



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

POUR L'ÉTABLISSEMENT D'UNE STRATÉGIE CANADIENNE SUR LES TRANSPORTS ET LA LOGISTIQUE : RAPPORT INTÉRIMAIRE



La présidente
L'hon. Judy A. Sgro

FÉVRIER 2019

42^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : www.noscommunes.ca

**POUR L'ÉTABLISSEMENT D'UNE STRATÉGIE
CANADIENNE SUR LES TRANSPORTS ET LA
LOGISTIQUE : RAPPORT INTÉRIMAIRE**

**Rapport intérimaire du Comité permanent
des transports, de l'infrastructure
et des collectivités**

**La présidente
L'hon. Judy A. Sgro**

FÉVRIER 2019

42^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

AVIS AU LECTEUR

Rapports de comités présentés à la Chambre des communes

C'est en déposant un rapport à la Chambre des communes qu'un comité rend publiques ses conclusions et recommandations sur un sujet particulier. Les rapports de fond portant sur une question particulière contiennent un sommaire des témoignages entendus, les recommandations formulées par le comité et les motifs à l'appui de ces recommandations.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

PRÉSIDENTE

L'hon. Judy A. Sgro

VICE-PRÉSIDENTS

Kelly Block

Robert Aubin

MEMBRES

Vance Badawey

Terry Beech (secrétaire parlementaire – membre sans droit de vote)

Luc Berthold

Sean Fraser

Ken Hardie

Angelo Iacono

Matt Jeneroux

Ron Liepert

Marco Mendicino (secrétaire parlementaire – membre sans droit de vote)

Alain Rayes

Churence Rogers

Marc Serré (secrétaire parlementaire – membre sans droit de vote)

Gagan Sikand

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Dean Allison

Frank Baylis

Chris Bittle

L'hon. Steven Blaney

Randy Boissonnault

Bob Bratina

David de Burgh Graham

Sukh Dhaliwal
Randy Hoback
Yvonne Jones
Sheila Malcolmson
Brian Masse
L'hon. MaryAnn Mihychuck
Larry Miller
Pierre Nantel
John Oliver
Scott Simms
David Tilson
Borys Wrzesnewskyj
Kate Young

GREFFIERS DU COMITÉ

Andrew Bartholomew Chaplin
Marie-France Lafleur

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Service d'information et de recherche parlementaires

Alexandre Gauthier, analyste
Genevieve Gosselin, analyste
Alexandre Lafrenière, analyste
Allison Padova, analyste
Zackery Shaver, analyste
Nicole Sweeney, analyste

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

a l'honneur de présenter son

VINGT-SEPTIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié la Stratégie canadienne sur les transports et la logistique et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE.....	1
LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	3
POUR L'ÉTABLISSEMENT D'UNE STRATÉGIE CANADIENNE SUR LES TRANSPORTS ET LA LOGISTIQUE : RAPPORT INTÉRIMAIRE.....	11
Introduction.....	11
Améliorer l'efficacité globale des corridors commerciaux au Canada.....	13
L'infrastructure de transport nationale	14
Réseau de transport maritime	14
Réseau de transport aérien	17
Réseau de transport ferroviaire	18
Réseau de transport routier.....	20
La main d'œuvre	22
Les évaluations d'impact et des effets environnementaux.....	23
Optimiser la capacité des infrastructures de transport, de logistique et de service	24
Technologies permettant d'accroître la capacité des infrastructures existantes.....	25
Opérations frontalières	26
Disponibilité des données sur la performance des chaînes d'approvisionnement	27
Protection des terrains industriels.....	29
La protection des côtes.....	30
Encourager la collaboration entre les acteurs impliqués dans les chaînes d'approvisionnement au Canada	31
Programmes fédéraux de financement.....	33

ÉTUDE DE CAS : LA RÉGION DE NIAGARA.....	37
Congestion du réseau routier.....	37
Projet de la route du milieu de la péninsule.....	38
Une utilisation accrue du transport maritime.....	39
L'utilisation des terrains à vocation industrielle.....	40
La Corporation de la Voie maritime du Saint-Laurent.....	40
Les terres industrielles du canal Welland.....	41
ÉTUDE DE CAS : LA RÉGION DE VANCOUVER.....	43
Une demande grandissante.....	43
Une offre qui doit s'adapter.....	45
La disponibilité des terrains à vocation industrielle.....	46
ANNEXE A : LISTE DES TÉMOINS.....	49
ANNEXE B : LISTE DES MÉMOIRES.....	57
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.....	59
OPINION COMPLÉMENTAIRE DU PARTI CONSERVATEUR DU CANADA.....	61
OPINION COMPLÉMENTAIRE DU NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE DU CANADA.....	65

SOMMAIRE

Les points d'entrée et de sortie pour le commerce de marchandises entre le Canada et ses partenaires commerciaux sont névralgiques pour le bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement au pays. Les réseaux internes de transport et les points de transfert de marchandises constituent également des éléments essentiels des corridors commerciaux au Canada. Plus encore, la collaboration entre les différentes parties prenantes des corridors commerciaux et le partage d'information entre celles-ci assure une meilleure fluidité dans l'ensemble des réseaux.

Dans le cadre de son étude sur l'établissement d'une stratégie canadienne sur les transports et la logistique, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a rencontré plusieurs usagers des corridors de transport et divers intervenants afin d'identifier les opportunités d'améliorer l'efficacité des corridors commerciaux au Canada. Les témoignages entendus ont permis aux membres de dresser un portrait des principaux goulots d'étranglement au pays, notamment dans le centre du Canada et sur la côte ouest.

Il a entre autres été question du rendement des services frontaliers, des problèmes de disponibilité de la main-d'œuvre, du déficit infrastructurel en matière de transport des régions éloignées, des répercussions sur les déplacements régionaux, le transport quotidien et le commerce et des enjeux de capacité actuelle et future des infrastructures de transport routier et ferroviaire permettant d'acheminer des marchandises aux portes d'entrée et de sortie du Canada. Le Comité considère que le gouvernement du Canada doit intensifier ses efforts afin d'améliorer la fluidité des chaînes d'approvisionnement au pays en matière de transport. Le Comité est également d'avis qu'une augmentation du trafic maritime ne devrait pas se faire au détriment de la protection des côtes.

