



FORUMation - Summer 2025

Newsletter of the Canadian Transportation Research Forum (CTRF)

SAVE THE DATE!

The CTRF's 61st Annual Conference is returning to Halifax, Nova Scotia from May 24 to May 27, 2026.

The conference theme—**Mobilizing our Future: Transport Innovations for a Stronger Canada**—recognizes the need for research and innovation to build a One Canada transport ecosystem that is prepared to address future challenges.

Through paper presentations, plenary discussions, workshops, debates, and networking events, we invite transportation researchers, practitioners, and industry leaders to discuss and explore creative, novel tools and technologies to strengthen transport systems in Canada.

The CTRF has made a concerted effort to position itself as a leading national voice that promotes independent research on a wide range of transportation topics, from community-level public transit systems to national-level shipping and distribution networks, and the many environmental, economic, political, and technological factors that influence them.

We invite you to review information on the Call for Papers and Posters now open on the [CTRF website](#). Abstracts are due by November 15, 2025

Also, please consider sending your ideas, suggestions, and comments to plan for plenary, workshops, and other special sessions to the conference planning team:

- Dr. Ahsan Habib, VP Meetings: daltrac.ops@dal.ca
- Sarah Harlley, VP Program: sharlley@cpcs.ca



Welcome back to Halifax!

For the fourth time, the CTRF Annual Conference will be hosted in Halifax, the capital city of Nova Scotia. With a growing population of more than half a million, Halifax offers a unique blend of urban living, coastal charm, and stunning natural landscapes.

In addition to the post-secondary institutions such as Dalhousie University and its premier transport research lab—[Dalhousie Transportation Collaboratory \(DalTRAC\)](#)—Halifax is situated on the shore of Canada's largest natural harbour, a major maritime trade and transport hub. Moreover, the City and Province aspire to grow their multimodal transportation system to meet the needs of growing Nova Scotia.

Come explore Halifax's historic downtown, shaped by the city's military and naval roots. Visit the beautiful Halifax Waterfront to shop, eat, play, or relax by the water. Submerge yourself in local history and culture at the Pier 21 Museum of Immigration, the Maritime Museum of the Atlantic, Citadel Hill, Point Pleasant Park, or the Art Gallery of Nova Scotia.

Venture outside the city to visit iconic landmarks such as Peggy's Cove or take a trip to Old Town Lunenburg (a UNESCO World Heritage Site). Whether you're looking for outdoor adventures, beautiful scenery, fresh seafood, local cuisine and wine, an urban experience, or a destination off the beaten path, there's something for everyone here in Halifax.

For more information, please visit: [Discover Halifax](#) and [Tourism Nova Scotia](#)



FORUMation – été 2025

Le bulletin du Groupe de recherches sur les transports au Canada (GRTC)

Réservez la date !

La 61^e conférence annuelle du GRTC retourne à Halifax, en Nouvelle-Écosse, du 24 au 27 mai 2026.

Le thème de la conférence - **Mobiliser notre avenir : Innovations en transport pour un Canada plus fort** - souligne l'importance de la recherche et de l'innovation pour bâtir un écosystème de transport unique au Canada, capable de relever les défis de demain.

À travers des présentations, des séances plénières, des ateliers, des débats et des activités de réseautage, nous invitons les chercheurs, les praticiens et les leaders de l'industrie du transport à discuter et à explorer des outils et des technologies novateurs pour renforcer les systèmes de transport au Canada.

La GRTC s'est engagé à se positionner comme un porte-parole national de premier plan, promouvant la recherche indépendante sur un large éventail de sujets liés au transport, des systèmes de transport collectif urbains aux réseaux nationaux d'expédition et de distribution, en tenant compte des multiples facteurs environnementaux, économiques, politiques et technologiques qui les influencent.

Nous vous invitons à consulter les informations relatives à l'appel à communications (articles et affiches) sur le [site web de GRTC](#). La date limite de soumission est le 15 novembre 2025.

N'hésitez pas à envoyer vos idées, suggestions et commentaires concernant la planification des séances plénières, des ateliers et des autres sessions spéciales à l'équipe organisatrice de la conférence :

- Dr. Ahsan Habib, vice-président réunions: daltrac.ops@dal.ca
- Sarah Harlley, vice-présidente programmes: sharlley@cpcs.ca

Bienvenue à Halifax !

Pour la quatrième fois, la conférence annuelle de la GRTC se tiendra à Halifax, la capitale de la Nouvelle-Écosse. Avec une population en croissance de plus d'un demi-million d'habitants, Halifax offre un mélange unique de vie urbaine, de charme côtier et de paysages naturels époustouflants.

En plus de ses établissements d'enseignement supérieur tels que l'université Dalhousie et son laboratoire de recherche de pointe sur les transports, le [Dalhousie Transportation Collaboratory \(DalTRAC\)](#), Halifax est située sur les rives du plus grand port naturel du Canada, une plaque tournante du commerce et du transport maritime. La ville et la province aspirent par ailleurs à développer leur système de transport multimodal afin de répondre aux besoins d'une Nouvelle-Écosse en pleine croissance.

Explorez le centre-ville historique de Halifax, façonné par ses racines militaires et navales. Promenez-vous sur le magnifique front de mer pour magasiner, manger, vous divertir ou simplement vous détendre au bord de l'eau. Plongez dans l'histoire et la culture locales au Musée canadien de l'immigration du Quai 21, au Musée maritime de l'Atlantique, à Citadel Hill, au parc Point Pleasant ou à la Galerie d'art de la Nouvelle-Écosse.

À l'extérieur de la ville, découvrez des sites emblématiques tels que Peggy's Cove ou faites une excursion à Lunenburg, une ville classée au patrimoine mondial de l'UNESCO. Que vous soyez à la recherche d'aventures en plein air, de paysages à couper le souffle, de fruits de mer frais, de cuisine et de vins locaux, d'une expérience urbaine ou d'une destination hors des sentiers battus, Halifax a quelque chose à offrir à chacun.

Pour plus d'informations, veuillez consulter : [Discover Halifax and Tourism Nova Scotia](#)

President's Message

I am grateful to be joining you as the new President of CTRF. It is an honour for me to lead an organization which is at the forefront of the transportation research sector. Canada is at a crossroads with respect to our transportation and trade network. Our trading relationships are evolving, we are facing a housing shortage crisis, our climate is changing rapidly, and our success as a nation depends on our ability to maximize economic productivity. **Transportation is at the heart of these issues.** We need the best research available to be able to solve these issues and compete globally. Canada needs a national forum for transportation research more than ever. An organization which brings together many different voices from academia, government and industry. **CTRF is that forum.**



Our 60th Annual Conference in Ottawa was the most well attended conference in recent memory and a resounding success. I would like to congratulate Larry McKeown and Anna Robak for their devotion and passion to putting on the Ottawa conference. I want to thank Trevor Hanson as the Immediate Past President, for his leadership and drive to progress how CTRF focuses on research. I would also like to extend a debt of gratitude to Carole Ann Woudsma, who has left the role of Corporate Secretary after seventeen years and to welcome Elizabeth Drake, as the new Corporate Secretary.

In my day job, I manage a transportation consulting business at CPCS with operations in Canada, US, and UK. One of the challenges I see on a regular basis across all our markets is the growing impact of AI. It is becoming a tool which enables us to deliver work more efficiently, but also a tool which is becoming relied on for research outputs. In discussions with colleagues in government and academia, I know it's disrupting the way they do transportation research too.

I don't see AI as competing with the independent thinking of excellent transport academics and professionals, but I do see it as something we need to embrace. The countries and companies who embrace AI will gain a productivity advantage. Those who do not will be left behind. However, AI will never be able to replace an open exchange of ideas. This is why CTRF is as important now as ever.

However, CTRF does need to modernize to stay relevant as a forum where researchers, practitioners, public and private sectors come together. Modernizing the forum will allow us to increase our impact. There are three key pillars I see to modernizing the forum. These will be my area of focus for the year ahead and I will be looking to the Board and membership base for support.

- **Doubling down on our research commitments** – putting in place a structure which allows us to identify research needs and build on the momentum we have started with CTRF Research Committees.
- **Expanding our membership base** – through changes to how we communicate to transport practitioners, our approach to membership structure, and putting on the best conference possible – Halifax 2026!
- **Achieving financial sustainability** – by rethinking how we manage costs and our commercial approach to the conference, approach to sponsorship, and recognizing we are competing with other transportation organizations.

We have a very talented Board in place to do this. I can tell our new Board is motivated to seek ways for CTRF to thrive and be the focal point for advancing Canadian transportation research. **Our 61st Annual CTRF Conference will be held in Halifax, Nova Scotia**, with planning in the capable hands of Dr. Ahsan Habib and Sarah Harlley.

We look forward to seeing you all next year in Halifax!

Sincerely,

Adrian Lightstone



Je suis reconnaissant de me joindre à vous en tant que nouveau président du GRCT. C'est un honneur pour moi de diriger une organisation qui se trouve à l'avant-garde du secteur de la recherche en transport. Le Canada est à un tournant décisif en matière de transport et de commerce. Nos relations commerciales évoluent, nous faisons face à une crise du logement, notre climat se transforme rapidement et notre succès en tant que nation dépend de notre capacité à maximiser la productivité économique. Le transport est au cœur de ces enjeux. Pour les relever et demeurer compétitifs à l'échelle mondiale, nous avons besoin des meilleures recherches disponibles. Le Canada a plus que jamais besoin d'un forum national dédié à la recherche sur les transports, d'une organisation capable de rassembler des voix diverses provenant du monde universitaire, du gouvernement et de l'industrie. Le GRTC est ce forum.



Notre 60e conférence annuelle à Ottawa a été la plus fréquentée de ces dernières années et un franc succès. Je tiens à féliciter Larry McKeown et Anna Robak pour leur dévouement et leur passion dans l'organisation de cette conférence. Je tiens à remercier Trevor Hanson, président sortant, pour son leadership et sa volonté de faire progresser le GRTC dans le domaine de la recherche. Je tiens également à exprimer ma gratitude à Carole Ann Woudsma, qui a quitté son poste de secrétaire générale après dix-sept années de service, et à souhaiter la bienvenue à Elizabeth Drake, nouvelle secrétaire générale.

