonnage</li> </ul>
Urban congestion	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ottawa (Hwy, 417-E)</li> <li>Montreal (Hwy, 40-W)</li> </ul>

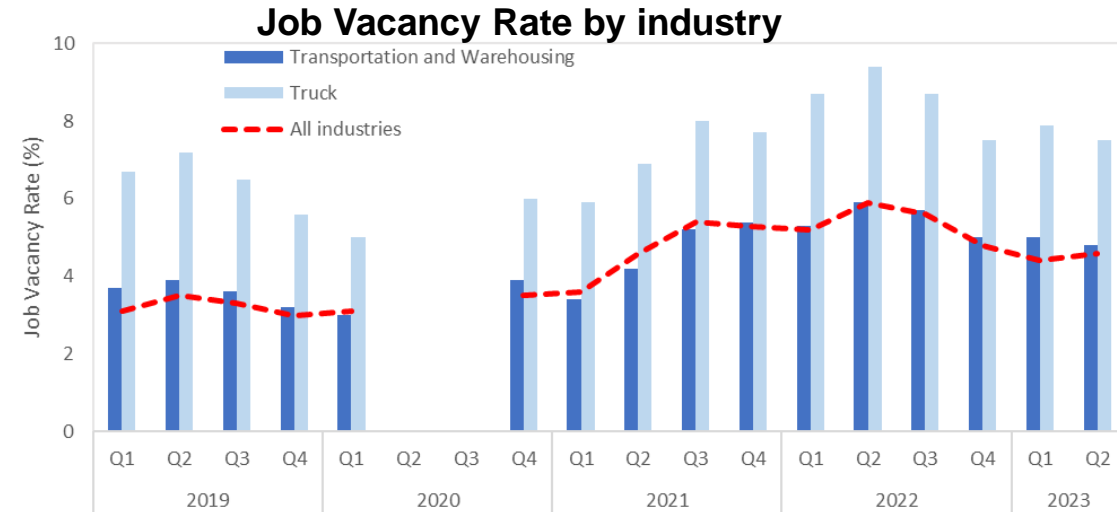
## Yet to return to pre-pandemic levels

Mode	Indicators
Air	<ul style="list-style-type: none"> <li>Less aircraft movements, but use of larger aircrafts</li> <li>Air connectivity (less connected, especially regional connectivity)</li> <li>More delays and cancellations</li> </ul>
Marine / Ports	<ul style="list-style-type: none"> <li>Marine port container dwell times (higher)</li> <li>Port connectivity (less connected)</li> <li>Port container volumes (lower)</li> </ul>
Rail	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grain car cycles (higher)</li> <li>Train velocity (lower)</li> <li>Cars not moving at origin (higher)</li> </ul>
Urban congestion	<ul style="list-style-type: none"> <li>Toronto (lower congestion, Hwy 401-W)</li> <li>Calgary (lower congestion, Hwy 2-N)</li> </ul>

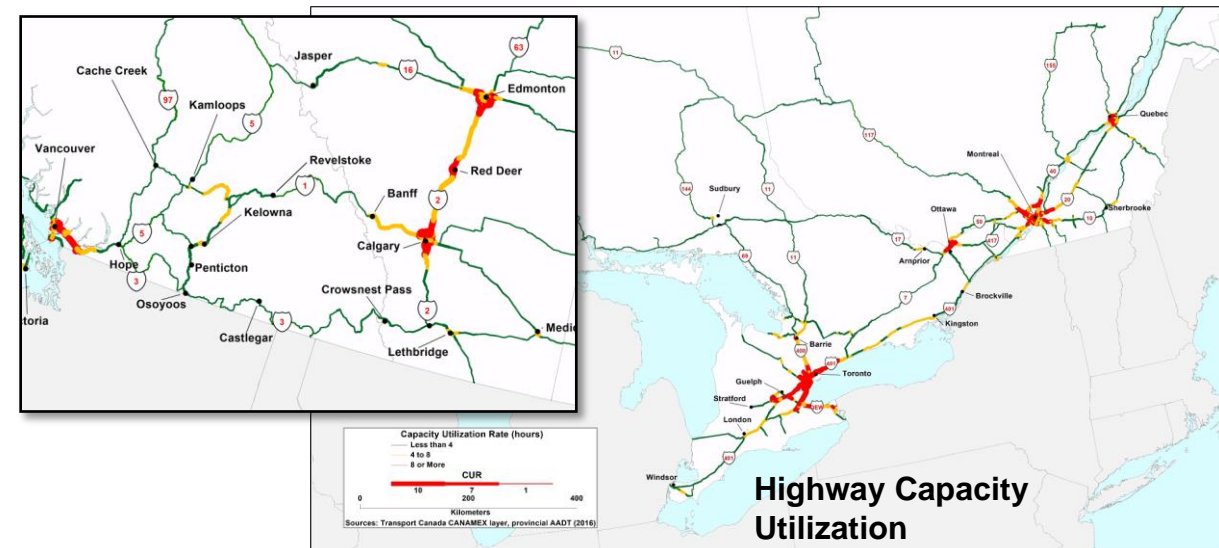


# Tight labour market and limited capacity constrain the recovery of the network

- The transportation sector's **capacity is limited** by a tight domestic labour market, with a lower-than-average **unemployment rate**, and **high job vacancy rate** for specific transportation occupations (e.g. **truck transportation**).
  - **Key transportation occupations** are at risk to face **labour shortages** including truck drivers, air pilots, deck officers and railway carmen/women.
- Physical capacity may be constrained in some modes, for example:
  - In the air sector, air carriers' strategy is to optimize operations by using fewer movements with fully loaded larger aircraft
  - In the rail sector, line capacity at a premium in the Fraser Canyon and in Prairie Corridors between Edmonton-Calgary-Winnipeg
  - Highway capacity insufficient to meet peak demand in most major cities



Source: Statistics Canada, Table 14-10-0326-01

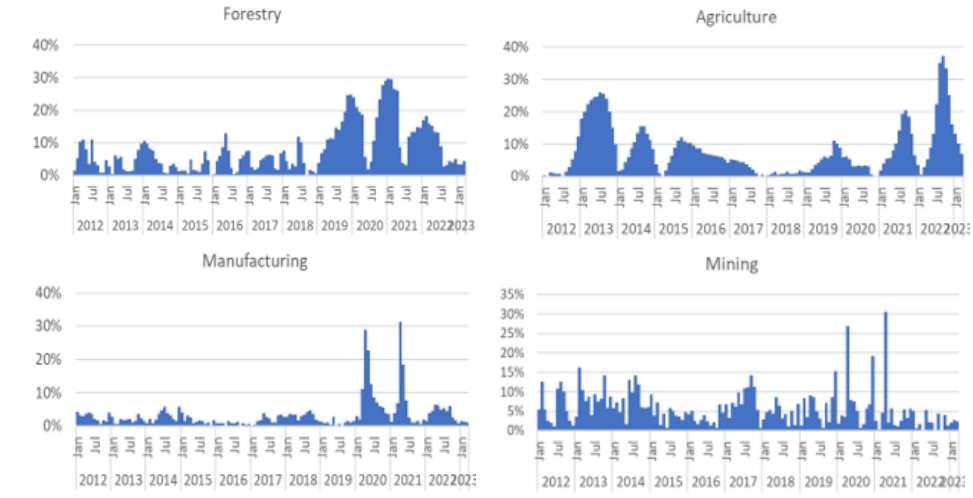




# Although improving, global and domestic transportation performance has remained volatile

- The IMF estimates that global **commodity market volatility has doubled** over the past 3 years vs the previous 3 decades
- **On the production side**, key global and domestic industries have experienced rising levels of volatility for the past 10 years.
- Post-pandemic, work stoppages and extreme weather events have generated **increased volatility** for all segments of the supply chain.
- The complexity of interaction between modes (marine, rail, road) translate into **high volatility at ports**