De nombreux témoins qui ont participé à l'étude ont souligné le rôle du gouvernement du Canada dans la collecte et le partage de données sur les chaînes d'approvisionnement et ont mis en lumière l'apport de diverses technologies, comme l'utilisation de la biométrie dans les postes frontaliers, afin d'optimiser la capacité des infrastructures de transport, de logistique et de services au Canada.

D'autres témoins ont affirmé qu'il fallait protéger les terrains industriels situés à proximité des corridors commerciaux afin d'être prêts pour l'expansion future du commerce. Enfin, on a répété à plusieurs occasions que le gouvernement du Canada avait un rôle à jouer afin d'encourager un dialogue plus soutenu entre les diverses

parties prenantes des chaînes d'approvisionnement et entre les niveaux de gouvernement.

Dans le cadre de cette étude, le Comité s'est rendu dans la région de Niagara, à Vancouver et à Seattle. Les témoins de la région de Niagara ont indiqué qu'il fallait trouver une alternative à l'autoroute Queen Elizabeth Way pour le transport de marchandises étant donné que celle-ci est régulièrement congestionnée. Le Comité adhère aux recommandations des intervenants et considère que le gouvernement du Canada devrait appuyer le projet de la route du milieu de la péninsule et encourager une utilisation accrue de la Voie maritime du Saint-Laurent pour le transport de marchandises.

À Metro Vancouver, il a notamment été question de la capacité actuelle du réseau ferroviaire de l'Ouest canadien et des installations du port de Vancouver et des défis qu'une augmentation du trafic de marchandises engendrerait pour les infrastructures de transport de la région. À cet égard, le Comité partage les préoccupations soulevées par les témoins et considère, entre autres, qu'un plus grand dialogue entre les divers intervenants permettrait de trouver un meilleur équilibre entre les besoins des industries en matière de transport de marchandises, les besoins en matière d'aménagement du territoire et la demande en matière de transport local.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

À l'issue de leurs délibérations, les comités peuvent faire des recommandations à la Chambre des communes ou au gouvernement et les inclure dans leurs rapports. Les recommandations relatives à la présente étude se trouvent énumérées ci-après.

Améliorer l'efficacité globale des corridors commerciaux

Recommandation 1 — Utilisation accrue de la Voie maritime du Saint-Laurent

Que le gouvernement du Canada collabore avec tous les intervenants — y compris la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, les ports, les exploitants maritimes et les entreprises — afin d'explorer des façons d'accroître l'utilisation annuelle de la Voie maritime du Saint-Laurent pour le transport de marchandises dans le centre du Canada. De plus, le gouvernement du Canada devrait tenir compte de questions telles que les capacités de déglçage, les droits de pilotage, les droits de manutention aux terminaux et les droits d'amarrage.

Recommandation 2 — Infrastructure portuaire

Que le gouvernement du Canada appuie la planification proactive et l'élaboration rapide de projets d'infrastructure portuaire d'envergure qui appuieraient de futurs débouchés commerciaux durables.

Recommandation 3 — Déficit d'infrastructures dans le Nord

Que le gouvernement du Canada évalue les besoins d'infrastructure dans les régions éloignées du Nord canadien dans le but de mettre en place une stratégie qui garantirait que ces régions disposent du même niveau et des mêmes types d'infrastructures que les autres régions du Canada.

Recommandation 4 — Harmonisation de la réglementation

Que le gouvernement du Canada s'efforce à harmoniser davantage les politiques et les règlements sur le transport des marchandises entre le Canada et les États-Unis, et entre les provinces et les municipalités du Canada. En particulier, l'harmonisation devrait se faire en ce qui concerne l'eau de ballast, les investissements dans les infrastructures, les Grands Lacs et le transport ferroviaire, aérien et routier.

Recommandation 5 — Processus d'évaluation environnementale

Que le gouvernement du Canada s'assure que d'éventuelles modifications législatives ou réglementaires au processus fédéral d'évaluation environnementale n'aient pas pour effet d'augmenter indûment les délais afin de compléter les évaluations environnementales et de créer de l'incertitude quant aux investissements dans les infrastructures des corridors commerciaux du Canada.

Recommandation 6 — Encourager les investissements du secteur privé dans les corridors commerciaux

Que les ministres des Transports, de la Diversification du commerce international, de l'Infrastructure et des Collectivités et de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique collaborent avec la ministre de l'Environnement et des Changements climatiques pour faire en sorte que les nouvelles procédures d'évaluation environnementale et les enveloppes de financement liées aux infrastructures et aux changements climatiques encouragent davantage les investissements du secteur privé dans les corridors commerciaux. En particulier, le gouvernement du Canada devrait s'assurer que les examens de projets sont sûrs, prévisibles et opportuns, et que les exigences auxquelles les demandeurs doivent satisfaire sont claires.

Recommandation 7 — Pénurie de main-d'œuvre

Que le gouvernement du Canada formule une politique nationale destinée à pallier la pénurie de main-d'œuvre au sein de l'industrie du transport.

Optimiser la capacité des infrastructures de transport, de logistique et de service

Recommandation 8 — Opérations frontalières

Que le gouvernement du Canada, en collaboration avec l'Agence des services frontaliers du Canada, examine les défis auxquels l'Agence est confrontée pour trouver un équilibre entre les exigences de sécurité à la frontière et la nécessité d'accélérer le mouvement des marchandises et des voyageurs entre le Canada et le reste du monde.

Recommandation 9 — Programmes de voyageurs et de négociants dignes de confiance

Que Transports Canada, en collaboration avec l'Agence des services frontaliers du Canada, prenne des mesures pour accroître le nombre de « voyageurs de confiance » et de « négociants fiables » qui ont accès aux processus accélérés de douane et d'inspection aux postes frontaliers.