Dans mon travail quotidien, je dirige une entreprise de conseil en transport chez CPCS, qui opère au Canada, aux États-Unis et au Royaume-Uni. L'un des défis que j'observe régulièrement sur tous nos marchés est l'impact croissant de l'IA. Elle devient un outil qui nous permet de travailler plus efficacement, mais aussi un outil sur lequel on s'appuie de plus en plus pour produire des résultats de recherche. Lors de discussions avec des collègues du gouvernement et du monde universitaire, je constate qu'elle bouleverse également leur façon de mener des recherches sur les transports.

Je ne considère pas l'IA comme une menace à la pensée indépendante des excellents universitaires et professionnels du transport, mais plutôt comme une technologie que nous devons adopter. Les pays et les entreprises qui adoptent l'IA bénéficieront d'un avantage certain en matière de productivité. Ceux qui ne le font pas risquent d'être laissés pour compte. Cependant, l'IA ne pourra jamais remplacer un échange ouvert d'idées. C'est pourquoi le GRTC est plus important que jamais.

Pour rester pertinent en tant que forum où se réunissent des chercheurs, des praticiens, des acteurs des secteurs public et privé, le GRTC doit se moderniser. Cette évolution est essentielle pour accroître notre impact. Je vois trois piliers essentiels à cette modernisation, piliers qui orienteront mes priorités pour l'année à venir. Je compte sur le soutien du conseil d'administration et des membres pour les concrétiser :

- Renforcer notre engagement en matière de recherche – mettre en place une structure permettant d'identifier les besoins en matière de recherche et consolider la dynamique amorcée par les comités de recherche du GRTC.
- Élargir notre base de membres – repenser notre communication auprès des praticiens du transport, revoir notre modèle d'adhésion et offrir une conférence exceptionnelle– cap sur Halifax 2026 !
- Assurer notre viabilité financière – réévaluer notre gestion des coûts, notre approche commerciale de la conférence et notre approche du parrainage, tout en reconnaissant que nous sommes en concurrence avec d'autres organisations de transport.

Nous avons la chance de pouvoir compter sur un conseil d'administration très compétent pour mener à bien ces chantiers. Je peux vous assurer que notre nouvelle équipe est pleinement mobilisée pour identifier des façons de faire prospérer le GTRC et d'en faire le centre névralgique de la recherche canadienne en transport. Notre 61e conférence annuelle se tiendra à Halifax, en Nouvelle-Écosse, sous la direction du Dr Ahsan Habib et de Sarah Harley.

Nous avons hâte de vous voir tous l'année prochaine à Halifax !

Sincèrement,

Adrian Lightstone



Conference Summary: 60th CTRF Conference

Ottawa, Ontario, May 25-28, 2025

Report by Larry McKeown

The 60th Annual CTRF Conference, hosted at the University of Ottawa, addressed productivity in moving both goods and people. The conference officially kicked-off on Sunday evening when delegates gathered for the President's Reception, on the 12th floor of the University's Desmarais Building as the sun was beginning to set over downtown Ottawa. It was an almost festive occasion in the national capital during the conference, with the opening of the 45th Parliament of Canada and the Speech from the Throne read by King Charles III (adding another planning challenge). More than 180 people participated in the conference over the next three days.

Conference Attendance	
Individual Delegate	46
Senior Delegate	11
Full-time Student	69
Young Professional	28
Companion Program	4
Speakers, Workshops and Sponsors	29
2025 CTRF Conference	187

The program itself featured two plenary sessions, with one expert panel tackling the productivity of supply chains and another that of personal mobility. Luncheon speakers talked about the need for high speed passenger rail on Monday, and the importance of Indigenous engagement in infrastructure projects on Tuesday. Over the course of three days, the conference included 20 paper sessions with more than 100 presentations on topics ranging from planning for electric vehicles to port infrastructure needs. And with so many papers, the CTRF included a poster session for the first time.

During the conference, several research committees met, including Supply Chain & Logistics; Sustainability & Equity; and Urban & Rural Transport Planning & Modeling. Members of the Trucking Committee also held a joint virtual meeting with delegates at the Heavy Vehicle Transport & Technology (HVTT) forum meeting in Québec City. Tuesday afternoon featured two workshops – Research impacts (thanks to NSERC, Tech Access, NRCan and Mitacs) and Federal transportation data (thanks to Housing, Infrastructure & Communities, Statistics Canada and Transport Canada) – as well as three technical tours.

There was also time for some fun and relaxation, including the Bison Debate with the very first Red Dog (Student) Debate on Monday, and the Conference Dinner, featuring a jazz trio and a tribute to the late Dr. Davis Gillen, on Tuesday. Both events were held at the National Arts Centre. At the Wednesday Awards Luncheon, honorary life memberships were given to Dr. Joseph Schulman, for his steadfast CTRF support and contributions, and to Ms. Carole Ann Woudsma. After almost 20 years of providing dedicated corporate services to the CTRF, Carole Ann has stepped aside. For the Ottawa conference, we were fortunate to be able to welcome Elizabeth Drake onboard as the new Corporate Secretary.

A big shout-out to Dr. Trevor Hanson for his two-year stewardship as CTRF President, during which he sought to reposition the organization and create the conditions for future success. At the closing luncheon, Trevor passed the baton to his successor Adrian Lightstone. For the 2025 conference, there are many people to thank including authors, speakers and panelists, session chairs and moderators,

debaters, sponsors, University of Ottawa event coordinators, an array of volunteers, and the following CTRF Board members in particular:

- Lawrence McKeown – VP Meetings
- Anna Robak – VP Program (thanks Anna for your two-year tenure!)
- Joseph Monteiro – VP Publications
- Don McKnight – VP External Support
- Garland Chow – Councillor (re: translation and promotion)
- Mark Hemmes – VP External Affairs
- Glareh Amirjamshidi – VP Awards
- Joel Carlson – VP Organization & Development
- Gerry Kolaitis – Treasurer
- Amélie Clement – Councillor

Awards were announced for the best conference papers, best conference poster, Transport Canada Scholarship recipients and the Canadian Rail Scholarship recipient (see later in FORUMation). The conference officially closed with a preview of the 61st Annual CTRF Conference in Halifax, Nova Scotia, with planning in the capable hands of Dalhousie’s Dr. Ahsan Habib and Sarah Harlley. We look forward to building on the success of Ottawa and hope you can join us when we head east!



60ieme Conférence du GRTC Ottawa, Ontario, 25-25 mai 2026

Rapport de Larry McKeown

La 60e conférence annuelle de la CTRF, qui s'est tenue à l'Université d'Ottawa du 25 au 28 mai, a porté sur la productivité dans le transport des marchandises et des personnes. La conférence a officiellement débuté dimanche soir, lorsque les délégués se sont réunis pour la réception du président, au 12e étage du pavillon Desmarais de l'université, alors que le soleil se couchait sur le centre-ville d'Ottawa. La conférence s'est déroulée dans une ambiance presque festive dans la capitale nationale, avec l'ouverture de la 45e législature du Canada et la lecture du discours du Trône par le roi Charles III (ce qui a ajouté un défi supplémentaire à l'organisation). Plus de 180 personnes ont pris part à la conférence au cours des trois jours suivants, de différentes manières.

Participation à la conférence	
Délégués individuels	46
Délégués seniors	11
Étudiants à temps plein	69
Jeunes professionnels	28
Programme d'accompagnement	4
Conférenciers, ateliers et commanditaires	29
Conférence GRTC 2025	187

Le programme comprenait deux séances plénières, une consacrée à la productivité des chaînes d'approvisionnement et l'autre à la mobilité personnelle. Les conférenciers midi ont abordé, le lundi, la nécessité d'un train de voyageurs à haute vitesse et le mardi, l'importance de la participation des Autochtones aux projets d'infrastructure. Au total, la conférence a proposé 20 séances de communication avec plus de 100 présentations sur des sujets variés, allant de la planification des véhicules électriques aux besoins en infrastructures portuaires. Pour la première fois, le GRTC a organisé une séance d'affichage.

Plusieurs comités de recherche se sont réunis pendant la conférence, notamment ceux sur la chaîne d'approvisionnement et la logistique, la durabilité et l'équité, et la planification et la modélisation des transports urbains et ruraux. Les membres du comité sur le transport routier ont tenu une réunion virtuelle conjointe avec les délégués du forum sur le transport et la technologie des véhicules lourds (HVTT) à Québec. Le mardi après-midi a été consacré à deux ateliers : un premier sur les impacts de la recherche (grâce au CRSNG, à Tech Access, au CNRC et à Mitacs) et un second sur les données fédérales en transport (grâce à Logement, Infrastructure et Collectivités, Statistique Canada et Transports Canada) – ainsi qu'à trois visites techniques.

La conférence a également laissé place à des moments plus ludiques notamment le lundi avec le débat Bison et le tout premier débat Red Dog pour étudiants, ainsi que le mardi avec le dîner de la conférence, animé par un trio de jazz et rendant hommage au regretté Dr Davis Gillen. Les deux événements ont eu lieu au Centre national des Arts. Lors du déjeuner de remise des prix du mercredi, le titre de membre honoraire à vie a été décerné au Dr Joseph Schulman, pour son soutien et ses contributions indéfectibles au GRTC, ainsi qu'à Mme Carole Ann Woudsma qui, après plus de 15 ans au service du GRTC, a décidé de se retirer. Pour la conférence d'Ottawa, nous avons eu la chance d'accueillir Mme Elizabeth Drake comme nouvelle secrétaire générale.

Un grand merci au Dr Trevor Hanson pour ses deux années à la présidence du GRTC, au cours desquelles il a œuvré à repositionner l'organisation et à créer les conditions propices à son succès pour les prochaines années. Lors du déjeuner de clôture, Trevor a passé le relais à son successeur, M. Adrian Lightstone. Pour la conférence de 2025, nous tenons à remercier chaleureusement les auteurs, les conférenciers et les panélistes, les présidents et modérateurs de séance, les débatteurs, les sponsors, les coordinatrices de l'événement de l'Université d'Ottawa (les deux Jennifer), toute une série de bénévoles et les membres suivants du conseil d'administration de GRTC, particulièrement :

- Lawrence McKeown – vice-président des réunions
- Anna Robak – vice-présidente du programme (merci Anna pour tes deux années de service !)
- Joseph Monteiro – Vice-président des publications
- Don McKnight – Vice-président du soutien externe
- Garland Chow – Conseiller (traduction et promotion)
- Mark Hemmes – vice-président des affaires extérieures
- Glareh Amirjamshidi – vice-présidente des prix
- Joel Carlson – vice-président de l'organisation et du développement
- Gerry Kolaitis – trésorier
- Amélie Clement – conseillère

Les prix ont été décernés aux meilleurs articles de conférence, à la meilleure affiche de conférence, aux lauréats des bourses de Transport Canada et au lauréat de la bourse Canadian Rail (voir ci-dessous). La conférence s'est officiellement terminée par un aperçu de la 61e conférence annuelle du GRTC, qui se tiendra à Halifax, en Nouvelle-Écosse, sous la direction du Dr Ahsan Habib de l'Université Dalhousie. Nous sommes impatients de poursuivre sur la lancée du succès d'Ottawa et espérons que vous pourrez vous joindre à nous lorsque nous nous dirigerons vers l'est !