## GDP volatility by industry (Year-over-year)

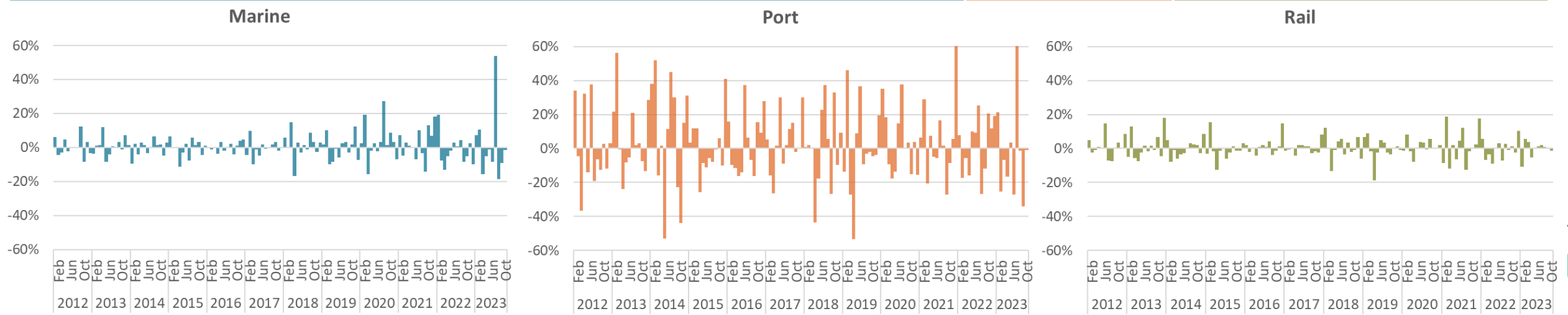


## End-to-end Supply Chain Variability by Segment – Percent change month-to-month

Container Transit Time Shanghai to Toronto via CAN West Coast



Sources: VFPA, PRPA, CN, CPKC, Transport Canada



# Supply chains performance remains below pre-pandemic levels in a context of volatility and capacity constraints

Despite volumes significantly easing, performance has not fully come back to pre-pandemic levels

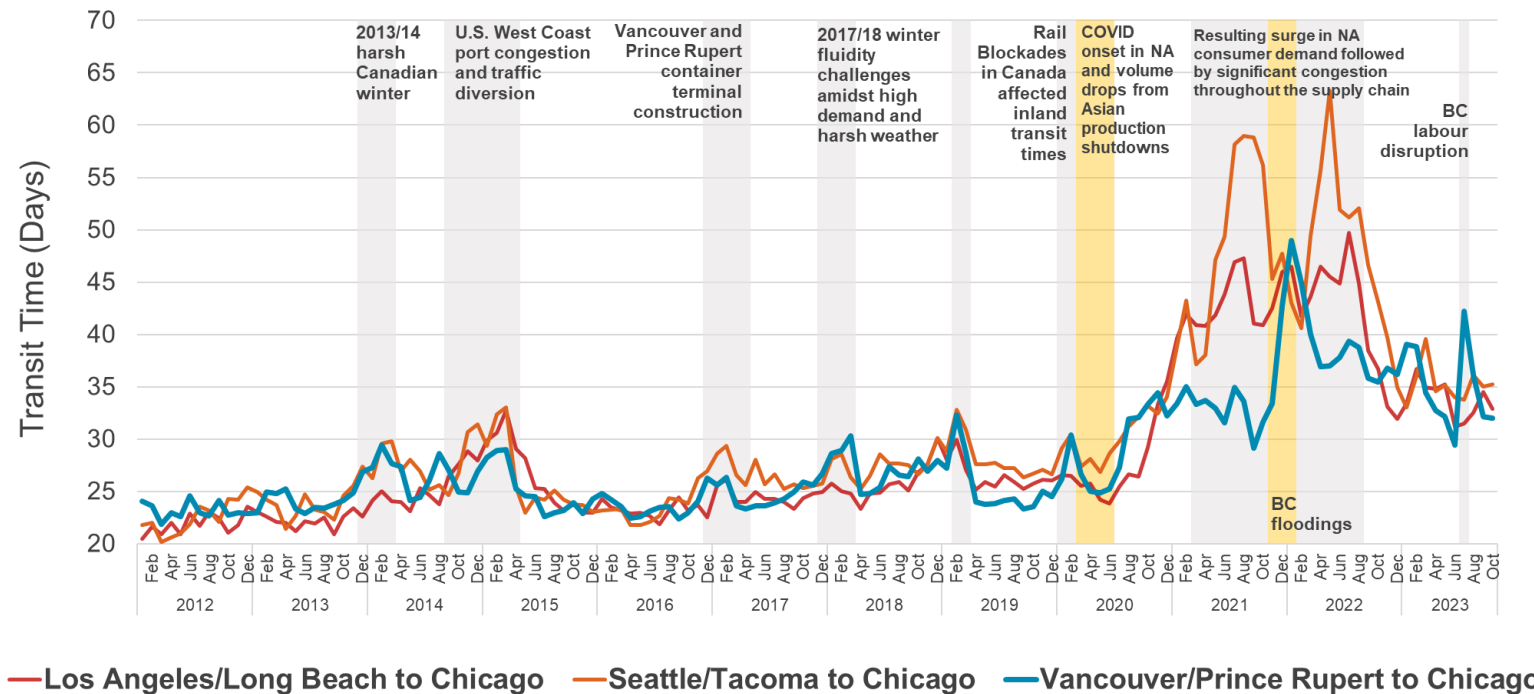
## Transitory factors

- The strike at the **BC Ports** in July 2023 impacted the movement of cargo valued at around \$10 billion, significantly impacting Canadian supply chains.
- **Wildfires** throughout the summer in many regions of Canada led to the shutdown of companies and disrupted rail traffic (10% slower in August).

## Structural factors

- Increased **marine transit** time due to:
  - Slow steaming to manage over capacity
  - Loss of connectivity on the BC west coast with fewer direct and 1 stop voyages to Canada
- High **dwell** remains, with volatility in volumes discharged and increased inventories on dock.