Recommandation 10 — Programme de préapprobation

Que Transports Canada, en collaboration avec l'Agence des services frontaliers du Canada, prenne des mesures pour mettre en œuvre un programme de préapprobation semblable au programme Precheck de la Transportation Security Administration des États-Unis. Le programme devrait être conçu de manière à permettre aux voyageurs préautorisés d'accélérer le traitement des demandes de sécurité en éliminant l'obligation pour eux d'enlever leurs chaussures, leur ceinture ou leur veste légère, ou de sortir des boissons alcoolisées ou des ordinateurs portables de leurs bagages à main.

Recommandation 11 — Collecte de données

Que Transports Canada accélère la collecte et la distribution de données prévisionnelles et en temps réel sur le transport de marchandises par rail au Canada.

Recommandation 12 — Publication des données relatives aux activités portuaires

Que Transports Canada publie des rapports exhaustifs et réguliers sur les volumes, les produits, les tendances et autres indicateurs clés pour chacun des ports du Canada.

Recommandation 13 — Initiatives de visibilité de la chaîne d'approvisionnement

Que Transports Canada encourage la mise en œuvre d'initiatives de visibilité de la chaîne d'approvisionnement, comme le projet Visibilité de la chaîne d'approvisionnement qui a été mis en place par l'Administration portuaire de Vancouver Fraser.

Recommandation 14 — Changements climatiques

Que Transports Canada, en collaboration avec Environnement et Changement climatique Canada et Pêches et Océans Canada, poursuive la recherche sur les impacts des changements climatiques sur les infrastructures de transport et les effets de la hausse du trafic maritime sur les écosystèmes côtiers.

Recommandation 15 — Efficacité de la chaîne d’approvisionnement

Que le gouvernement du Canada cherche à augmenter l’efficacité des chaînes d’approvisionnement en déployant des technologies stratégiques et des investissements dans l’infrastructure conçus pour éliminer les goulots d’étranglement dans les corridors de commerce et de transport du Canada.

Recommandation 16 — Reconnaissance d’un corridor commercial national

Que le gouvernement du Canada reconnaisse l'emplacement stratégique de la région de Niagara et de la ville de Hamilton, tous deux situés à moins d'une journée de route des grandes villes canadiennes et américaines, la désignation provinciale comme zone économique frontalière et centre économique frontalier et la reconnaissance fédérale comme zone de commerce extérieur en désignant la région et la ville comme corridor commercial national.

Recommandation 17 — Technologie partagée relative au domaine maritime

Que le gouvernement du Canada étudie la possibilité de mettre en place un guichet unique qui regrouperait toute l’information requise par les autorités canadiennes concernant l’arrivée et le départ des navires dans les eaux canadiennes. Pour faciliter l'échange d'information avec les intervenants du secteur des transports, cette information devrait être disponible sous forme électronique.

Recommandation 18 — Optimisation des liens entre les réseaux routiers et ferroviaires

Que le gouvernement du Canada collabore avec ses homologues provinciaux et municipaux pour optimiser les liens entre les réseaux routiers et ferroviaires afin de s'assurer que ces liens constituent le moyen le plus facile et le plus efficace d'acheminer le fret vers un port et d'en sortir.

Recommandation 19 — Aménagement du territoire sur la côte ouest

Que le gouvernement du Canada encourage un plus grand dialogue entre les intervenants des chaînes d'approvisionnement de la côte ouest du Canada. Ce dialogue devrait se concentrer sur le développement d'un meilleur équilibre entre les besoins en matière d'aménagement du territoire, la demande en matière de transport local et les besoins des industries en matière de transport de marchandises.

Recommandation 20 — Mandat de la Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

Que le gouvernement du Canada envisage une révision du mandat de la Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et de son enveloppe budgétaire afin de favoriser un plus grand développement économique des terres situées sur les rives du canal Welland.

Recommandation 21 — Examen de la Voie maritime du Saint-Laurent

Que le gouvernement du Canada, dans le cadre de l'Examen de la Voie maritime du Saint-Laurent, envisage d'élargir la portée de l'Examen en ce qui concerne le canal Welland. En particulier, le champ d'application devrait inclure l'examen des éléments suivants :

- l'impact de la Voie maritime sur le développement économique des régions qu'elle dessert;
- des changements aux politiques et aux décisions opérationnelles de la Corporation (mandat) en vue d'encourager un plus grand développement économique des terrains gérés par la Corporation, notamment par des baux à plus long terme ou l'établissement d'un processus accéléré de dessaisissement des terrains sous-utilisés;
- des mesures qui faciliteraient l'investissement étranger direct; et
- la nécessité d'assainir les terres fédérales fortement contaminées, en indiquant les mesures à prendre pour les remettre en production ou les céder à une partie intéressée en vertu d'une entente négociée.

Recommandation 22 — Protection des côtes

Que le gouvernement du Canada étudie l'impact environnemental de l'augmentation du commerce maritime sur les côtes. Aussi, le gouvernement devrait prendre les mesures nécessaires pour protéger le littoral tout en favorisant la croissance économique et les industries qui sont essentielles à l'économie du Canada.

Recommandation 23 — Le mouillage sur la côte ouest

Que Transports Canada étudie la possibilité de rendre le protocole provisoire quant au mouillage dans le sud de la Colombie-Britannique à la fois permanent et obligatoire.

Encourager la collaboration entre les acteurs impliqués dans les chaînes d'approvisionnement du Canada

Recommandation 24 — Stratégie nationale sur les corridors commerciaux

Que le gouvernement du Canada, dans le contexte de l'élaboration d'une stratégie nationale sur les corridors commerciaux, encourage un dialogue accru avec les collectivités autochtones, les entreprises, les organismes gouvernementaux et les partenaires économiques internationaux dans le but de renforcer les corridors commerciaux stratégiques locaux, nationaux et internationaux et d'assurer des investissements à long terme dans les infrastructures nécessaires.

Recommandation 25 — Organismes régionaux de planification stratégique des transports

Que le gouvernement du Canada encourage la création d'organismes régionaux et binationaux de planification stratégique des transports qui se concentreraient sur les principaux corridors commerciaux du Canada. Ces organisations, qui devraient comprendre des représentants de Transports Canada, devraient notamment se concentrer sur la planification intégrée appropriée.