Plenary I : Canadian Support Chains: How will our definition of a “productive” supply chain evolved in the future?

Moderated by Pedro Atunes, Chief Economist, Conference Board of Canada
Report by Garland Chow

Nadeem Rizwan, Economist at the Economic and Political Intelligence Center (EPIC) at Export Development led off with an update on Global Supply Chain Shifts and Tariff Impacts with a focus on Southeast Asia.

Low-cost, low-value-added manufacturing began shifting from China to other countries before the pandemic and US-China trade tensions accelerated relocation trends, such as nearshoring and reshoring. The COVID-19 pandemic exposed the fragility of global supply chains, particularly supply chains that depended on China alone. Companies began diversifying supply chains globally, with Southeast Asia emerging as a key beneficiary. Now the US is changing its Tariff Policies and in doing so have introduced further uncertainty. Southeast Asian countries, once seen as viable alternatives to China, now face tariffs ranging from 24% to 46%, undermining the economic viability of relocating supply chains to these regions. Despite tariff challenges, companies remain committed to exploring relocation options. But relocation depends on labor availability, infrastructure, the required capital expenditures, government incentives, and access to raw materials and technology. Thus, supply chain shifts require long-term planning and cannot be executed rapidly. Also, the benefits of relocating are not as certain as free trade agreements are currently less effective due to tariff uncertainties. Some companies continue to invest in India and Thailand despite tariff pressures while other companies may focus on improving productivity and efficiency to offset tariff costs. Geopolitical and geo-economic risks will continue to shape trade policies and supply chain strategies. In this environment, enhanced monitoring and strategic use of trade agreements are essential in navigating current uncertainties, yet only 13% of firms report full visibility over their supply chains. Firms should increase supply chain transparency and monitoring and continuously evaluate relocation strategies in light of evolving tariff policies.

Debbie Murray, Vice President, Government and Industry Affairs, Association of Canadian Port Authorities (ACPA) followed with an update on Canadian Port Productivity and Policy Challenges in the Shifting Global Trade Landscape

Canadian ports have been adapting to container flow changes caused by Houthi disruption in the Red Sea, the Panama Canal drought, and port labor disruptions in Canada, the United States and Europe. This resulted in declines in throughput at major U.S. ports and increased empty container volumes at Canadian ports, including Vancouver Fraser Port Authority (VFA), indicating logistical challenges. Despite global disruptions, Canadian ports have shown resilience with cargo growth, particularly in outbound markets for Canadian resources and agriculture. Now U.S. trade policies under President Trump, including the April 2025 Maritime Dominance Executive Order, are reshaping supply chains and affecting Canadian ports. Proposed U.S. fees on goods unloaded at foreign ports and transported into the U.S. could impact Canadian port traffic. And tariffs on Chinese-built vessels and fleet associations may result in significant port call fees, affecting global shipping patterns. Now

more than ever, port productivity is key to Canada's national economic performance, and research has borne that out.

Greater productivity can be achieved from a continuum of initiatives ranging from incremental improvements to major infrastructure projects. An example of operational enhancement is the use of AI tools as in the Active Vessel Traffic Management (AVTM) Program implemented by the Vancouver Fraser Port Authority. It uses AI to optimize vessel movements and coordination with rail and truck logistics. Traditional infrastructure investments include dredging and channel widening which is key to safety and can attract larger and more efficient vessels and enhance the ability of vessels of turnaround. Other capital investments in infrastructure can range from improvements and expansions of existing berths to new container terminals like Roberts Bank to integrated intermodal and energy hubs. Other innovative activities include the development of inland ports and on-site manufacturing. All of these efforts yield productivity enhancements, and for an industry whose ultimate goal is to manage the balance between capacity and demand and safely reduce any gaps in loading and delivery metrics such as dwell time and turnaround time.



Canadian Port Authorities (CPAs) are federally governed, financially self-sufficient, and limited by the Canada Marine Act. CPAs primarily act as landlords; terminal operations are often managed by separate entities. CPAs seek to collaborate and innovate but this is hindered by legal and financial constraints. These constraints could be reduced. Recommendations include: Resuming and completing the Ports Modernization Review; and amending governance frameworks to allow: increased borrowing limits, private infrastructure investment with equity stakes, greater collaboration among ports and expansion of port activities (e.g., inland terminals).

New legislation can help address a projected infrastructure funding gap of \$10–21 billion by 2040 and develop robust data governance frameworks to support digitalization and supply chain transparency. The speaker encourages the exploration of global models (EU, Australia, U.S.) for more flexible port governance.

The new tariff environment is causing concern and a clear picture still hasn't emerged. The continued collection of data and the implications for trade flows and the capacity and capability required of Canadian ports is a research opportunity.

Eric Harvey, President and CEO, Railway Association of Canada spoke on Rail Sector Competitiveness and Infrastructure Investment Challenges

Recent tariffs implemented by the Trump Administration and their impact on Canada are forcing us to examine the competitiveness of our economy. Rail carload traffic in Canada has been relatively stagnant and reflects the lower growth and productivity of the Canadian economy versus the U.S. economy to which Canada does compete in many industry sectors. Canada's real GDP per capita growth lags behind the U.S. (1.4 vs. 18.2), highlighting competitiveness issues.

Cross-Border Trade is important to rail. Despite current tariff tensions, long-term economic ties with the U.S. remain strong. In the short run, some traffic may be redirected but in the mid and long term it's clear that by the close geography of the two markets, it's very unlikely that the US could essentially source everything they get from Canada, from other countries at a competitive price. Canadian railways (CP-KCS and CN) provide strategic access to U.S. and Mexican markets and Mexico is emerging as a viable alternative trade partner.

This is not to say that presently things are not serious. Canadian railways still have to compete with U.S. railways. Several challenges need to be addressed to ensure there is a level playing field in this competition.

- Canadian railways face long delays in obtaining construction permits despite broad agreement on environmental and community consultation requirements. Permit approval times in Canada are significantly longer than in the U.S. (215+ days vs. 75 days), hindering infrastructure development. Eric cites his experience at CN on the Milton project where it took four years for the CTA at Industry Canada to develop and impose 325 conditions.
- Canadian railways need to invest in infrastructure and equipment to increase or maintain productivity and provide adequate capacity for existing and future traffic. But both U.S. railways and U.S. industry overall is advantaged by more liberal tax policies. Canada's current depreciation rate for track infrastructure is 15%, compared to 49% in the U.S. and the recent U.S. "Big Beautiful Bill" allows 100% immediate depreciation, creating a major competitive advantage. Canadian industries served by rail (e.g., mining, forestry) are also disadvantaged by this disparity.
- Canadian rails have also been held back by labor disputes (over 60 work stoppages in two years) that not only reduce productivity but reduces the reliability of the supply chain in Canada.

The RAC along with 9 other industry associations representing shippers and other partners in the supply chain, formed an industry coalition under the “Moving Economies” (<https://movingeconomies.ca/>) initiative, prioritizing advocacy of accelerated depreciation to attract private investment, faster permit approvals to enable timely infrastructure development, and rapid resolution of labor disputes to mitigate economic harm and improve supply chain reliability.

John Corey, President, Freight Management Association of Canada talked about Strengthening Canada's Supply Chain by facing the Labor, Infrastructure, and Digitalization Challenges

Canadian transportation has long been under-prioritized by government but believes that COVID-19 and recent U.S. trade actions under President Trump, have reignited interest in improving Canada’s supply chain.

Labor Disruptions and Workforce Shortages have reduced the reliability and productivity of Canadian supply chains. Major strikes in 2023 and 2024 (e.g., BC port strike, CN and CPKC rail strike) severely impacted the economy. Canadian Industrial Relations Board ruling have been criticized for their slow decision-making and the lack of timely government intervention exacerbated the impact of these stoppages. John calls for a structured mechanism to resolve labor disputes in critical industries like transportation. He describes the situation in the U.S. where the U.S. Presidential Emergency Board has effectively mitigated the severity of labor disputes in transportation and other industries. He cites chronic labor shortages in skilled trades (e.g., electricians, carpenters) threatening housing and infrastructure goals and suggests that immigration and credential recognition reforms could address workforce gaps.

Supply chain productivity can be improved by better infrastructure utilization and the elimination of bottlenecks. Existing infrastructure including short lines, the ports of Prince Rupert, Thunder Bay and Churchill and the St Lawrence Seaway are underutilized. Short lines represent 20% of Canada’s rail network and could alleviate congestion. Innovative ideas (e.g., petroleum rail to Prince Rupert, LNG pipeline to Thunder Bay) are gaining traction due to shifting global dynamics. But bottlenecks in other parts of the supply chain are slow to be removed due to project approval timelines (e.g., Milton intermodal facility, Lac-Mégantic relocation) that are excessively long and deter investment.

Digitalization and data integration will improve supply chain processes. Despite its traditional image, the rail industry is technologically advanced adopting technologies such as high-speed cameras for train inspections and equipping railcars



to monitor track conditions and prevent derailments. Such real-time data is essential for operational decision-making and productivity but the lack of interoperability across supply chain systems is a major barrier to transparency across the whole supply chain. One potential solution is for a common electronic waybill across transportation modes to streamline operations.

In summary, the Canadian supply chain can improve productivity through:

- Developing a labor dispute resolution mechanism tailored to critical infrastructure sectors.
- Promoting immigration and credential recognition reforms to address skilled labor shortages.
- Encouraging faster infrastructure project approvals to attract investment.
- Supporting development of interoperable digital platforms and real-time data sharing across the supply chain

Angela Splinter, CEO, Trucking HR Canada focused on Workforce Challenges and Productivity in the Canadian Trucking Sector. Trucking HR Canada is a national non-profit focused on HR and workforce development in trucking and logistics. Labor Market Information (LMI) is foundational to all programming.