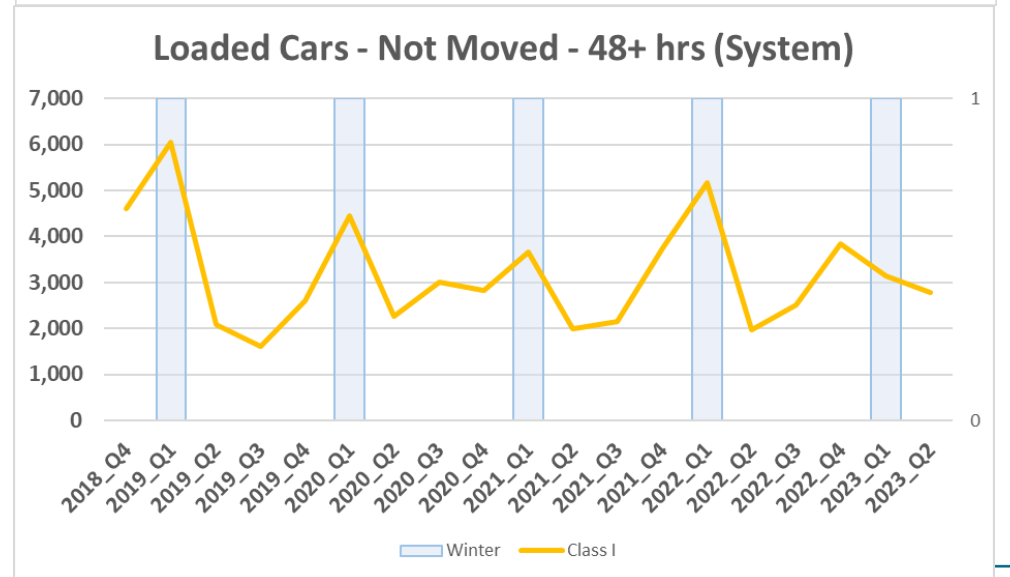
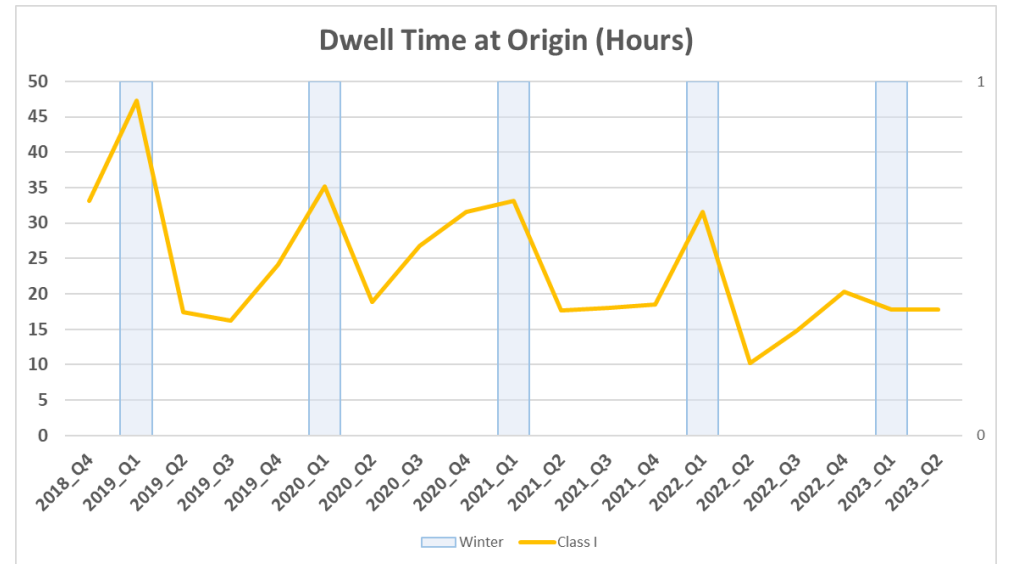
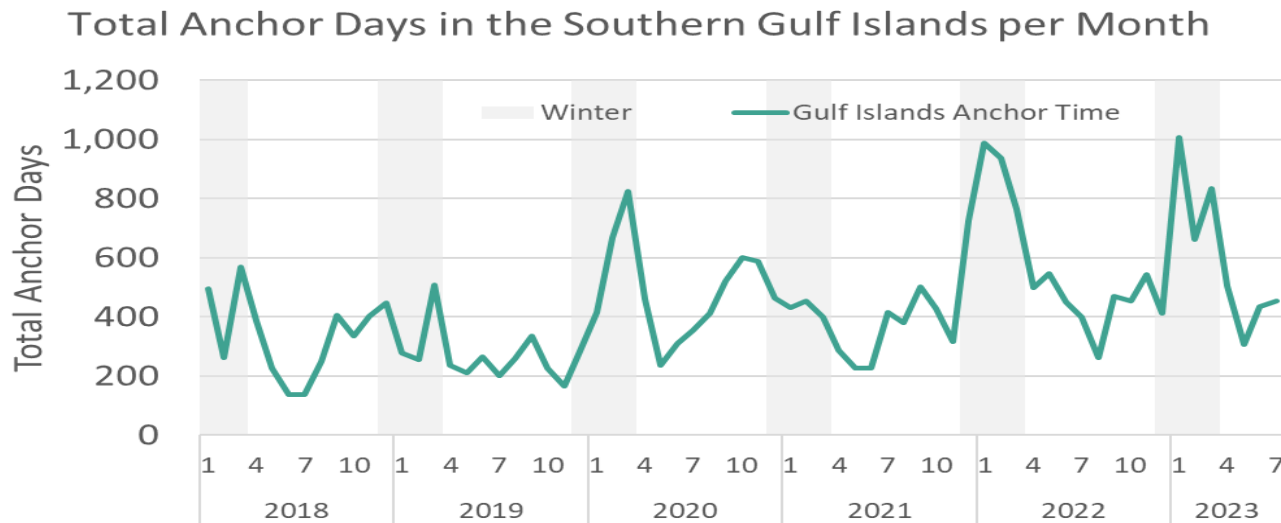
## End-to-End Container Transit Time: Shanghai to Chicago via Western Ports



Sources: Vancouver Fraser Port Authority, Prince Rupert Port Authority, CN Rail, CP Rail, Transport Canada, Cargosmart

# The network performance is subject to seasonal demand volatility

- Seasonal demand for some key commodities (e.g. grain, potash, forest, intermodal) exert pressures during Winter mainly on western part of the network
- Rail, Port are experiencing more volatile performance challenges during Winter months
  - Dwell times at origin spike/Loaded cars spike
  - Port anchorages and dwell time increase
- Winter performance challenges are exacerbated by other network disruptions



# Facteurs & opportunités: Le secteur canadien des transports est confronté à d'autres défis et opportunités structurels

## Productivité

- La productivité dans le secteur des transports a atteint un plateau entre le début des années 1990 et les récessions de 2008-2009 et a diminué au cours des cinq dernières années.

## Compétitivité et connectivité

- Le secteur du transport a une opportunité pour continuer à améliorer sa compétitivité et connectivité

## Technologie

- Le Canada doit investir et adopter des technologies et nouveaux modèles opérationnels plus coopératif pour rester compétitif face à ses concurrents mondiaux.