Le ministre des Transports devrait examiner les plans stratégiques élaborés par ces organisations pour s'assurer qu'un processus intégré et collaboratif entre toutes les entités pertinentes est utilisé lorsque la capacité est prévue, que le rendement est modélisé et que des programmes sont élaborés pour s'assurer que les systèmes de transport actuels sont maintenus en bon état et subissent les améliorations et les agrandissements appropriés.

Recommandation 26 — Analyse coût-bénéfice

Que Transports Canada exige qu'une analyse coût-bénéfice soit effectuée avant que le financement fédéral en infrastructure soit alloué aux projets de corridors commerciaux proposés. Cette analyse devrait permettre de déterminer si les avantages d'une amélioration particulière dépasseraient son coût prévu. De plus, cette analyse devrait utiliser un cadre d'évaluation de comptes multiples qui comprendrait comme objectifs ciblés les avantages financiers, le développement économique régional, le commerce, l'environnement et la qualité de vie régionale.

Recommandation 27 — Options de financement des chemins de fer d'intérêt local

Que le gouvernement du Canada revoie ses options de financement pour les exploitants de chemins de fer d'intérêt local afin de s'assurer que leurs réseaux sont en bon état et qu'ils soient en mesure de bien planifier leurs immobilisations. De plus, le gouvernement devrait évaluer la nécessité de mettre en place des programmes de financement ciblés pour ces exploitants.

Recommandation 28 — Critères des programmes

Que le gouvernement du Canada démontre de la flexibilité au niveau des critères des programmes de financement en infrastructure afin de ne pas exclure les transporteurs qui transportent à la fois des passagers et des marchandises.

Recommandation 29 — Aéroports régionaux

Que Transports Canada évalue les besoins des petits aéroports régionaux canadiens et qu'il détermine si le niveau de financement octroyé par l'entremise du programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires devrait être augmenté afin d'améliorer la capacité actuelle et future de traitement des passagers et du fret, et de tenir compte des économies d'échelle en ce qui concerne les aéroports voisins.

Recommandation 30 — Participation des communautés autochtones

Que le gouvernement du Canada mette en place un système de surveillance chargé d'assurer la participation et la consultation des communautés autochtones aux décisions relatives au transport.

Recommandation 31 — La route du milieu de la péninsule

Que le gouvernement du Canada reconnaisse que le Canada a besoin d'un accès rapide et fiable à la frontière américaine, y compris à travers les ponts internationaux congestionnés de la région de Niagara, et qu'il collabore avec le gouvernement de l'Ontario et les municipalités touchées pour établir une redondance relativement à la route Queen Elizabeth Way (QEW). À cette fin, le gouvernement devrait envisager la création d'un corridor de transport au milieu de la péninsule.



POUR L'ÉTABLISSEMENT D'UNE STRATÉGIE CANADIENNE SUR LES TRANSPORTS ET LA LOGISTIQUE : RAPPORT INTÉRIMAIRE

« Dans un monde de multiples réseaux complexes d'interconnectivité, la qualité des systèmes de transport et de logistique constitue sans doute le facteur le plus important pour le rendement économique d'un pays¹. »

Comité d'examen de la *Loi sur les transports du Canada*,
Transports Canada

INTRODUCTION

Les ports maritimes, les aéroports et les postes frontaliers routiers et ferroviaires au Canada constituent des points d'entrée et de sortie névralgiques pour le commerce de marchandises entre le Canada et les États-Unis, mais également entre le Canada et ses autres partenaires commerciaux. Les réseaux internes de transport routier, maritime, aérien et ferroviaire, de même que les points de transfert de marchandises — comme les centres intermodaux et les centres de distribution — sont d'autres éléments essentiels des corridors commerciaux au pays.

Selon le rapport intitulé [Les transports au Canada 2016](#), les transports et l'entreposage ont représenté 4,5 % du produit intérieur brut total du Canada en 2016 alors que le commerce international de marchandises du Canada a totalisé 1 050 milliards de dollars durant cette année. À cet égard, les États-Unis représentent le principal partenaire commercial du Canada, alors que 64 % du commerce de biens au Canada était destiné vers ce pays ou provenait de celui-ci en 2016. En ce qui a trait au commerce interprovincial de marchandises, celui-ci s'est élevé à 152 milliards de dollars en 2016 selon le rapport [Les transports au Canada en 2017](#).

Dans son [rapport](#) sur l'examen de la *Loi sur les transports au Canada* de 2015, le Comité d'examen a souligné que le Canada devait renforcer ses capacités en matière de transports afin de répondre à la croissance future du commerce avec l'extérieur. Selon

1 L'extrait a aussi été cité par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (TRAN), *Témoignages*, 1^{re} session, 42^e législature, [Greg Northey](#) (directeur, Relations avec l'industrie, Pulse Canada).



celui-ci, une chaîne d'approvisionnement efficace, qui assure un transport fluide des marchandises entre les installations de production et de distribution et les marchés d'utilisateurs peut être perçue comme une source d'avantages concurrentiels pour les entreprises².

C'est dans ce contexte que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le Comité) a adopté la motion suivante le 27 septembre 2016 :

Lancer une étude complète sur l'établissement d'une Stratégie canadienne sur les transports et la logistique (au moyen de l'approche des portes régionales), et plus précisément :

- examiner les stratégies et les priorités actuelles et futures en matière de transport et d'infrastructure, en ce qui a trait à la planification, au financement, à la construction et au renouvellement des infrastructures de transport;
- examiner les priorités du gouvernement en ce qui a trait au financement, à la conception et à la réglementation du transport et des infrastructures de transport;
- intégrer, au besoin, les conclusions du rapport sur la *Loi sur les Transports au Canada* (Emerson);
- explorer, dans la mesure du possible, la possibilité de synchroniser à long terme les plans et les priorités du gouvernement fédéral avec les initiatives des provinces, des territoires et des municipalités relativement aux politiques sur le transport et les infrastructures.