The speaker identified labor market trends and current challenges which included:

- Workforce size: ~753,000 workers, with 44% being drivers.
- There are persistent driver shortages which peaked at 25,000 vacancies in 2022; reduced to 13,000 by late 2024.
- Q1 2025 saw a loss of 25,000 non-driving roles (e.g., HR, admin, management), while driver numbers slightly increased.
- Mandatory Entry-Level Training (MELT) required for commercial licenses, but insufficient for road readiness.
- Companies must invest in “finishing” programs, which vary widely and lack standardization.
- The transient nature of drivers leads to repeated onboarding costs.
- Rising business costs have led to a pause in training new drivers, risking future shortages. These rising business costs are the top concern, surpassing driver shortages for the first time in years.
- 84% of employers view driver shortages as a permanent business condition.
- Employers are prioritizing retention over onboarding due to cost pressures.

Trucking is federally regulated under the Canada Labour Code. Trucking HR finds that small and medium-sized employers face increasing administrative demands including mandatory training (e.g., harassment, violence prevention) and compliance with the Accessible Canada Act and pay equity requirements. These burdens impact productivity, especially for employers with limited HR capacity.

Some areas to evaluate and consider for meeting the HR challenges to improve productivity in trucking are:

- Standardizing driver onboarding programs to reduce redundancy and improve efficiency.
- Addressing the administrative burdens on small and medium-sized employers through policy review or support mechanisms.
- Monitoring labor market trends and continue employer engagement to fill data gaps and inform workforce strategies.

Pedro Antunes moderated a lengthy discussion. Some of the main discussion points that added to the panel topics or brought up new ideas were:

Interprovincial Trade Barriers

There was a strong consensus that eliminating interprovincial trade barriers could yield significant economic benefits (estimated \$80–\$200 billion) with examples include current restrictions on alcohol transport and occupational mobility (e.g., Red Seal trades). This has implications for expanded interprovincial trade and transportation flows. It is expected that would be resistance from public sector unions concerned about job losses but optimism was expressed about progress, with Nova Scotia and Ontario already signing on.

Supply Chain Resilience and Tariff Impacts

There were mixed opinions on the impact of tariff threats. Some companies are absorbing costs or increasing prices while others are improving efficiency or exploring relocation. The audience agreed with the panelists that supply chains are rigid and slow to reconfigure and new investment is cautious in this uncertain tariff environment. Early signs of impact include reduced metallic ore shipments and increased container volumes. The long-term outlook remains positive, with expansion at major ports (e.g., Vancouver, Montreal).

Industry Consolidation and Labor Market Trends

The trucking sector is experiencing consolidation and bankruptcies after a post-freight recession. Participants concur with the panel observation that the consolidation appears to have resulted in job losses concentrated in non-driving roles rather than with drivers whose numbers remain stable. At the same time, the ease of starting a trucking company during COVID may have contributed to current instability.

Productivity Comparisons and Innovation

Concerns were again raised about Canada's lagging productivity compared to the U.S. as noted by the panelists. But U.S. productivity gains may be concentrated in a few tech giants, raising questions about broader economic impact and whether productivity in Canada's transport is actually on par or better than its U.S. counterparts.

Government Role in Innovation and Regulation

The audience discussion generally supported the panelists recommendations for improving the economic and regulatory environment in which the transport sector of the supply chain can innovate and increase productivity. These included:

- Reduced regulatory and administrative burdens. Harmonize and streamline regulatory processes to reduce duplication and delays between agencies and across provinces.
- Support policy efforts to eliminate interprovincial trade and occupational mobility barriers.
- Improve the Federal government process for mitigating labor disruption.
- Encourage government to create conditions conducive to private sector innovation and investment. This includes faster project approvals (e.g., construction permits), a more level playing field in taxation policy, and financial flexibility for port authorities and infrastructure investors.

Explore research opportunities on regulatory efficiency and its impact on safety and productivity.

Plénière I : Chaînes d'approvisionnement canadiennes : Comment notre définition d'une chaîne d'approvisionnement « productive » évoluera-t-elle à l'avenir ?

Modérateur : Pedro Antunes, économiste en chef, Conference Board du Canada

Rapport de Garland Chow

Nadeem Rizwan, économiste au Centre d'information économique et politique (EPIC) d'Export Development, a commencé par faire le point sur les changements dans les chaînes d'approvisionnement mondiales et sur les répercussions des droits de douane, en mettant l'accent sur l'Asie du Sud-Est.

La fabrication à faible coût et à faible valeur ajoutée a commencé à se déplacer de la Chine vers d'autres pays avant la pandémie. Les tensions commerciales entre les États-Unis et la Chine ont accéléré cette tendance, favorisant la délocalisation de proximité et la relocalisation. La pandémie de COVID-19 a mis en évidence la fragilité des chaînes d'approvisionnement mondiales, notamment celles dépendant uniquement de la Chine, incitant les entreprises à diversifier leurs sources d'approvisionnement. L'Asie du Sud-Est est ainsi apparu comme l'un des principaux bénéficiaires de cette réorientation. Aujourd'hui, les États-Unis modifient leurs politiques tarifaires ce qui ajoute à l'incertitude. Les pays d'Asie du Sud-Est, autrefois considérés comme des alternatives viables à la Chine sont désormais soumis à des droits de douane se situant entre 24 % et 46 %, ce qui compromet la viabilité économique de la délocalisation des chaînes d'approvisionnement vers ces régions. Malgré les défis liés aux droits de douane, les entreprises restent déterminées à explorer les possibilités de délocalisation. Cette délocalisation dépend toutefois de la disponibilité de la main-d'œuvre, des infrastructures, des dépenses d'investissement requises, des incitations gouvernementales ainsi que de l'accès aux matières premières et à la technologie. Ces changements nécessitent une planification à long terme et ne peuvent être mis en œuvre rapidement. De plus, les avantages de la délocalisation sont loin d'être garantis. Les accords de libre-échange sont actuellement moins efficaces en raison des incertitudes tarifaires. Certaines entreprises continuent d'investir en Inde et en Thaïlande, malgré les pressions tarifaires, tandis que d'autres misent sur l'amélioration de la productivité et de l'efficacité pour compenser l'augmentation des coûts. Les risques géopolitiques et géoéconomiques continueront à façonner les politiques commerciales et les stratégies de chaîne d'approvisionnement. Dans ce contexte, un suivi renforcé et une utilisation stratégique des accords commerciaux sont essentiels pour naviguer dans les incertitudes actuelles. Pourtant, seulement 13 % des entreprises déclarent avoir une visibilité complète sur leurs chaînes d'approvisionnement. Il est donc crucial pour les entreprises d'accroître la transparence et le suivi de leur chaîne d'approvisionnement et d'évaluer en permanence leurs stratégies de délocalisation à la lumière de l'évolution des politiques tarifaires mondiales.

Debbie Murray, vice-présidente, Affaires gouvernementales et industrielles, Association des administrations portuaires canadiennes (ACPA), a ensuite fait le point sur la productivité des ports canadiens et les défis politiques dans un contexte commercial mondial en mutation.

Les ports canadiens se sont adaptés aux changements dans le flux de conteneurs causés par les perturbations houthistes dans la mer Rouge, la sécheresse dans le canal de Panama et les perturbations du travail portuaire au Canada, aux États-Unis et en Europe. Ces événements ont entraîné une baisse du débit dans les principaux ports américains et une augmentation du volume de conteneurs vides dans les ports canadiens, notamment à l'Administration portuaire de Vancouver Fraser (VFA), illustrant les défis logistiques croissants. Malgré ces perturbations

mondiales, les ports canadiens ont fait preuve de résilience avec une croissance du fret, en particulier sur les marchés d'exportation des ressources et des produits agricoles canadiens. Les politiques commerciales américaines, notamment le décret sur la domination maritime signé par le président Donald Trump, en avril 2025, remodelent les chaînes d'approvisionnement et ont des effets directs sur les ports canadiens. Les frais envisagés par les États-Unis sur les marchandises déchargées dans les ports étrangers et transportées vers les États-Unis pourraient avoir une incidence sur le trafic portuaire canadien. De plus, les droits de douane sur les navires construits en Chine et les associations de flottes pourraient entraîner des frais d'escale importants, modifiant les schémas mondiaux de transport maritime. Aujourd'hui plus que jamais, la productivité portuaire est essentielle à la performance économique nationale du Canada comme l'ont démontré les recherches.

Elle peut être améliorée grâce à une combinaison d'initiatives, allant d'améliorations progressives à des projets d'infrastructure majeurs. L'exemple du programme de gestion active du trafic maritime (AVTM) mis en œuvre par l'Administration portuaire de Vancouver Fraser illustre l'intégration d'outils IA pour optimiser les mouvements des navires et la coordination avec la logistique ferroviaire et routière. Les investissements traditionnels comme le dragage et l'élargissement des chenaux sont essentiels à la sécurité et peuvent attirer des navires plus grands et plus efficaces tout en améliorant la capacité de rotation des navires. D'autres investissements en capital dans les infrastructures incluent l'amélioration et de l'agrandissement des postes d'amarrage existants, la construction de nouveaux terminaux à conteneurs (comme Roberts Bank) ou la création de pôles intermodaux et énergétiques intégrés. Des initiatives innovantes comme le développement de ports intérieurs et la fabrication sur site contribuent également à améliorer la productivité. Pour cette industrie, dont l'objectif ultime est d'assurer un équilibre durable entre la capacité et la demande, la priorité est de réduire en toute sécurité les écarts dans les indicateurs de chargement et de livraison, tels que le temps d'attente et le temps de rotation.



Les administrations portuaires canadiennes (APC) sont régies par le gouvernement fédéral; elles sont financièrement autonomes et soumises à la Loi maritime du Canada. Les APC agissent principalement en tant que propriétaires fonciers, tandis que l'exploitation des terminaux est souvent assurée par des entités distinctes. Bien que les APC cherchent à collaborer et à innover, elles sont freinées par des contraintes juridiques et financières. Ces contraintes pourraient être réduites. Les recommandations comprennent : la reprise et l'achèvement de l'examen de la modernisation des ports ainsi que la modification des cadres de gouvernance afin de permettre : l'augmentation des limites d'emprunt, les investissements privés dans les infrastructures avec des participations au capital, une plus grande collaboration entre les ports et l'expansion des activités portuaires (par exemple, les terminaux intérieurs).