## Goulets d'étranglement structurels

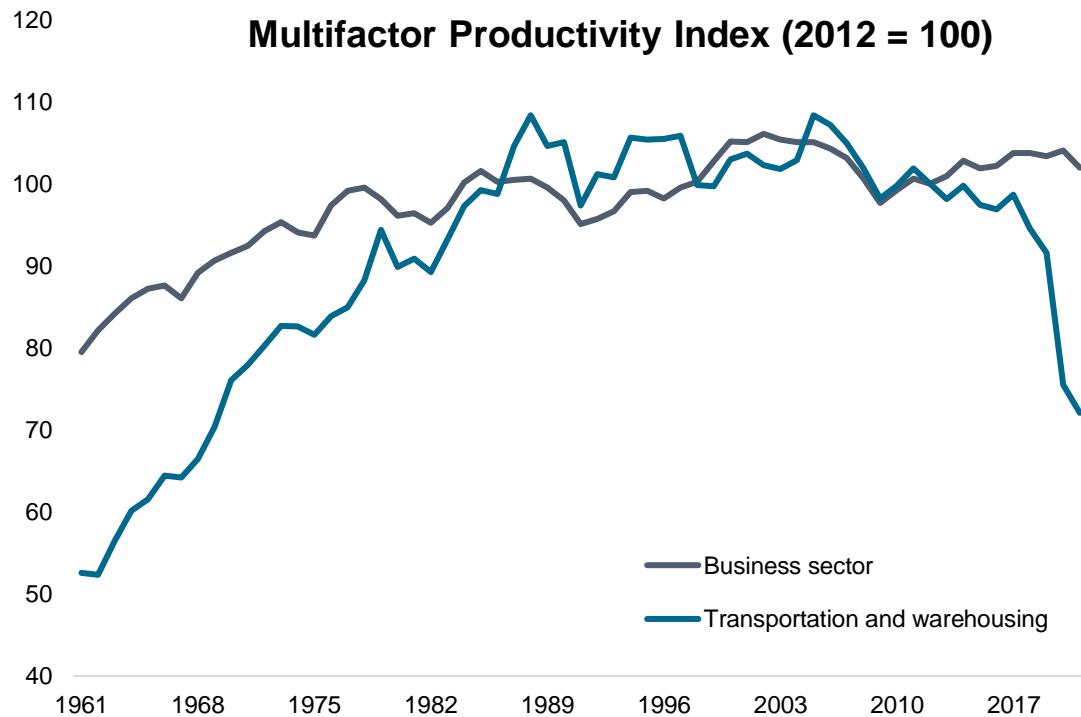
- Le réseau de transport canadien est confronté à des vulnérabilités et à des goulets d'étranglement le long des principales portes d'entrée et certains corridors.

## Modification des modèles commerciaux

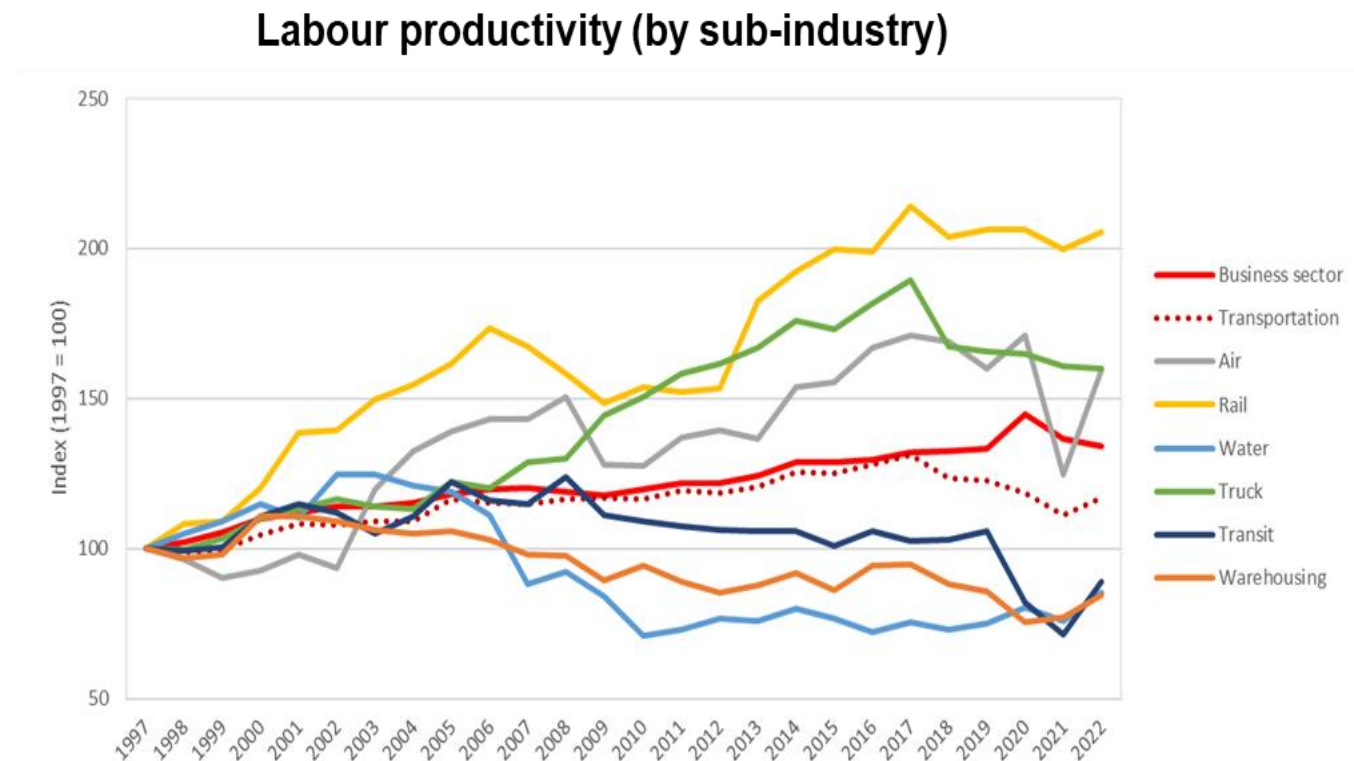
- Le commerce du Canada continuera de croître et de se déplacer vers les marchés émergents, créant ainsi des débouchés pour les ports de la côte Est.

# Productivity in the transportation sector reached a plateau before the pandemic

- Multifactor productivity in the transportation sector **grew considerably** from the early 1960s to the late 1980 and reached a plateau until the COVID-19 pandemic
- Over the last 25 years, the total compensation per hour worked **grew faster than labour productivity** in both the transportation sector and all industries