Cette étude prend place au moment où le gouvernement du Canada complète divers examens et consultations reliés à la performance des corridors commerciaux du Canada, notamment l'examen de la modernisation des ports, l'examen de la Loi sur le pilotage, l'examen de la Voie maritime du Saint-Laurent et Comprendre les effets des navires sur les milieux côtiers.

Dans le cadre de cette étude, le Comité s'est rendu en septembre 2018 dans la région de Niagara, à Vancouver et à Seattle pour rencontrer des usagers des corridors de transports et divers intervenants afin de dresser un portrait de l'efficacité des corridors commerciaux au Canada et d'identifier des améliorations possibles. Le Comité a également tenu 13 réunions, a entendu 87 témoins et a reçu neuf mémoires.

2 Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* (2015), *Parcours: Brancher le système de transport du Canada au reste du monde*, p. 36-37.

Les sections ci-dessous font état des discussions tenues avec les usagers des corridors de transport et divers intervenants à propos des défis et des opportunités liés à la mise en place d'une stratégie canadienne sur les transports et la logistique. Afin d'illustrer les similitudes au niveau national, la première section portera sur l'efficacité des corridors commerciaux au Canada, notamment la capacité des portes d'entrée et des réseaux de transport internes et le niveau d'intégration des différentes parties impliquées dans la chaîne d'approvisionnement. Les deux autres sections sont des études de cas présentant les défis et les opportunités en matière de transport et de commerce dans les régions de Niagara et de Vancouver.

AMÉLIORER L'EFFICACITÉ GLOBALE DES CORRIDORS COMMERCIAUX AU CANADA

« L'amélioration des transports et de la logistique est une excellente occasion de renforcer la compétitivité de notre secteur et de l'économie canadienne dans son ensemble. Si elle est efficace, la stratégie peut mettre le Canada sur la voie de devenir un chef de file mondial en matière de performance logistique et d'excellence en infrastructure, et notre objectif devrait être de parvenir aux premiers rangs de l'indice de performance logistique de la Banque mondiale. »

Greg Northey,
directeur, Relations avec l'industrie
Pulse Canada

L'infrastructure nationale de transport au Canada comprend 26 aéroports, 18 administrations portuaires, 45 000 kilomètres-route de voie ferrée et 38 000 kilomètres de route. En 2016, le mode de transport qui a été le plus utilisé pour les biens qui arrivaient au Canada en provenance des États-Unis était le transport routier, avec près de 72 % des marchandises. De la même manière, 55 % des exportations du Canada aux États-Unis ont été transportées par la route³. Si on exclut les États-Unis, 40 % des importations du Canada en 2016 ont été transportées par voie maritime et 37 % par la route. Toujours en excluant les États-Unis, plus de 60 % des

3 Transports Canada. *Les transports au Canada 2017: Addenda statistique*, 2018. Veuillez noter que l'Addenda statistique est uniquement disponible sur demande.



marchandises qui ont été exportées du Canada en 2016 l'ont été par voie maritime alors que près de 33 % l'ont été par voie aérienne⁴.

Dans son rapport [Connecting to Compete](#) [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT] de 2018 sur la logistique du commerce dans l'économie mondiale, la Banque mondiale a classé le Canada au 20^e rang au titre de son indice de performance logistique, soit un recul de 6 points par rapport à 2016, alors qu'il avait été classé 14^e. Selon [Greg Northey](#) de Pulse Canada, le Canada ne figure plus d'ailleurs parmi les 20 premiers pays au monde pour des indicateurs clés, comme « la qualité de l'infrastructure, la rapidité des expéditions et la capacité de suivre et de retracer les envois ».