Une nouvelle législation pourrait contribuer à combler le déficit de financement des infrastructures, qui devrait atteindre 10 à 21 milliards de dollars d'ici 2040, et à établir des cadres solides de gouvernance des données afin de soutenir la numérisation et la transparence des chaînes d'approvisionnement. L'intervenant encourage l'exploration de modèles mondiaux (UE, Australie, États-Unis) pour une gouvernance portuaire plus souple.

Le nouvel environnement tarifaire suscite des inquiétudes et la situation demeure inquiétante. La collecte continue de données et les implications pour les flux commerciaux, la capacité et les exigences opérationnelles des ports canadiens représentent une opportunité de recherche.

Eric Harvey, président et directeur général de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC), a parlé de la compétitivité du secteur ferroviaire et des défis liés aux investissements dans les infrastructures

Les droits de douane récemment mis en place par l'administration Trump et leur impact sur le Canada nous obligent à réévaluer la compétitivité de notre économie. Le trafic ferroviaire de marchandises au Canada demeure relativement stagnant, reflétant une croissance et une productivité inférieures à celles de l'économie américaine, avec laquelle le Canada est en concurrence dans de nombreux secteurs industriels. La croissance du PIB réel par habitant du Canada est inférieure à celle des États-Unis (1,4 contre 18,2), ce qui met en évidence des enjeux de compétitivité.

Le commerce transfrontalier est important pour le secteur ferroviaire. Malgré les tensions tarifaires actuelles, les liens économiques à long terme entre le Canada et les États-Unis restent solides. À court terme, une partie du trafic pourrait être redirigée, mais à moyen et long terme, il est peu probable que les États-Unis puissent s'approvisionner à des prix compétitifs auprès d'autres pays pour l'ensemble des biens qu'ils importent du Canada en raison de la proximité géographique des deux marchés. Les chemins de fer canadiens (CPKC et CN) offrent un accès stratégique aux marchés américain et mexicain, et le Mexique est en train de devenir un partenaire commercial alternatif viable.

Cela ne veut pas dire que la situation actuelle n'est pas préoccupante. Les chemins de fer canadiens doivent continuer de rivaliser avec leurs homologues américains. Plusieurs défis doivent être relevés pour garantir des conditions équitables dans cette concurrence.

- Les chemins de fer canadiens font face à de longs délais pour obtenir des permis de construction, malgré un large consensus sur les exigences en matière de consultation environnementale et communautaire. Les délais d'approbation des permis au Canada sont nettement plus longs qu'aux États-Unis (plus de 215 jours contre 75 jours), ce qui entrave le développement des infrastructures. À titre d'exemple, dans le cadre du projet Milton, il a fallu près de quatre ans à l'OTC d'Industrie Canada pour établir et imposer 325 conditions.
- Les chemins de fer canadiens doivent investir dans les infrastructures et les équipements afin de maintenir ou d'augmenter leur productivité et de répondre aux besoins du trafic actuel et futur. En comparaison, les chemins de fer américains et l'industrie américaine bénéficient de politiques fiscales plus avantageuses. Le taux d'amortissement actuel du Canada pour les infrastructures ferroviaires est de 15 %, contre 49 % aux États-Unis. De plus, la récente loi américaine « Big Beautiful Bill » autorise un amortissement immédiat de 100 %, créant ainsi un avantage concurrentiel majeur. Les industries canadiennes desservies par le rail (par exemple, les mines et la foresterie) sont également pénalisées par cette disparité.
- Les chemins de fer canadiens ont également été freinés par des conflits de travail (plus de 60 arrêts de travail en deux ans) qui non seulement réduisent la productivité, mais aussi la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement au Canada.

L'ACFC, en collaboration avec neuf autres associations industrielles représentant les expéditeurs et d'autres partenaires de la chaîne d'approvisionnement, a formé une coalition industrielle dans le cadre de l'initiative « Moving Economies » (<https://movingeconomies.ca/>). Cette initiative vise à promouvoir l'amortissement accéléré afin d'attirer les investissements privés, à accélérer les procédures d'octroi de permis afin de permettre le développement rapide des infrastructures, et à résoudre rapidement les conflits de travail afin d'atténuer les dommages économiques et d'améliorer la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement.

John Corey, président de la Freight Management Association of Canada, a parlé du renforcement de la chaîne d'approvisionnement canadienne en relevant les défis liés à la main-d'œuvre, aux infrastructures et à la numérisation.

Les transports canadiens ont longtemps été négligés par le gouvernement, mais la COVID-19 et les récentes mesures commerciales prises par les États-Unis sous la présidence de Donald Trump ont ravivé l'intérêt gouvernemental pour l'amélioration de la chaîne d'approvisionnement canadienne.

Les perturbations du travail et les pénuries de main-d'œuvre ont réduit la fiabilité et la productivité des chaînes d'approvisionnement canadiennes. Les grèves majeures de 2023 et 2024 (par exemple, la grève des ports de la Colombie-Britannique ou la grève des chemins de fer CN et CPKC) ont eu de graves répercussions sur l'économie. Les décisions du Conseil canadien des relations industrielles ont été critiquées pour leur lenteur. L'absence d'intervention rapide du gouvernement a exacerbé l'impact de ces arrêts de travail. John préconise la mise en place d'un mécanisme structuré pour résoudre les conflits du travail dans les secteurs critiques tels que les transports. Il décrit la situation aux États-Unis, où le Comité présidentiel d'urgence a efficacement atténué la gravité des conflits du travail dans les transports et d'autres secteurs. Il cite les pénuries chroniques de main-

d'œuvre dans les métiers spécialisés (par exemple, les électriciens, les charpentiers) qui menacent les objectifs en matière de logement et d'infrastructures et suggère que des réformes en matière d'immigration et de reconnaissance des diplômes pourraient combler cette pénurie.

La productivité de la chaîne d'approvisionnement peut être améliorée par une meilleure utilisation des infrastructures et l'élimination des goulets d'étranglement. Les infrastructures existantes, y compris les lignes courtes, les ports de Prince Rupert, Thunder Bay et Churchill, ainsi



que la Voie maritime du Saint-Laurent, sont sous-utilisées. Les lignes courtes représentent 20% du réseau ferroviaire canadien et pourraient alléger la congestion. Des idées innovantes (par exemple, un chemin de fer pétrolier vers Prince Rupert, un gazoduc GNL vers Thunder Bay) gagnent du terrain en raison des dynamiques mondiales changeantes. Mais les goulets d'étranglement dans d'autres parties de la chaîne d'approvisionnement mettent du temps à être éliminés en raison des délais d'approbation des projets (par exemple, l'installation intermodale de Milton, le déplacement de Lac-Mégantic) qui sont excessivement longs et découragent l'investissement.

La numérisation et l'intégration des données contribuent à améliorer les processus de la chaîne d'approvisionnement. Malgré son image traditionnelle, l'industrie ferroviaire est technologiquement avancée, notamment par l'adoption de technologies telles que des caméras à grande vitesse pour les inspections de trains et l'équipement des wagons de rails pour surveiller les conditions des voies et prévenir les déraillements. Ces dispositifs génèrent des données en temps réel qui sont essentielles pour la prise de décisions opérationnelles et la productivité. Toutefois le manque d'interopérabilité entre les systèmes de la chaîne d'approvisionnement constitue un obstacle majeur à la transparence de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Une solution potentielle est de mettre en place un document de transport électronique commun à tous les modes de transport, afin de rationaliser les opérations.

En résumé, la chaîne d'approvisionnement canadienne peut améliorer sa productivité grâce à différents leviers:

- Mettre en place un mécanisme de résolution des conflits de travail adapté aux secteurs d'infrastructure critique.
- Promouvoir des réformes en matière d'immigration et de reconnaissance des qualifications pour remédier aux pénuries de main-d'œuvre qualifiée.

- Accélérer les processus d'approbations des projets d'infrastructure pour attirer les investissements.
- Soutenir le développement de plateformes numériques interopérables et le partage de données en temps réel à travers la chaîne d'approvisionnement.

Angela Splinter, PDG de Trucking HR Canada, s'est concentrée sur les défis de la main-d'œuvre et la productivité dans le secteur canadien du transport routier.

Trucking HR Canada est une organisation nationale à but non lucratif axée sur les ressources humaines et le développement de la main-d'œuvre dans le transport et la logistique. Les informations sur le marché du travail (IMT) sont essentielles à tous les programmes.

Le conférencier a identifié les tendances du marché du travail et les défis actuels, notamment:

- Taille de la main-d'œuvre : app. 753 000 travailleurs, dont 44 % sont des conducteurs.
- Il y a des pénuries persistantes de conducteurs qui ont atteint un pic de 25 000 postes vacants en 2022 et ont été réduites à 13 000 à la fin 2024.
- Le premier trimestre 2025 a vu une perte de 25 000 postes non-conducteurs (par exemple, RH, administration, gestion), tandis que le nombre de conducteurs a légèrement augmenté.
- Une formation obligatoire de niveau d'entrée (MELT) est requise pour les permis commerciaux, mais elle est insuffisante pour la préparation sur la route.
- Les entreprises doivent investir dans des programmes de complétion de formation, qui varient considérablement et manquent de standardisation.
- La nature transitoire des conducteurs entraîne des coûts de réintégration répétés.
- L'augmentation des coûts commerciaux a conduit à un arrêt de la formation de nouveaux conducteurs, ce qui risque de provoquer de futures pénuries. Ces coûts commerciaux en hausse sont la principale préoccupation des employeurs, surpassant pour la première fois en plusieurs années les pénuries de conducteurs.
- 84 % des employeurs considèrent les pénuries de conducteurs comme une réalité structurelle du secteur.
- Les employeurs privilégient la rétention à l'intégration en raison des pressions liées aux coûts.

Le transport routier est réglementé au niveau fédéral par le Code canadien du travail. Le Trucking HR constate que les employeurs de petite et moyenne taille font face à des exigences administratives croissantes, y compris la formation obligatoire (par exemple, prévention du harcèlement, prévention de la violence) et la conformité à la Loi canadienne sur l'accessibilité et aux exigences d'équité salariale. Ces exigences affectent la productivité, en particulier pour les employeurs ayant une capacité RH limitée. Certaines pistes d'action à considérer pour répondre aux défis RH afin d'améliorer la productivité dans le secteur du transport routier sont :

- Standardiser les programmes d'intégration des conducteurs afin de réduire les redondances et d'améliorer l'efficacité.
- S'attaquer aux charges administratives des employeurs de petite et moyenne taille par le biais d'un examen des politiques ou de mécanismes de soutien.
- Surveiller les tendances du marché du travail et continuer l'engagement des employeurs pour combler les lacunes de données et éclairer les stratégies de main-d'œuvre.