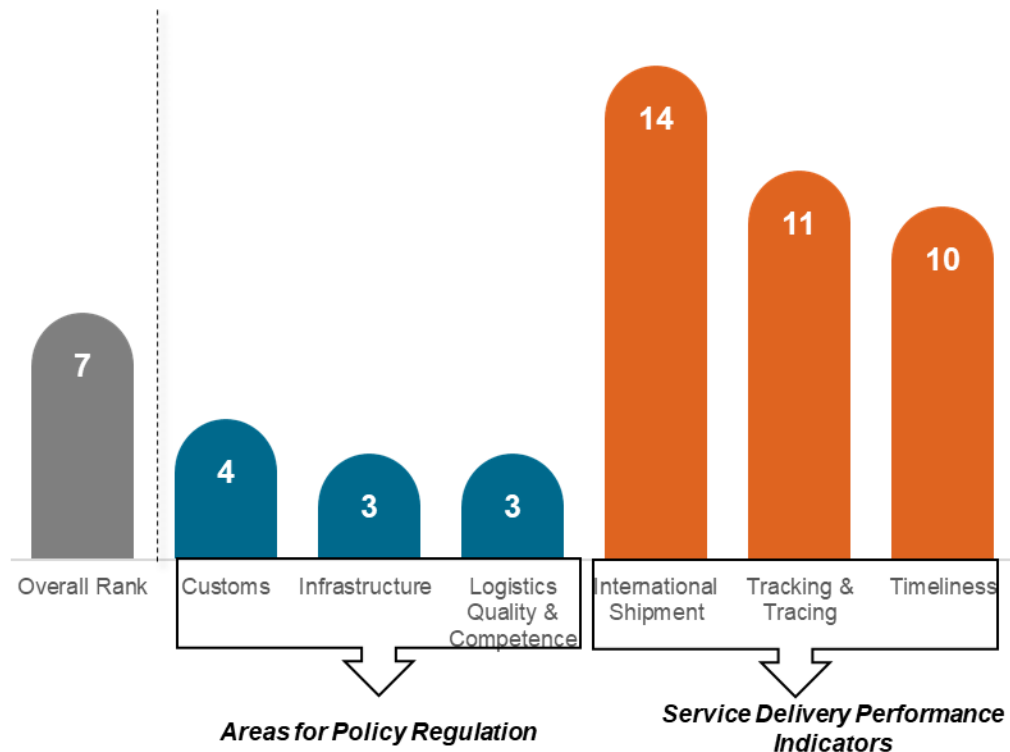
Source: Statistics Canada



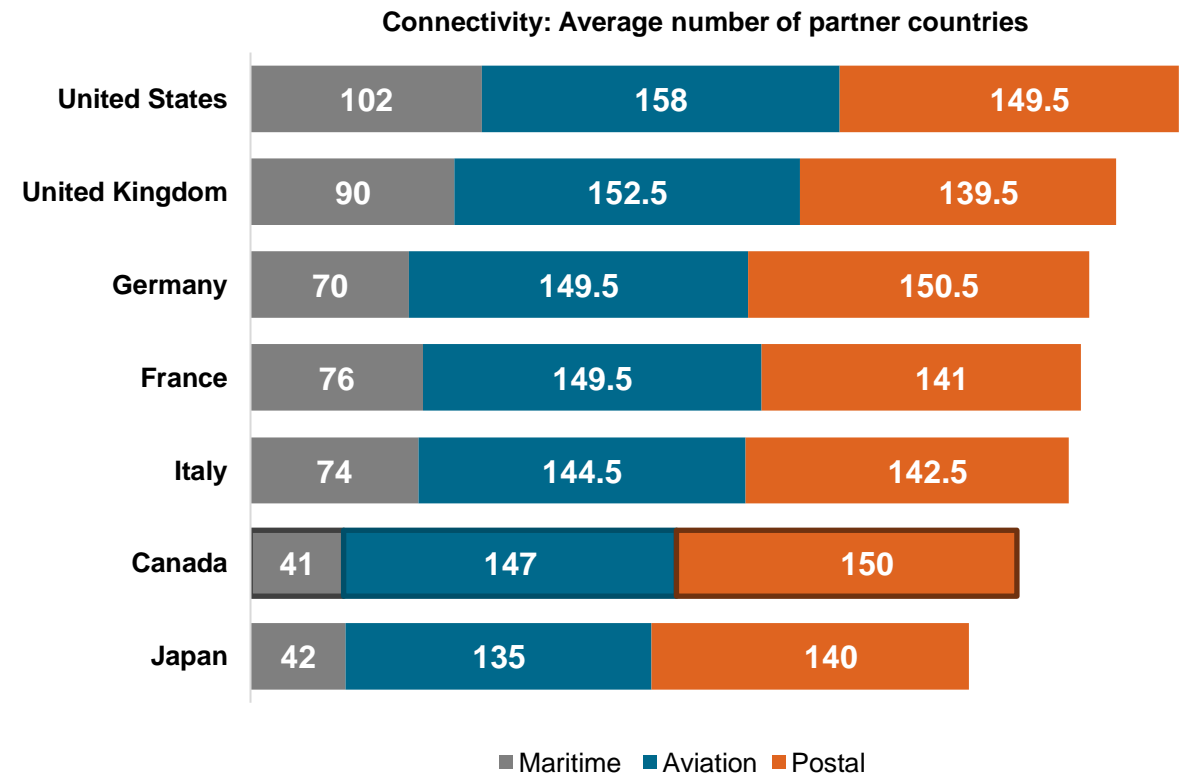
# Despite relatively good logistics performances, service delivery and connectivity remain a challenge

- Canadian competitiveness and connectivity **fares well** in the World Bank's Logistics Performance Index, ranking 7<sup>th</sup> globally and 2<sup>nd</sup> of G7 countries, behind Germany.
- However, Canada **lags global leaders** in timeliness, pricing of international of shipments, and ability to track and trace shipment, and has a **weaker maritime connectivity** than most G7 countries.

## Global Logistics Performance Index 2023, Canada's Ranking



## G7 Connectivity Performance










# New operational models and technology are needed to alleviate resource shortfalls and optimize the transportation network...

## International examples demonstrate the potential benefits of:

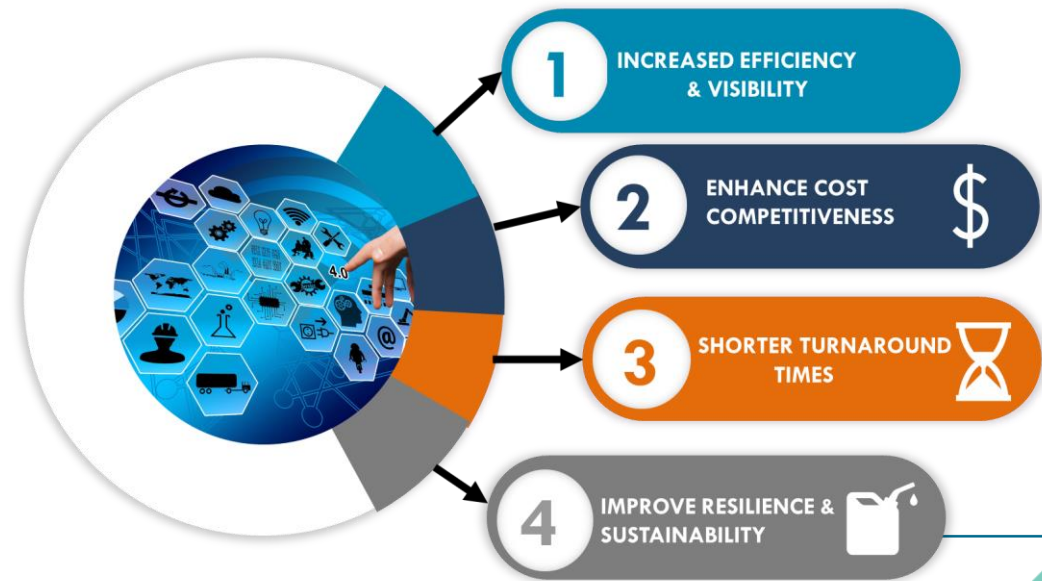
### 1. Technological adoption

	<b>Kuehne + Nagel: Cargo Tracking, Internet of Things (IoT)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>5-7% cost reduction</li> <li>10-15% customer satisfaction lift</li> <li>40% decrease in administrative resource</li> </ul>	
	<b>Maersk: Automated Warehousing Pilot</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>90% less manual scanning/search by personnel</li> <li>50% less management error</li> <li>3x product picking productivity</li> </ul>	
	<b>Port of Livorno: 5G, AI and a Digital Twin</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Forklift object move decreased from 8 min to 7 min</li> <li>Space occupied decreased from 5000sqm to 4500sqm</li> <li>Unloading/loading times decreased from 18hrs to 16hrs</li> </ul>	