L'infrastructure de transport nationale

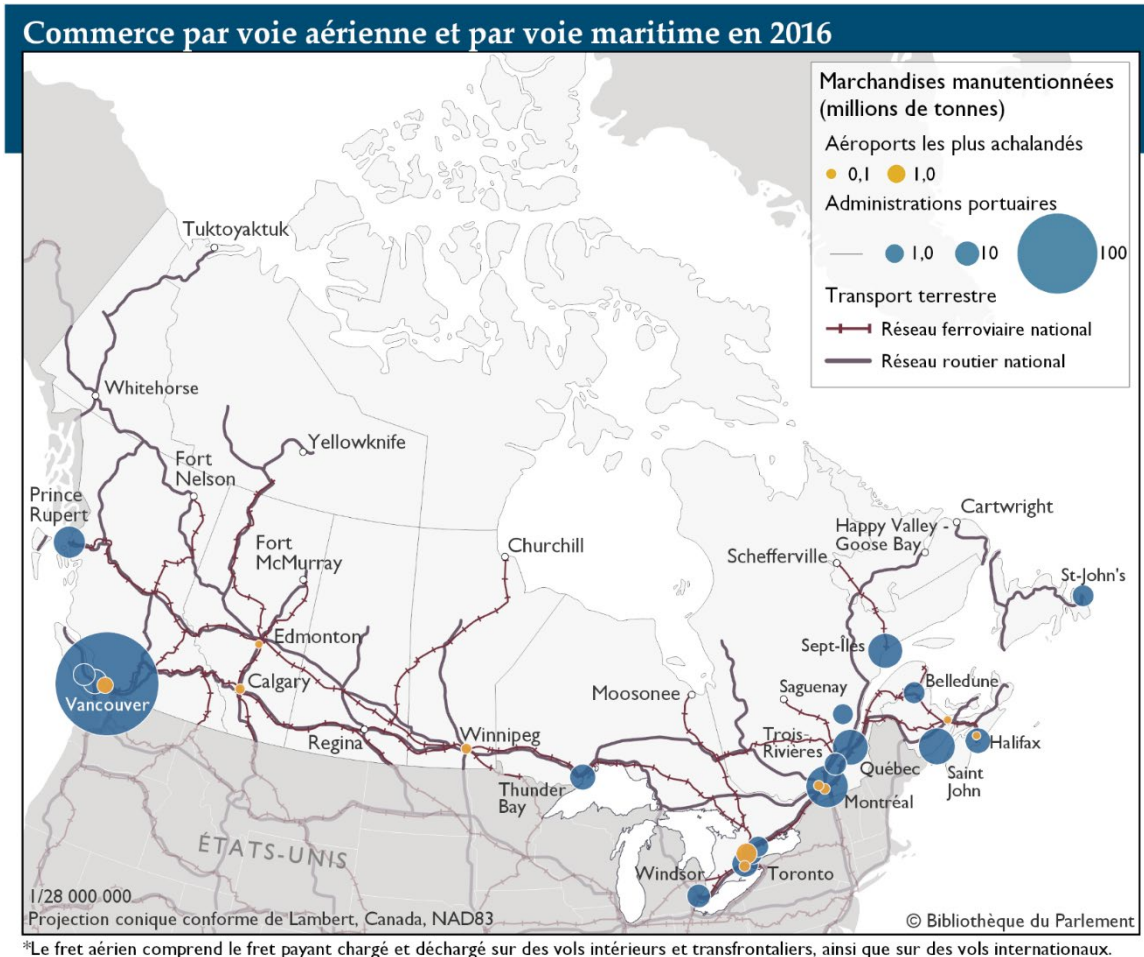
Réseau de transport maritime

Selon [Transports Canada](#), les ports canadiens sont la principale porte d'entrée pour les biens manufacturés conteneurisés qui sont importés au pays. En 2016, environ 21 % des importations du Canada et 17 % des exportations du Canada ont été acheminées par bateau⁵. Tel qu'illustré dans la figure 1, le port de Vancouver est le port le plus important du Canada en ayant manutentionné 135,5 millions de tonnes de marchandises en 2016.

4 Les pourcentages sont basés sur la valeur (millions de dollars) des marchandises échangées.

5 Les pourcentages sont basés sur la valeur (millions de dollars) des marchandises échangées.

Figure 1 — Commerce par voie aérienne et par voie maritime



Source : Carte produite par la Bibliothèque du Parlement, Ottawa, 2019, à l'aide de données tirées de Ressources naturelles Canada (RNCAN), *Limites administratives au Canada — Série CanVec*, « [Entités administratives](#) », 1:15 000 000, Ottawa, RNCAN, 2018; *Lacs, rivières et glaciers au Canada — Série CanVec*, « [Entités hydrographiques](#) », 1:15 000 000, Ottawa, RNCAN, 2018; *Réseaux de transport au Canada — Série CanVec*, « [Entités transport](#) », 1:15 000 000, Ottawa, RNCAN, 2018; et Transports Canada, *Les transports au Canada 2017: addenda statistique*, « [Tableau A17](#) » et « [Tableau M17](#) », 2018. Le logiciel suivant a été utilisé : Esri, ArcGIS Pro, version 2.1.0. Contient des renseignements protégés par la [Licence du gouvernement ouvert — Canada](#).

Parmi les principaux goulots d'étranglement identifiés par les témoins qui ont participé à cette étude, notons l'état des infrastructures de transport qui permettent d'acheminer les marchandises aux ports. Pour [Rajesh Sharma](#) de Tata Steel, bien qu'il soit important d'investir dans les infrastructures portuaires et les terminaux, il ne faut pas oublier les infrastructures de transport qui permettent d'acheminer la marchandise aux ports.



Sinon, « c'est comme posséder un appartement au 48^e étage du meilleur immeuble en ville, mais cet immeuble n'a pas d'escalier mécanique ou d'ascenseur ».

[Tony Boemi](#) et [Sophie Rioux](#) de l'Administration portuaire de Montréal ont abondé dans le même sens en affirmant que les ports doivent composer avec des infrastructures vieillissantes et un besoin d'optimiser leur réseau ferroviaire et leurs accès routiers directs aux ports. Quant à lui, [Nick McGrath](#) de la municipalité de Labrador City considère qu'il faut continuer d'investir dans les infrastructures portuaires et dans les accès aux ports en prenant en compte les besoins futurs en capacité. Prenant pour exemple le port de Vancouver, [Joel Neuheimer](#) de l'Association des produits forestiers du Canada a souligné que la congestion actuelle pour l'accès au port augmente les délais de livraison et les coûts pour l'industrie des produits forestiers.

Des témoins ont aussi indiqué que la structure de coûts du transport maritime devait être améliorée afin que le Canada soit plus concurrentiel au niveau mondial⁶. Certains ont indiqué au Comité que les tarifs de pilotage étaient trop élevés et que le système de pilotage actuellement en place ne permettait pas de contrôler les coûts. Le [Capitaine Roy Haakonson](#) de la British Columbia Coast Pilots Limited a toutefois réfuté cet argument en soulignant que selon le rapport sur l'[Examen de la Loi sur le pilotage](#), les coûts du pilotage représentaient 0,1% de la valeur totale du fret maritime. [Roger Nober](#) de la BNSF Railway Company a aussi souligné que les ports canadiens présentent des avantages sur le plan financier par rapport à certains ports américains, notamment au niveau du coût de la main-d'œuvre, de la capacité d'utiliser plus efficacement la technologie et du soutien public-privé à l'infrastructure portuaire canadienne. D'ailleurs, lors de leur visite du port de Seattle, les membres du Comité se sont fait dire que l'implication étroite du gouvernement fédéral canadien dans la gouvernance des ports est un avantage concurrentiel pour les ports canadiens.

Plusieurs témoins se sont dits inquiets de l'état actuel des flottes de brise-glaces canadienne et américaine et ont affirmé que le gouvernement du Canada devait améliorer ses capacités de déglacage des principales voies maritimes du pays⁷. Certains témoins ont avancé que les problèmes de déglacage de la voie maritime dans la région des Grands Lacs pourraient entraîner une perte d'activité commerciale au profit d'autres moyens de transport⁸. Pour [Jim Weakley](#) de la Lake Carriers' Association, puisque

6 TRAN, *Témoignages*, [Bruce Burrows](#) (président, Chambre de commerce maritime [CCM]), [Rajesh Sharma](#) (conseiller stratégique, Tata Steel) et [Michael Broad](#) (président, Fédération maritime du Canada).

