

marchandises vers les marchés, améliorent la traversée de la frontière et fournissent des services intermodaux de qualité. Par exemple, CP Rail s'est associé à la Norfolk Southern pour amener la technologie rail-route sur le marché ontarien. Quant au CN, il s'est allié à l'entreprise américaine de camionnage J.B. Hunt pour fournir des services intermodaux rail-route.

Le CN innove lui aussi, notamment en concluant des alliances stratégiques avec la Burlington Northern, l'Union Pacific et la Norfolk Southern, qui amélioreront les services offerts à une bonne partie de l'Amérique du Nord.

CP Rail a mis au point des conteneurs dont il se sert au pays exclusivement. Chaque conteneur peut être déchargé à la gare d'arrivée pour y être chargé sur un camion à plate-forme afin d'être livré sans délai à destination. Ce service représente un grand avantage par rapport au ferroutage, lequel exige le déchargement de tous les conteneurs en gare d'arrivée avant que ceux-ci puissent être préparés pour le transbordement.

En association avec APL Land Transport Services, le

CN Amérique du Nord a mis en place la première liaison par conteneur Canada-États-Unis-Mexique. Le nouveau service relie la ligne du CN Toronto-Montréal-Maritimes aux services offerts par APL entre Chicago et Mexico, en passant par Laredo (Texas).

Les transporteurs ferroviaires américains ont réussi à pénétrer plusieurs marchés canadiens. La Burlington Northern, par exemple, est devenue un concurrent de taille pour les expéditions de produits forestiers de la Colombie-Britannique. Les Maersk and American President Lines se sont associées aux compagnies de chemin de fer américaines pour amener des trains de conteneurs gerbés du port de Seattle, aux États-Unis, vers Toronto et Montréal.

Les compagnies de chemin de fer du Canada ont inauguré le service de conteneurs gerbés à Halifax et à Vancouver, ce qui leur permet d'économiser jusqu'à 25 % des coûts que représente l'exploitation de trains de conteneurs classiques. Le gavage constitue ainsi un autre avantage du système intermodal, sur le plan concurrentiel, puisqu'il permet

de doubler la quantité de fret transporté. Le CN et le CP ont tous deux investi des millions de dollars dans la modification des tunnels et des viaducs sur le réseau ferroviaire existant d'un bout à l'autre du Canada.

AVANTAGE CANADA

Un partenariat connu sous le nom d'Avantage Canada a été établi entre la Société canadienne des ports, CP Rail et CN Amérique du Nord en vue de faciliter le transport du fret d'un bout à l'autre du Canada, des États-Unis et du Mexique. Il vise la réduction des coûts, la fiabilité des délais de livraison et l'élimination des dommages dans la manutention des marchandises.

Avantage Canada favorise l'utilisation des systèmes intermodaux et la mise au point de systèmes destinés à l'échange électronique de données entre les transporteurs. Avantage Canada a aussi appuyé la mise sur pied de conseils de porte d'entrée dans la plupart des grands ports du Canada. Ceux-ci travailleront à l'amélioration continue du transport intermodal.