### 2. New hubbing models

	<b>HAROPA PORT – Trimodal Hub Project</b>		<b>Port of Salford – Trimodal Inland Port</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Consolidating 3 ports: Le Havre, Rouen &amp; Paris, enabling specialization and redundancy /resilience</li> <li>Coordinated governance and investment attraction</li> <li>€523.7M invested in integrated logistics system</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>1<sup>st</sup> UK inland multimodal port &amp; distribution park</li> <li>£673.9M planned and past investment (since 2017)</li> <li>1.5M sq/ft logistics space (will grow to 5M sq/ft)</li> <li>Will reduce road congestion &amp; carbon footprint</li> </ul>	

**Innovation adoption to optimize the network**



# Identifying, Managing and Addressing Structural Bottlenecks and Vulnerabilities Will Be Instrumental



## **Bottlenecks in Specific Strategic Trade Corridors, Ports and Urban Corridors**

- ✓ Five key strategic regional trading corridors
- ✓ Specific regional urban corridors
- ✓ Marine and Inland Ports/ Multimodal Hub
- ✓ Warehousing capacity



## **Better identify, assess, manage Vulnerabilities**

- ✓ Economic Vulnerability
- ✓ Regional accessibility/connectivity
- ✓ Extreme climate events
- ✓ Border, Cyber and Food Security



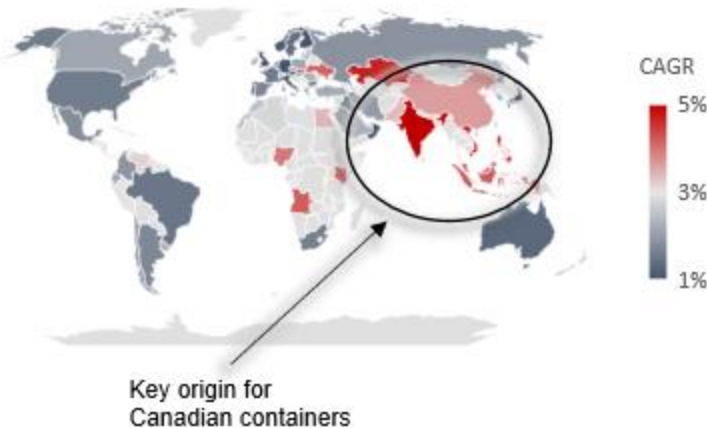
# Economic growth in emerging markets will drive demand for traditional commodities



## New Manufacturing Hubs

- Economic growth in emerging Asia will be led by a rise in manufacturing:
  - Resulting in new origins of container exports (especially on the East Coast)
  - and new destinations for Canadian raw materials (iron, coal)

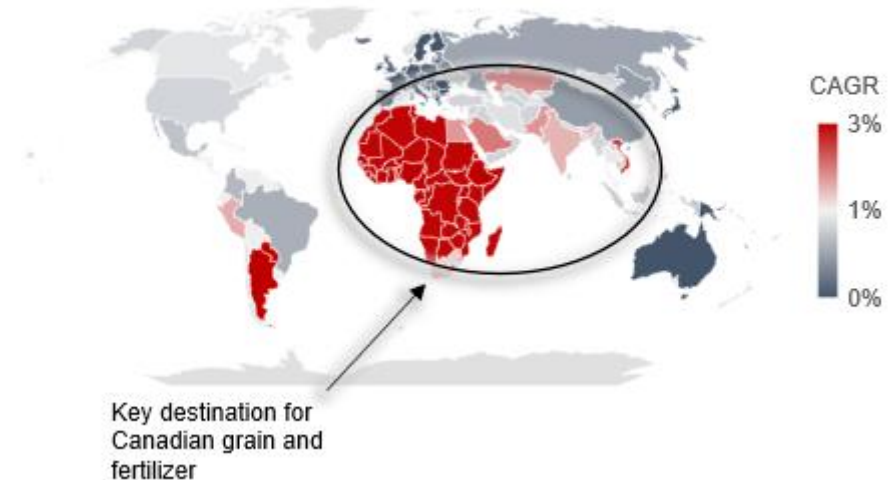
Manufacturing Activity- 2022 to 2032



## New Food Consumers

- Population growth and limited arable land will drive food demand in Asia & Africa:
  - Increased demand for grain on the St. Lawrence Seaway and East Coast ports
  - Growing need for West Coast fertilizers in major crop producers (China, India, Indonesia)