7 TRAN, *Témoignages*, [Jim Weakley](#) (président, Lake Carriers' Association [LCA]), [Broad](#) (Fédération maritime du Canada), [Capitaine Mike Burgess](#) (vice-président, Région des Grands Lacs, Association des pilotes maritimes du Canada [APMC]) et [Burrows](#) (CCM).

8 TRAN, *Témoignages*, [Weakley](#) (LCA) et [Burrows](#) (CCM).

environ 20% du fret total est transporté durant la saison des glaces, l'amélioration des capacités de déglacement est un des meilleurs moyens pour augmenter la capacité du système. [M. Weakley](#) est aussi d'avis qu'il devrait y avoir une plus grande « harmonisation et interopérabilité » entre la Garde côtière canadienne et la United States Coast Guard pour la région des Grands Lacs. Il a suggéré d'intégrer électroniquement les centres de commandement de ces dernières, comme cela se ferait déjà sur la côte ouest.

Pour [Chris Straw](#) de la Gabriolans Against Freighter Anchorages Society, malgré la mise en place d'un [protocole provisoire quant au mouillage dans le sud de la Colombie-Britannique](#), il n'y a pas de contrôle sur le nombre de navires qui arrivent ni sur leur temps d'attente au mouillage, qui peut s'étendre sur plusieurs semaines. Pour [M. Straw](#) et [Peter Luckham](#) du Conseil de Islands Trust, l'augmentation du temps passé au mouillage est une manifestation des défaillances de la chaîne d'approvisionnement de la côte ouest puisque « les navires mouillés sont des navires improductifs. Ils ne transportent pas de marchandises. Ils ne font que brûler du carburant et coûter des frais généraux, qui sont sans aucun doute refilés aux fournisseurs de leur éventuelle cargaison ». Le bruit et la pollution lumineuse causés par ces navires peuvent aussi être très dérangeants pour les communautés côtières selon [Nathalie Anderson](#) des tribus Cowichans.

Réseau de transport aérien

En 2016, environ 13 % des importations canadiennes et 11 % des exportations canadiennes ont été acheminées par transport aérien⁹. Tel qu'illustré par la figure 1, les principaux aéroports canadiens en termes de volume de marchandise en 2016 ont été l'aéroport international Pearson de Toronto avec près de 382 milliers de tonnes de marchandise et l'aéroport international de Vancouver avec plus de 247 milliers de tonnes.

Des représentants du réseau de transport aérien ont affirmé que les goulots d'étranglement dans les aéroports sont souvent dus à des inefficacités dans le mouvement des personnes aux contrôles de sécurité et aux postes frontaliers¹⁰. [Gerry Bruno](#) de l'Administration de l'aéroport international de Vancouver a fait remarquer au Comité que « les frontières et la sécurité ont une incidence énorme sur notre capacité et notre compétitivité ».

9 Les pourcentages sont basés sur la valeur (millions de dollars) des marchandises échangées.

10 TRAN, *Témoignages*, [Cathie Puckering](#) (présidente-directrice générale, aéroport international John C. Munro de Hamilton [YHM]) et [Daniel-Robert Gooch](#) (président, Conseil des aéroports du Canada [CAC]).



[Andy Gibbons](#) de WestJet Airlines Ltd a indiqué que le gouvernement fédéral devait aussi se pencher sur la structure de coûts de l'aviation canadienne, notamment les droits imposés aux voyageurs canadiens, s'il veut que les aéroports canadiens soient compétitifs par rapport aux aéroports américains. Dans le même ordre d'idées, [Cathie Puckering](#) de l'Aéroport international John C. Munro de Hamilton, a indiqué que les structures fiscales américaines étaient beaucoup plus basses et que cinq millions de Canadiens traversaient la frontière américaine chaque année pour prendre un vol avec un transporteur à faible coût américain.

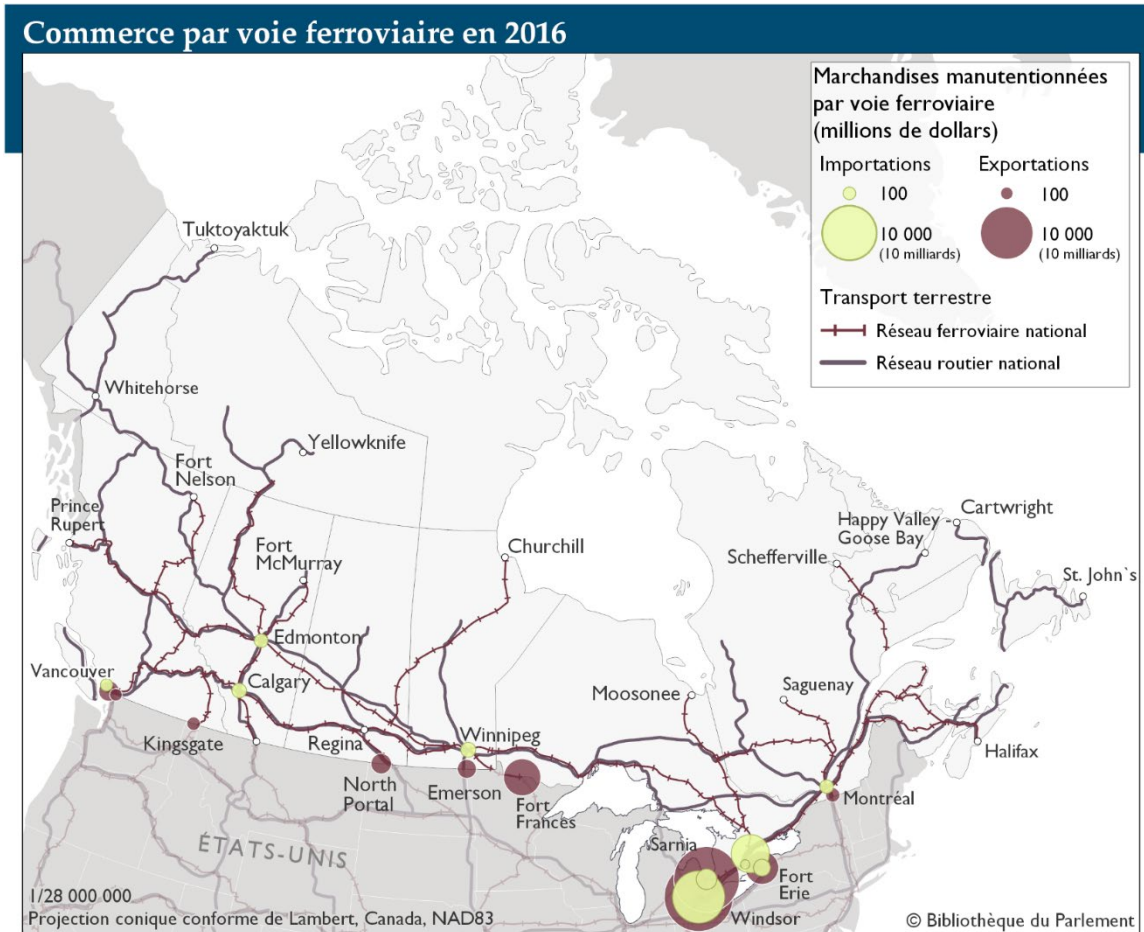
[Mme Puckering](#) a également soulevé que la demande croissante des consommateurs pour des services liés à l'aviation exerce une pression accrue sur l'infrastructure aéroportuaire, nécessitant l'agrandissement des installations ainsi que la remise en état coûteuse des aérodromes. Elle a soutenu que « le gouvernement doit faire de l'infrastructure une de ses priorités clés en appuyant davantage les possibilités de croissance ». Dans un même ordre d'idées, [Parm Sidhu](#) de l'Aéroport international d'Abbotsford, a souligné les avantages économiques qu'un aéroport en expansion peut apporter à la collectivité environnante et l'importance pour les deux d'assurer une croissance parallèle des infrastructures de soutien.