Pedro Antunes a modéré une longue discussion. Certains des principaux points de discussion qui ont ajouté aux sujets du panel ou ont soulevé de nouvelles idées étaient :

Les barrières commerciales interprovinciales

Un fort consensus s'est dégagé sur le fait que l'élimination des barrières commerciales interprovinciales pourrait générer des avantages économiques significatifs (estimés entre 80 et 200 milliards de dollars), avec des exemples incluant les restrictions actuelles sur le transport d'alcool et la mobilité professionnelle (par exemple, les métiers certifiés). Cette harmonisation aurait des répercussions positives sur l'expansion des échanges interprovinciaux et des flux de transport. Une certaine résistance est anticipée de la part des syndicats du secteur public préoccupés par les pertes d'emplois, mais un optimisme a été exprimé quant aux progrès réalisés, notamment avec la signature de la Nouvelle-Écosse et de l'Ontario.

Résilience de la chaîne d'approvisionnement et impacts tarifaires

Les avis étaient partagés quant à l'impact des menaces tarifaires. Certaines entreprises absorbent les coûts ou augmentent les prix, tandis que d'autres améliorent leur efficacité ou explorent des déménagements. Le public a partagé le constat des panélistes que les chaînes d'approvisionnement sont rigides et lentes à se reconfigurer, et que les nouveaux investissements sont prudents dans cet environnement tarifaire incertain. Les premiers signes d'impact incluent une réduction des expéditions de minerais et une augmentation des volumes de conteneurs. Les perspectives à long terme restent positives, avec une croissance attendue du trafic dans les grands ports (par exemple, Vancouver, Montréal).

Consolidation de l'industrie et tendances du marché du travail

Le secteur du transport routier connaît une consolidation et des faillites après une récession post-fret. Les participants conviennent que la consolidation semble avoir entraîné des pertes d'emplois concentrées dans des rôles non liés à la conduite plutôt que chez les conducteurs dont le nombre reste stable. En même temps, la facilité de création d'une entreprise de transport pendant la pandémie a peut-être contribué à l'instabilité actuelle.

Comparaisons de productivité et innovation

Des préoccupations ont de nouveau été soulevées concernant le retard de productivité du Canada par rapport aux États-Unis. Mais les gains de productivité aux États-Unis pourraient être concentrés chez quelques grands acteurs de la technologie, soulevant des questions sur l'impact économique plus large et sur la comparabilité avec du secteur canadien du transport.

Rôle du gouvernement dans l'innovation et la réglementation

La discussion publique a généralement appuyé les recommandations des intervenants pour améliorer l'environnement économique et réglementaire dans lequel le secteur des transports de la chaîne d'approvisionnement peut innover et augmenter sa productivité, notamment:

- La réduction des charges réglementaires et administratives. Harmoniser et rationaliser les processus réglementaires pour réduire la duplication et les retards entre les agences et à travers les provinces.
- Le soutien aux initiatives politiques pour éliminer les barrières au commerce interprovincial et à la mobilité professionnelle.
- L'amélioration du processus du gouvernement fédéral pour atténuer les perturbations de la main-d'œuvre.
- La création de conditions propices à l'innovation et à l'investissement du secteur privé. Cela inclut des approbations de projets plus rapides (ex : permis de construire), un cadre fiscal plus équitable et une flexibilité financière pour les autorités portuaires et les investisseurs en infrastructures.
- L'exploration d'opportunités de recherche sur l'efficacité réglementaire et son impact sur la sécurité et la productivité.

Luncheon Address : Monday, May 26, 2025

An interview with Marc-Olivier Ranger, Alto's Chief Strategic Policy and Partnership Officer

Interview by Gerry Kolaitis, Summary by Elizabeth Drake

Marc-Olivier Ranger shared the vision and status of Alto, a new stand-alone high speed rail (HSR) project linking Toronto and Quebec City, whose development is being managed by federal Crown Corporation Alto. The new HSR service would encompass Toronto, Peterborough, Ottawa, Montreal, Trois-Rivieres, and Quebec City. It is expected to include over 1,000 km of new, dedicated rail track, with a fully electrified rail service.

In February 2025, the Government of Canada announced \$3.9 billion to advance the Alto project, covering detailed planning, structuring and engineering (but not construction). Alto selected a large consortium of private companies – Cadence – to help the Crown plan and develop the new network. On financing, the Alto commercial approach will be to work with the private sector for 3-5 years to design the project in such a way as to derisk the project, to attract financing for construction and execution in future.

Marc-Olivier explained that the objective of building a new high-speed rail system – as opposed to the slower “High Frequency Rail” project previously considered – is to attract more ridership through offering significantly reduced travel times. The Alto HSR project would provide services that are half the current driving times between destinations along the corridor.

Marc-Olivier explained that HSR is integral to unlocking economic opportunity and productivity. He discussed the need for HSR in Canada, highlighting population growth from 14 to 18 million in 20 years and the country's low productivity compared to other G7 nations. He emphasized that HSR would improve connectivity, reduce congestion, and increase economic opportunities by allowing easier commuting between major cities. He also noted that while some argue against HSR due to Canada's sparse population and challenging weather conditions, successful examples from other countries demonstrate the significant economic and social benefits of such infrastructure.



Marc-Olivier also noted the economic impact of high-speed rail projects, citing a study that found a \$27 billion loss in economic activity if such projects are not advanced. He emphasized the importance of addressing regulatory approvals and land acquisition on coming years, noting that these are critical steps before any physical construction can begin. He highlighted the need for stakeholder engagement and Indigenous consultation, stating that the project should be seen as an opportunity to build communities and bring prosperity.

Entretien avec Marc-Olivier Ranger, Directeur de la politique stratégique et des partenariats d'Alto

Entretien par Gerry Kolaitis, Sommaire par Elizabeth Drake

Marc-Olivier Ranger a présenté la vision et l'état d'avancement d'Alto, un nouveau projet de train à grande vitesse (TGV) autonome reliant Toronto et Québec, dont le développement est géré par la société d'État fédéral Alto. Le nouveau service de TGV desservirait Toronto, Peterborough, Ottawa, Montréal, Trois-Rivières et Québec. Il devrait comprendre plus de 1 000 km de nouvelles voies ferrées dédiées, avec un service ferroviaire entièrement électrifié.

En février 2025, le gouvernement du Canada a annoncé un investissement de 3,9 milliards de dollars pour faire avancer le projet Alto, couvrant la planification détaillée, la structuration et l'ingénierie (mais pas la construction). Alto a sélectionné un grand consortium d'entreprises privées, Cadence, pour aider la société d'État à planifier et à développer le nouveau réseau. En matière de financement, l'approche commerciale d'Alto consistera à travailler avec le secteur privé pendant 3 à 5 ans afin de concevoir le projet de manière à en réduire les risques et à attirer des financements pour la construction et la mise en œuvre futures.

Marc-Olivier a expliqué que l'objectif de la construction d'un nouveau système ferroviaire à grande vitesse – par opposition au projet de « train à grande fréquence » plus lent précédemment envisagé – est d'attirer davantage d'usagers en offrant des temps de trajet considérablement réduits. Le projet Alto HSR permettrait de réduire de moitié les temps de trajet actuels entre les destinations situées le long du corridor.

Marc-Olivier a expliqué que le TGV est essentiel pour libérer le potentiel économique et la productivité. Il a évoqué la nécessité du TGV au Canada, soulignant la croissance démographique de 14 à 18 millions d'habitants en 20 ans et la faible productivité du pays par rapport aux autres nations du G7. Il a souligné que le TGV améliorerait la connectivité, réduirait les embouteillages et augmenterait les opportunités économiques en facilitant les déplacements entre les grandes villes. Il a également fait remarquer que si certains s'opposent au TGV en raison de la faible densité de population du Canada et des conditions météorologiques difficiles, les exemples réussis d'autres pays démontrent les avantages économiques et sociaux importants d'une telle infrastructure.

Marc-Olivier a également souligné l'impact économique des projets de train à grande vitesse, citant une étude qui a révélé une perte de 27 milliards de dollars en activité économique si ces projets ne sont pas menés à bien. Il a insisté sur l'importance de régler les questions d'approbation réglementaire et d'acquisition de terrains dans les années à venir, soulignant qu'il s'agit là d'étapes cruciales avant que la construction physique puisse commencer. Il a souligné la nécessité d'impliquer les parties prenantes et de consulter les populations autochtones, affirmant que le projet doit être considéré comme une occasion de bâtir des communautés et d'apporter la prospérité.



CTRF SCHOLARSHIPS AND AWARDS

CTRF awards a number of prizes and scholarships every year with the dual objectives of incentivizing research in Canadian transportation and logistics, and encouraging the development of highly qualified professional who will contribute to the sector going forward.

The 2026 – 2027 CTRF Scholarship Application portal is now open!

Visit the [CTRF website](#) for details.

Scholarship applications are due December 5 , 2025

CTRF Scholarship Recipients 2025 – 2026

Congratulations to the following students and thank you to our sponsors!

Transport Canada Scholarship Recipients

- Ifratul Hoque, University of British Columbia – Okanagan
- Niaz Mahmud, Dalhousie University
- Imrul Kayes Shafie, University of British Columbia – Okanagan
- Arunaunakirinathan Vajeeran, Dalhousie University

CN Rail Scholarship Recipient

- Jakir Ansari, University of Windsor

2025 CTRF Conference Paper and Poster Winners

- Ron Rice Award for Best Conference Paper: Terence Dimatulac, Hanna Maoh & Rupp Carriveau (University of Windsor). *Planning the future of charging infrastructure and electricity demand for long-haul electric vehicles in Ontario, Canada under various scenarios.*
- Second Place: Mausam Duggal (WSP), Eric Miller (University of Toronto), Nemanja Radakovic (WSP), Adam Lanigan (Halifax Regional Municipality) & Stephen McCarthy (JRTA). *Activity-based models and their democratization - the new age of transportation planning.*
- Third Place: Mohammad Haghghi, Ladan Berahman & Eric J. Miller (University of Toronto). *Investigating the accuracy, transferability and efficiency of different mode imputation methods with GPS data.*
- Best Conference Poster: Shedrach Ezenwali, Simon Fraser University

Plenary II: People Mobility: What's the future of "productive" people mobility?