Grain Demand Outlook - 2022 to 2032



# Trade opportunities in emerging markets are expected to increase the role of Canada's East Coast ports

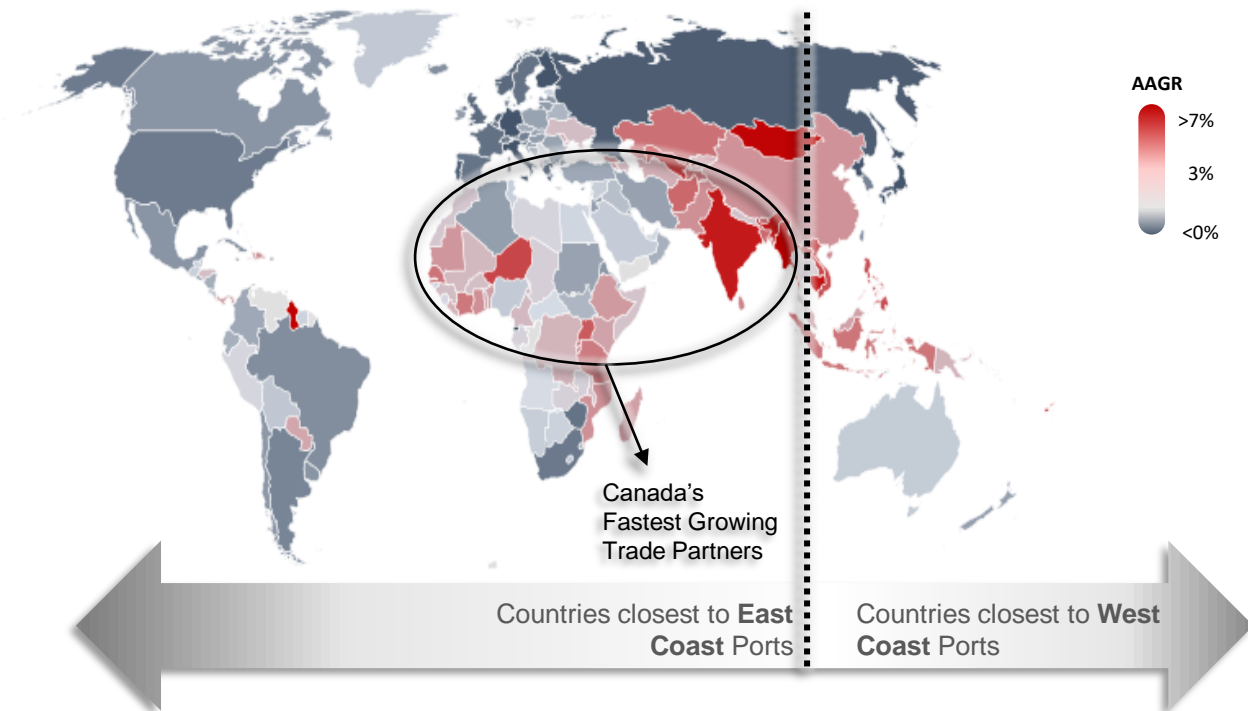
## Trade Winds of the Past

- Over the past three decades, West Coast ports have been amongst the fastest growing trade corridors in Canada
- Trade with China (especially via Shanghai) has been the main driver of growth on Canada's West Coast

## Emerging Opportunities

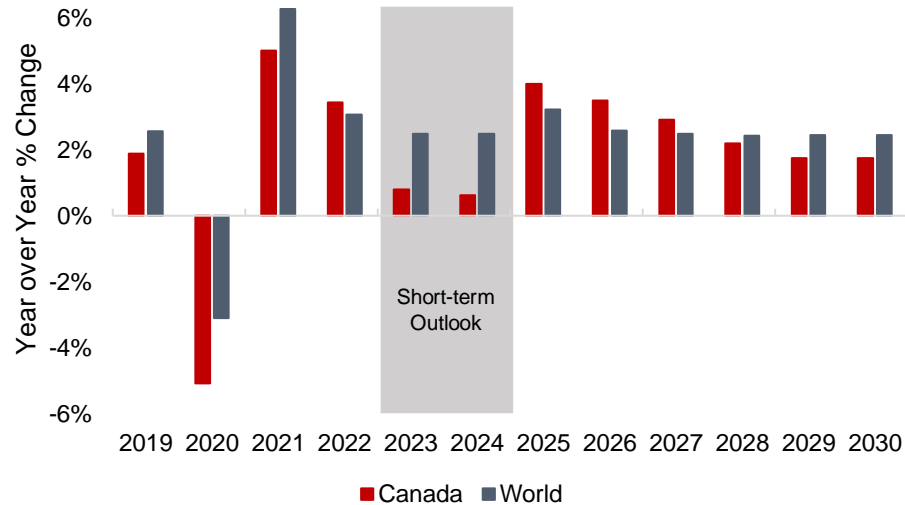
- While China decelerates over the next decade, emerging markets present trade opportunities
- **East Coast ports** may face increased pressure due to their relative proximity to emerging markets

GDP Growth by Country - 2022 to 2032

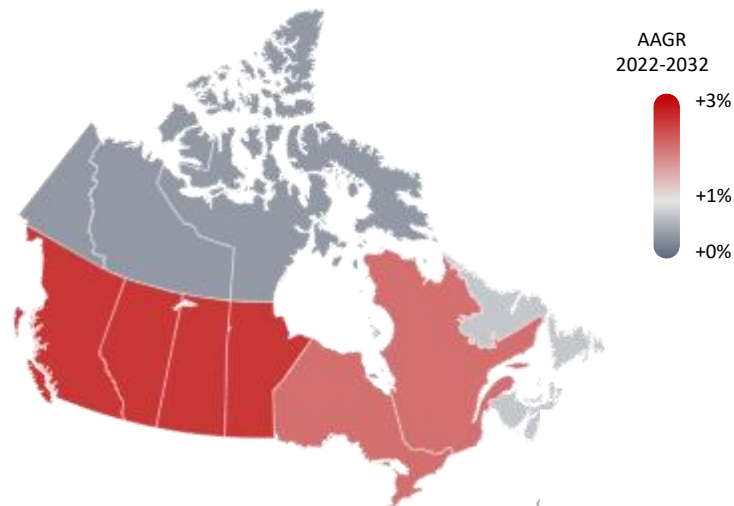


# Following a short-term soft landing, emerging markets will continue to be the engine of long-term growth

## GDP Outlook, Canada and World



## Regional Annual GDP Growth to 2032



## Short-Term Outlook

2023-2024

A **soft landing** is expected

- Inflation pressures are slowing as **monetary policy tightening dampens demand** in developed economies
- This will result in **limited growth** in late 2023 and early 2024 – However, **growth is expected to return in the second half** of 2024
- Nonetheless, monetary overcorrection remains a significant **downside risk**



## Long-Term Outlook

2022-2032

**Asia** will continue to be the **engine of global growth**, although at a slower rate

- Growth will shift from China to **emerging markets** (India, Vietnam, etc.)

The Canadian economy will be challenged by **limited population gains** – with an increasing **reliance on immigration to support labour force growth**

- Limited population growth will weigh on production and **increase reliance on goods produced overseas**
- **Canadian growth** is expected to be **led by western provinces**

# Current commodity market trends are expected to continue into 2024



Natural resources will continue to experience both ongoing **disruption** and **opportunities** from the **Ukraine conflict**



Cyclically sensitive commodities will experience **headwinds** from **monetary tightening**

Short-term Canadian Commodity Market Growth Outlook vs History AAGR					
Commodity	Outlook 2023-2024		History 2021-2023		Outlook Vs. History
Crude Oil	+15%	Completion of Trans-Mountain expansion and new crude-by-rail methods increase export capacity	-15%	Decreased global travel and economic output; New technology increased shipment density	↑
Iron Ore	+5%	New mines & capacity in QC	+0%	Capacity limitations	↑
Coal	+5%	China stimulus spending and strong automotive demand	+5%	Rebound in coal consumption following pandemic balanced by inventory shortfall in China	=
Grain	+3%	Global supply shortfall driving solid demand	-10%	Weak harvest	↑
Refined Energy Products	+3%	New capacity balanced by cooling economy	+10%	New terminal capacity	↓
Automotive	+2%	Supply chain shortage loosening but consumer demand softening	+3%	Chip shortages and supply-chain bottlenecks	↓
Wood Products	+2%	Recovery from recent low but rising interest rates	+0%	Logistics challenges and concern of housing recession	↑
Containers	+1%	Consumer demand cools as economy weakens	+2%	Pent up demand balanced by supply challenges	↓
Chemical Products	+0%	High fertilizer prices and slowing industrial activity	-2%	Fertilizer use offset decline in pandemic industrial use	↑
Potash	+0%	Depleted US soil nutrition levels and Russia/Belarus export challenges	+1%	High overseas inventory and high prices resulting in purchase hesitancy	↓
Pulp and Paper	+0%	Digitalization and weak economic conditions	-5%	Logistics challenges and reduced office printing	↑

# Long-term commodity demand is expected to stabilize while adapting to new economic realities



Grain, chemical fertilizers, potash will remain amongst the **top growing commodities**



**Industrial transition:** slowing urbanization and population growth in Asia coupled with **climate change** initiatives will weigh on demand of key commodities

Long-term Commodity Market Growth Outlook vs History AAGR					
Commodity		Outlook 10 Year		History 10 Year	Outlook vs. History
Potash	+5%	New mine and captured market share from Russia and Belarus	+10%	Market share gain - Break up of Russian producer cartel	↓
Grain	+3%	Solid yield and animal feed demand growth	+3%	Solid yield and population growth	=
Chemical Products	+3%	Solid Canadian fertilizer use & development of hydrogen	+3%	Solid Canadian fertilizer & industrial use	=
Containers	+2%	Shift in consumer spending outweighed by rising incomes	+5%	Rising incomes and capture market share from US ports	↓
Coal	+2%	Green energy & reduced China infrastructure investment	+5%	Market slowing but capture market share from US ports	↓
Wood Products	+2%	Limits on tree cutting owing to pests and fires	+3%	Higher forest cut limits	↓
Refined Energy Products	+1%	New terminal but capacity remains limited	∞	Emergence of energy by rail	N/A
Iron Ore	+1%	China moving to consumer-oriented economy	+5%	Market share and urbanization/ industrialization in Asia	↓
Crude Oil	+1%	Limited investment owing to transition to renewable energy	∞	Emergence of crude by rail	N/A
Automotive	+1%	Shift to more expensive and more durable green vehicles	+0%	North American production losing market share	↑
Pulp and Paper	+0%	Digitalization and environmental considerations	-3%	Shift to digital media	↑

**Source:** Oxford Economics, Wood Mackenzie, Commodities Research Unit, Forest Economic Advisors, LMC Automotive, Pulp and Paper Products Council, Food and Agriculture Organization, Hackett Maritime

# Continued infrastructure capacity expansion will be critical to help manage demand growth across all modes



Port Gateway



Rail Network



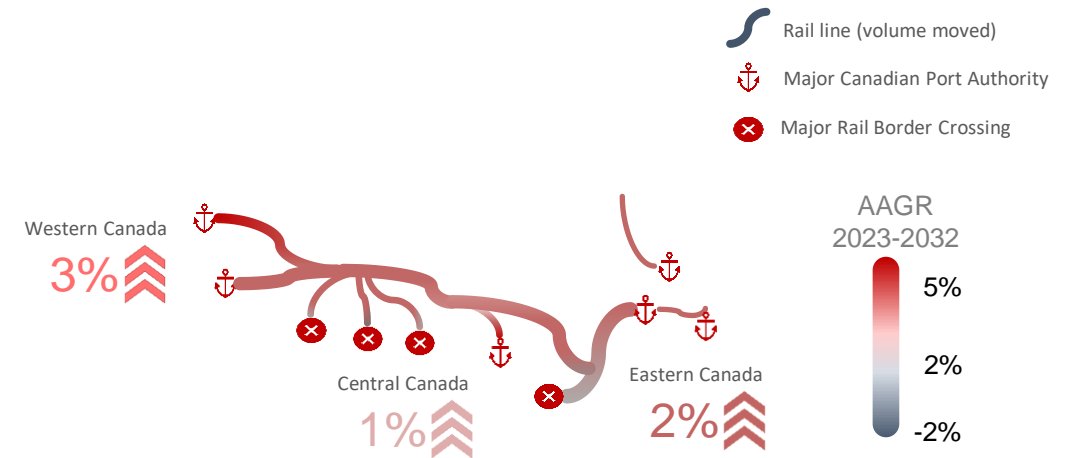
Road Network

- Construction of **new container** terminals is essential to ensuring sufficient capacity and minimizing port dwell times
- Canada's infrastructure is competitively placed to **capture market share** of cross-border traffic

- Timing recovery from cyclically low periods is key to ensure **car supply and labour** are available to **match demand**
- Rapid long-term demand growth places significant **pressure on already congested areas** such as the Fraser Canyon and intermodal terminals

- Increasing demand for goods by consumers will result in significant pressure for **truck drivers** especially near cities
- Solid population growth will increase **congestion in urban areas**, resulting in delays and increased costs

## National Rail and Marine Outlook



## National For-Hire Truck Outlook





# Key risks and uncertainty may result in capacity misalignment with transportation demand



## Under Capacity (supply < demand)

- Lost opportunities as transportation system is unable to keep pace with industry and regional growth
- Congestion at ports and transportation network
- Reduced competitiveness of Canadian economy



## Over Capacity (supply > demand)

- Increased transportation prices to recoup investment in infrastructure
- Discouragement of future investments



## Misalignment

- Misallocated investments
- Combined implications of over and under capacity (reduced competitiveness and higher transportation costs)

Slow project approvals

US port challenges: trade diversion to Canada

U.S. policy: demand for Canadian resources

Monetary easing

Economic downturn

Energy transition

US port improvements: Canada loses market share

Trade wars or sanctions

Extreme weather events

Opportunities from emerging markets

Reshoring: impact on international corridors

# Le contexte économique renforce l'importance d'une meilleure collaboration, visibilité et innovation

Pour renforcer notre chaîne d'approvisionnement, la collaboration est essentielle

- **Optimisation** : nécessité d'accélérer la numérisation pour accroître la visibilité sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement
  - **Meilleure coordination** des activités et planification des capacités tout au long de la chaîne d'approvisionnement
  - Plus de **résilience** aux chocs (par exemple, catastrophes naturelles)
  - **Coûts logistiques** réduits pour les expéditeurs et avantage concurrentiel par rapport aux pays moins numérisés
- **Investissement dans les infrastructures digitales et physiques critiques** : nécessité d'une approche concertée en matière d'investissements physiques et numériques
  - **Meilleure planification** de la capacité au niveau du corridor afin qu'elle puisse répondre à la demande de service



# Conclusion

- La **faiblesse des conditions économiques jumelée a un contexte mondial incertain et une plus grande volatilité de la demande/capacite** se traduit par :
  - une baisse de la demande d'importations/des exportations soutenues pour certains produits en vrac.
  - une amélioration de la **performance** globale mais plus de volatilité et persistance de certains défis.
- À court et moyen-terme, la demande et la performance du réseau seront influencés par:
  - Le ralentissement de la demande à **court terme devrait se poursuivre jusqu'à la mi-2024.**
  - La demande à **long terme** sera influencée par
    - un déplacement progressif du commerce mondial vers l'Asie du Sud, le Moyen-Orient et l'Afrique,
    - la transition énergétique propre,
    - un contexte géopolitique mondial plus incertain et
    - notre capacité à gérer les impacts associés aux changements climatiques.
- La performance, la compétitivité et la résilience du secteur dépendront de notre capacité à :
  - Optimiser les principaux corridors stratégiques via de nouvelles approches
  - Investir dans les nouvelles **technologies**, et **infrastructures physiques/digitales stratégiques**
  - Développer une meilleure **coordination**, **collaboration** et **visibilité** tout au long de la chaîne d'approvisionnement