Moderator : Dr. Trevor Hanson, University of New Brunswick

Report by: Carly MacEacheron

Plenary II featured four panelists: Sean Keenan from Housing, Infrastructure and Communities Canada; Vince Accardi from Motor Coach Association; Chantal Trudel from Carleton University's School of Industrial Design; and Jeff Leiper, City Councillor at the City of Ottawa.

Sean Keenan, Director General, Housing, Infrastructure and Communities Canada

Sean provided an overview of Housing, Infrastructure and Communities Canada (HICC)'s mandate and recent efforts to understand transportation needs on a consistent, systematic way across the country. Prior to 2016, HICC primarily relied on municipalities to provide infrastructure data. Since then, significant investment has been made in synthesizing data at a national level and working with municipalities to identify transportation needs, particularly as they related to public transit and access to destinations.

Sean highlighted four recent efforts by the HICC that have shaped thinking related to transportation: A review with Statistics Canada of whether infrastructure is equitably distributed in terms of providing access to destinations; a national infrastructure plan; providing permanent public transit funding, including for important projects with universities and organizations to explore low-carbon mobility, transit equity, and infrastructure planning; and the expansion of the HICC's mandate to include housing. Importantly, the HICC and partners have identified a significant gap in national transportation data and are developing a National Transportation Survey, which will begin data collection in 2026. Through all of these efforts, the HICC has identified a critical link between housing, transportation, and economic productivity. Better integration of these domains is essential for Canada's future prosperity and livability.

Vince Accardi, President, Motor Coach Association

Vince focused his talk on the challenges facing private motorcoach operators in Canada, such as Flixbus and Coach Canada. The industry was already facing challenges before the COVID-19 pandemic, with declining ridership and the 2018 exit of Greyhound from Western Canada. The pandemic further devastated the sector, and unlike in the U.S., Canadian governments did not provide targeted support to sustain intercity bus services. As a result, many rural and Indigenous communities were left completely disconnected, with no viable transportation alternatives.

While some provinces have offered short-term relief, it has been insufficient to maintain long-term operations. Vince emphasized the need for a national strategy to restore bus connectivity, especially across provinces, and noted that the current funding structures exclude private operators from accessing transit-related grants. A federal approach to intercity bus planning and funding is needed, as private operators are essential to reconnecting communities. Vince noted that transportation is a key indicator of social and economic inclusion and productivity, and private operators are willing to help achieve these goals.

Chantal Trudel, Director of Carleton's School of Industrial Design

Chantal provided an overview of recent work from the Carleton School of Industrial Design's "Design for Public Health" lab and how it can shape transportation futures. The lab explores transportation as a vital component of community well-being. Their research is grounded in ergonomics and human factors, aiming to optimize both human experience and system performance. Collaborations with institutions like the National Research Council have led to studies on air travel for older adults, people living with obesity, and accessible travel during COVID-19. A notable example is a student project to test wearable boarding passes and an airport beacon wayfinding system which was informed by direct feedback from seniors, illustrating the lab's commitment to user-centered design.

Chantal highlighted a long-term research project on the challenges that older adults face in air travel, such as gate changes, baggage handling, long walking distances, and narrow aisles. Through participatory co-design sessions with seniors across Canada, they found that engaging with other passengers and staff make a significant difference in older adults' air travel experience, consistency in available technologies is needed to ease the experience, and generally that design for a diversity of needs and experiences is imperative. These examples highlight how meaningful engagement with the community facilitates design that respond to real experiences and needs of those using transportation systems.

Jeff Leiper, City Councillor, Kitchissippi, City of Ottawa & Chair, Planning & Housing Committee

Councillor Leiper argues that mobility should be measured not just by economic output but by how well it enables people to live full, connected lives—accessing libraries, shops, schools, and workplaces safely, affordably, and conveniently. He highlights the negative impacts of postwar urban sprawl, including overstretched infrastructure and car-centric planning, which have led to congestion, environmental harm, and unsafe conditions for pedestrians and cyclists. A shift toward active and public transportation is needed to reduce greenhouse gas emissions and manage urban growth sustainably.

Ottawa's Official Plan aims for a majority of trips to be made by sustainable modes by 2046, a goal that is supported by policies like eliminating parking minimums, increasing density near transit, and promoting 15-minute communities. The City is investing in transit infrastructure, including a 65-kilometre LRT network, and enhancing walking and cycling facilities. However, political support for these changes depends on clear, accessible information to help residents understand and accept trade-offs like reduced parking. Councillor Leiper called on researchers to help answer key questions about travel behavior, transit pricing, and the real impacts of infrastructure changes like bike lanes, underscoring the need for evidence-based policymaking.

Panel discussion:

The panel discussion explored the multifaceted concept of "productive people mobility," emphasizing the need for data-driven, human-centered, and context-sensitive transportation planning. Panelists highlighted the importance of meaningful metrics and data, setting targets, and

developing strong policy while meaningfully engaging with the community. They stressed the need for better data sharing, especially from private operators, and for federal leadership in coordinating solutions across jurisdictions. The conversation also addressed the challenges of implementing innovative ideas, like wearable boarding passes, and the need for pilot projects and behavioral uptake studies to de-risk large-scale investments.

A recurring theme was the tension between individual preferences—particularly car dependency—and collective societal goals like sustainability, affordability, and equity. Panelists called for better integration of intercity and local transit, more inclusive governance, and transparent communication about trade-offs and constraints. They emphasized that successful mobility systems require not just good design, but also reliable execution and public trust. Ultimately, the discussion underscored that productive mobility is not just about moving people efficiently, but about enabling healthier, more connected, and more equitable communities through thoughtful, evidence-based, and adaptable transportation strategies.

Plénière 2 - Mobilité des personnes : quel est l'avenir pour la mobilité « productive » des personnes ?

Modérateur : Dr. Trevor Hanson, Université du Nouveau-Brunswick

Rapport de : Carly MacEacheron

La seconde séance plénière a réuni quatre panélistes : Sean Keenan, de Logement, Infrastructure et Collectivités Canada; Vince Accardi, de la Motor Coach Association; Chantal Trudel, de l'École de design industriel de l'Université Carleton et Jeff Leiper, conseiller municipal de la ville d'Ottawa.

Sean Keenan, directeur général, Logement, Infrastructure et Collectivités Canada

Sean a exposé le mandat de Logement, Infrastructure et Collectivités Canada (LICC) et des efforts récemment déployés pour comprendre les besoins en matière de transport de manière cohérente et systématique à l'échelle du pays. Avant 2016, LICC s'appuyait principalement sur les municipalités pour fournir des données sur les infrastructures. Depuis 2016, LICC a investi de manière significative pour synthétiser les données à l'échelle nationale et collaborer avec les municipalités afin d'identifier les besoins en matière de transport, en particulier ceux liés aux transports publics et à l'accès aux destinations.

Sean a souligné quatre efforts récents du LICC qui ont façonné la réflexion sur les transports : un examen avec Statistique Canada sur l'équité d'accès aux destinations ; l'élaboration d'un plan national d'infrastructure ; le financement permanent des transports en commun, y compris pour des projets importants avec des universités et des organisations afin d'explorer la mobilité à faible émission de carbone, l'équité en matière de transport et la planification des infrastructures ; et l'élargissement du mandat pour inclure le logement. Le LICC et ses partenaires ont identifié une lacune importante dans les données nationales sur les transports et sont en train d'élaborer une enquête nationale sur les transports, dont la collecte de données débutera en 2026. Ces initiatives ont permis d'identifier un lien essentiel entre le logement, les transports et la productivité économique. Une meilleure intégration de ces domaines est essentielle pour la prospérité et la qualité de vie future du Canada.

Vince Accardi, président, Motor Coach Association

Vince a centré son intervention sur les défis auxquels sont confrontés les opérateurs privés d'autocars au Canada, tels que Flixbus et Coach Canada. Le secteur était déjà fragilisé avant la pandémie de COVID-19, avec une baisse de la fréquentation et le départ de Greyhound de l'Ouest canadien en 2018. La pandémie a encore aggravé la situation du secteur et, contrairement aux États-Unis, les gouvernements canadiens n'ont pas offert de soutien ciblé pour maintenir les services d'autobus interurbains. En conséquence, de nombreuses communautés rurales et autochtones se sont retrouvées complètement isolées, sans alternative de transport viable.

Certaines provinces ont proposé des mesures d'aide à court terme, mais celles-ci se sont révélées insuffisantes pour maintenir les opérations à long terme. Vince a souligné la nécessité d'une stratégie nationale pour rétablir la connectivité des bus, en particulier entre les provinces, et a fait remarquer que les obstacles liés aux structures de financement actuelles empêchent les opérateurs privés d'accéder aux subventions liées aux transports en commun. Une approche

fédérale de planification et de financement des bus interurbains est nécessaire, car les opérateurs privés sont essentiels pour reconnecter les communautés. M. Vince a fait remarquer que le transport constitue un indicateur clé de l'inclusion sociale et économique et de la productivité, et que les opérateurs privés sont disposés à contribuer à la réalisation de ces objectifs.

Chantal Trudel, directrice de l'École de design industriel de Carleton

Mme Trudel a présenté les travaux récents du laboratoire « Design for Public Health » (Conception pour la santé publique) de l'École de design industriel de Carleton et leur potentiel pour façonner l'avenir des transports. Le laboratoire considère les transports comme un levier essentiel du bien-être communautaire. Leurs recherches sont fondées sur l'ergonomie et les facteurs humains, dans le but d'optimiser à la fois l'expérience humaine et les performances du système. Des collaborations avec des institutions telles que le Conseil national de recherches. Ces partenariats ont donné lieu à des études sur les voyages en avion pour les personnes âgées, les personnes souffrant d'obésité et sur l'accessibilité pendant la COVID-19. Un exemple notable est un projet étudiant visant à tester des cartes d'embarquement portables et un système de guidage par balises dans les aéroports. Ce projet s'est appuyé sur les commentaires directs de personnes âgées, illustrant l'engagement du laboratoire en faveur d'une conception centrée sur l'utilisateur.

Chantal a présenté un projet de recherche à long terme sur les défis auxquels sont confrontées les personnes âgées dans les transports aériens, tels que les changements de porte d'embarquement, la manutention des bagages, les longues distances à parcourir à pied et les couloirs étroits. À travers des ateliers de co-conception participatives avec des personnes âgées de tout le Canada, ils ont constaté que le fait d'interagir avec les autres passagers et le personnel fait une différence significative dans l'expérience des personnes âgées en matière de transport aérien, que l'uniformité des technologies disponibles facilite grandement leur expérience et que, d'une manière générale, il est impératif de concevoir des solutions adaptées à la diversité des besoins et des expériences. Ces exemples illustrent l'importance d'un engagement communautaire réel pour concevoir des solutions adaptées aux besoins concrets des utilisateurs des systèmes de transport.

Jeff Leiper, conseiller municipal, Kitchissippi, Ville d'Ottawa et président du Comité de l'urbanisme et du logement

Le conseiller Leiper soutient que la mobilité ne doit pas être évaluée uniquement selon des critères économiques. Elle doit aussi permettre aux gens de mener une vie épanouie et connectée, en facilitant l'accès aux bibliothèques, aux magasins, aux écoles et aux lieux de travail de manière sûre, abordable et pratique. Il souligne les effets négatifs de l'étalement urbain de l'après-guerre, notamment la saturation des infrastructures et l'aménagement du territoire centré sur la voiture, qui ont entraîné des embouteillages, des dommages environnementaux et des conditions dangereuses pour les piétons et les cyclistes. Il est nécessaire de s'orienter vers des modes de transport actif et public afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de gérer la croissance urbaine de manière durable.

Le plan officiel d'Ottawa vise à ce que la majorité des déplacements soient effectués par des modes de transport durables d'ici 2046, un objectif soutenu par des politiques telles que la suppression des exigences minimales en matière de stationnement, l'augmentation de la densité à proximité des transports en commun et la promotion des communautés de 15 minutes. La ville investit dans les infrastructures de transport en commun, notamment un réseau de tramway de 65 kilomètres, et améliore les installations destinées aux piétons et aux cyclistes. Cependant, le soutien politique à ces changements dépend de la disponibilité d'informations claires et accessibles qui aident les habitants à comprendre et à accepter les compromis, tels que la réduction du nombre d'espaces de stationnement. Le conseiller Leiper a appelé les chercheurs à éclairer des enjeux clés liés aux comportements de déplacement, à la tarification des transports en commun et aux impacts réels des changements d'infrastructure tels que les pistes cyclables, soulignant la nécessité d'élaborer des politiques fondées sur des données probantes.

Table ronde :

La table ronde a exploré le concept multiforme de « mobilité productive des personnes ». Elle a mis en lumière la nécessité d'une planification des transports fondée sur des données, centrée sur l'humain et adaptée au contexte. Les participants ont souligné l'importance de données pertinentes, d'objectifs clairs et de politiques robustes en associant activement la communauté. Ils ont insisté sur la nécessité d'améliorer le partage des données, en particulier celles provenant des opérateurs privés, et sur le rôle central du gouvernement fédéral dans la coordination des solutions entre les différentes juridictions. La conversation a également abordé les défis liés à la mise en œuvre d'idées innovantes, comme les cartes d'embarquement portables, et la nécessité de projets pilotes et d'études comportementales pour réduire les risques liés aux investissements à grande échelle.

Un thème récurrent était la tension entre les préférences individuelles, en particulier la dépendance à la voiture, et les objectifs collectifs de durabilité, d'équité et d'accessibilité. Les panélistes ont appelé à une meilleure intégration des transports interurbains et locaux, à une gouvernance plus inclusive et à une communication transparente sur les compromis et les contraintes. Ils ont souligné que pour être efficaces, les systèmes de mobilité doivent non seulement être bien conçus, mais aussi être mis en œuvre de manière fiable et bénéficier de la confiance du public. En fin de compte, la mobilité productive ne se limite pas à déplacer efficacement les personnes. Elle vise à créer des communautés plus saines, plus connectées et plus équitables grâce à des stratégies de transport réfléchies, fondées sur des données probantes et adaptables.

Luncheon Address: Tuesday, May 27, 2025

Forging New Routes: Reconciliation and Innovation in Transportation for Sustainable Supply Chains

Kim Baird, Director, Canada Infrastructure Bank; Chief Administrative Officer, Tsawwassen First Nation

Report by Don McKnight

Kim Baird's presentation focused on the importance of reconciliation in building resilient, sustainable and inclusive supply chains and why reconciliation in transportation is both a moral obligation and an economic and policy opportunity. Transportation infrastructure cuts across Indigenous lands or follows traditional Indigenous routes in many instances, so Indigenous exclusion from transportation projects is no longer a viable option.

Kim's very informative presentation touched on the impacts of the Truth and Reconciliation Commission and the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous People (UNDRIP) adopted in 2007 by the UN General Assembly. This led to legislation adopted by British Columbia in 2019 and by the Federal government in 2021 to update provincial and federal laws to be consistent with UNDRIP.

Environmental assessments have also been evolving. Indigenous knowledge and traditional ecological knowledge are now an important part of these assessments and indigenous rights should be accommodated in the very early stages of these assessments. Several examples were provided.

Kim stressed that reconciliation in transportation means meaningful participation, shared ownership and equitable benefit for Indigenous peoples. Government initiatives such as the Canada Infrastructure Bank and the Federal Guaranteed Loan program are enabling Indigenous equity and participation in transportation projects. She provided an example of the Tsawwassen First Nation which is collaborating with the Port of Vancouver and is pursuing equity in the Roberts Bank Terminal 2 project.

She emphasized that there must be collaboration in the transportation sector across Indigenous nations, government and the private sector. The private sector should align procurement with Indigenous businesses, build long-term partnerships and invest in Indigenous capacity. The transportation sector has a unique role and responsibility to lead in reconciliation because it connects the economy and communities in a profound way.

Kim challenged people to move forward with a vision of co-created infrastructure, co-owned opportunities and a more inclusive economy for all where indigenous nations are partners, not afterthoughts in planning, ownership and prosperity.



Discours du déjeuner: mardi 27 mai 2025

Créer de nouvelles voies: Réconciliation et innovation dans les transports pour des chaînes d'approvisionnement durables

Kim Baird, directrice, Banque de l'infrastructure du Canada; directrice générale, Première Nation de Tsawwassen
Rapport de Don McKnight

La présentation de Kim Baird a porté sur l'importance de la réconciliation dans la mise en place de chaînes d'approvisionnement résilientes, durables et inclusives. Elle a expliqué pourquoi la réconciliation dans le domaine des transports est à la fois une obligation morale et une opportunité économique et politique. Les infrastructures de transport traversent souvent les terres autochtones ou suivent les routes traditionnelles autochtones. L'exclusion des Autochtones des projets de transport n'est donc plus envisageable.

La présentation très informative de Kim a abordé les répercussions de la Commission de vérité et réconciliation et de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones (UNDRIP) adoptés en 2007 par l'Assemblée générale des Nations Unies. Ces engagements ont mené à l'adoption d'une législation par la Colombie-Britannique en 2019 et par le gouvernement fédéral en 2021 afin de mettre à jour les lois provinciales et fédérales pour les rendre conformes à l'UNDRIP.

Les évaluations environnementales ont également évolué. Les connaissances autochtones et les connaissances écologiques traditionnelles font désormais partie intégrante de ces évaluations, et les droits des Autochtones doivent être pris en compte dès les premières étapes de ces évaluations. Plusieurs exemples ont été fournis.

Mme Kim a souligné que la réconciliation dans le domaine des transports passe par une participation significative, un partage des responsabilités et des avantages équitables pour les peuples autochtones. Des initiatives gouvernementales telles que la Banque d'infrastructure du Canada et le programme fédéral de prêts garantis permettent aux Autochtones de participer et d'avoir leur mot à dire dans les projets de transport. Elle a donné l'exemple de la Première Nation Tsawwassen, qui collabore avec le port de Vancouver et cherche à obtenir une participation équitable dans le projet Roberts Bank Terminal 2.

Elle a souligné la nécessité d'une collaboration dans le secteur des transports entre les nations autochtones, le gouvernement et le secteur privé. Le secteur privé devrait aligner ses achats sur les entreprises autochtones, établir des partenariats à long terme et investir dans les capacités autochtones. Le secteur des transports a un rôle et une responsabilité uniques à jouer dans la réconciliation, car il relie profondément l'économie et les communautés.

Kim a mis les gens au défi : aller de l'avant avec une vision d'infrastructures co-crées, d'opportunités co-détenues et d'une économie plus inclusive pour tous, où les nations autochtones sont des partenaires et non des éléments secondaires dans la planification, la propriété et la prospérité.



Thank you to our 2025 CTRF Annual Conference supporters



Transport
Canada

Transports
Canada

mcmillan



Railway Association
of Canada

Association des chemins
de fer du Canada



Association of
Canadian Port
Authorities

The leading voice of Canadian ports

Association des
administrations
portuaires canadiennes

La voix principale des ports canadiens



CROSS-BORDER
INSTITUTE

FREIGHT MANAGEMENT
ASSOCIATION OF CANADA

ASSOCIATION CANADIENNE
DE GESTION DU FRET



the **PIER** | Le **CIPER**

CHAMBER OF
MARINE COMMERCE



CHAMBRE DE
COMMERCE MARITIME

www.MarineDelivers.com

WESTAC

Inter**VISTAS**

CTRF 2025 – 2026 Board of Directors

President: Adrian Lighstone
Executive VP: Jody Kositsky
VP Awards: Mahmudur Fatmi
VP External Affairs: Jim Frost
VP External Support: Don McKnight
VP Finance & Treasury: Gerry Kolaitis
VP Meetings: Ahsan Habib
VP Organization and Development: Glareh Amirjamshidi
VP Program: Sarah Harlley
VP Publications: Joseph Monteiro
Secretary: Elizabeth Drake

Councillors: Trevor Hanson, Amélie Clement, Bill Denning, Carly MacEacheron, Catherine Morency, Garland Chow, Joel Carlson, Jonathan Thibault, Larry McKeown, Mark Hemmes, Romaine Morrison, Ryan Gallagher, Vijay Gill.

CTRF / GRTC

P.O. Box 67013

RPO Westboro, Ottawa, ON

K2A 4E4

www.ctrf.ca

info@ctrf.ca