Considérant le rôle essentiel que jouent certains aéroports pour les déplacements et le ravitaillement dans les régions éloignées et nordiques, la [Fédération canadienne des municipalités](#) (FCM) estime que des investissements sont nécessaires dans les aéroports dans le Nord et les régions rurales afin de protéger et d'améliorer la sécurité aérienne dans ces régions. [Geoff Dickson](#) de l'Autorité aéroportuaire de Victoria et [Daniel-Robert Gooch](#) du Conseil des aéroports du Canada sont aussi d'avis qu'il faudrait améliorer les options d'investissement dans les infrastructures des petits aéroports régionaux et que cela passerait notamment par une augmentation du niveau de financement du [Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires](#) (PAIA).

Réseau de transport ferroviaire

En 2016, environ 9 % des importations du Canada et 16 % des exportations ont été transportées par train. La figure 2 illustre que les ports de sortie de Sarnia et de Windsor en Ontario ont été les plus importants pour les exportations canadiennes par rail alors que les ports de dédouanement de Windsor et de Toronto l'ont été pour les importations.

Figure 2 — Commerce ferroviaire



Source : Carte produite par la Bibliothèque du Parlement, Ottawa, 2019, à l'aide de données tirées de Ressources naturelles Canada (RNCan), *Limites administratives au Canada — Série CanVec*, « [Entités administratives](#) », 1:15 000 000, Ottawa, RNCan, 2018; *Lacs, rivières et glaciers au Canada — Série CanVec*, « [Entités hydrographiques](#) », 1:15 000 000, Ottawa, RNCan, 2018; *Réseaux de transport au Canada — Série CanVec*, « [Entités transport](#) », 1:15 000 000, Ottawa, RNCan, 2018; et Transports Canada, *Les transports au Canada 2017: addenda statistique*, « [Tableau RA12](#) », 2018. Le logiciel suivant a été utilisé : Esri, ArcGIS Pro, version 2.1.0. Contient des renseignements protégés par la [Licence du gouvernement ouvert — Canada](#).

Parmi les principaux goulots d'étranglement identifiés par les utilisateurs du réseau ferroviaire, des témoins ont noté l'incertitude quant à la capacité des compagnies de chemin de fer d'acheminer les produits à bon port. Certains ont fait savoir au Comité qu'ils craignaient une nouvelle crise de transport de marchandises similaire à celles des



campagnes agricoles de 2013-2014 et 2017-2018¹¹. [Brendan Marshall](#) de l'Association minière du Canada a avancé qu'il y avait un déséquilibre de pouvoir entre les compagnies ferroviaires et les expéditeurs qui sont souvent captifs puisqu'ils ne peuvent être desservis que par une seule compagnie de catégorie 1¹². Tout comme [M. Sharma](#), il ne croit pas que l'adoption du projet de loi C-49, *Loi sur la modernisation des transports*, va rééquilibrer cette relation. Selon [M. Sharma](#) et [Ray Orb](#) de la Saskatchewan Association of Rural Municipalities, il faut responsabiliser davantage les compagnies de chemin de fer en ce qui concerne les coûts et les niveaux de service.

Selon [Peter Xotta](#) de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser et [James Clements](#) du Chemin de fer Canadien Pacifique, le partage des voies ferroviaires pour le transport de marchandises et de passagers peut devenir problématique au niveau de la congestion ferroviaire lorsque les deux sont en croissance, comme c'est le cas dans la région de Vancouver.

Réseau de transport routier

Le camionnage est le moyen de transport des marchandises le plus utilisé au Canada, surtout dans le centre du pays. En 2016, 55 % des marchandises importées au Canada ont été transportées par la route; pour les exportations, ce pourcentage a atteint plus de 43 %¹³. Tel qu'illustré par la figure 3, les passages frontaliers les plus occupés au pays en matière de commerce sont situés en Ontario, le plus important étant celui du pont Ambassador à Windsor. Notons que selon certains témoins, le trafic par camion entre le Canada et les États-Unis a diminué dans les dernières années¹⁴. Selon [Stan Korosec](#) de la Detroit International Bridge Company, le trafic total a diminué de 35% entre 2000 et 2017 pour tous les ponts reliant l'Ontario à l'État de New York et au Michigan.

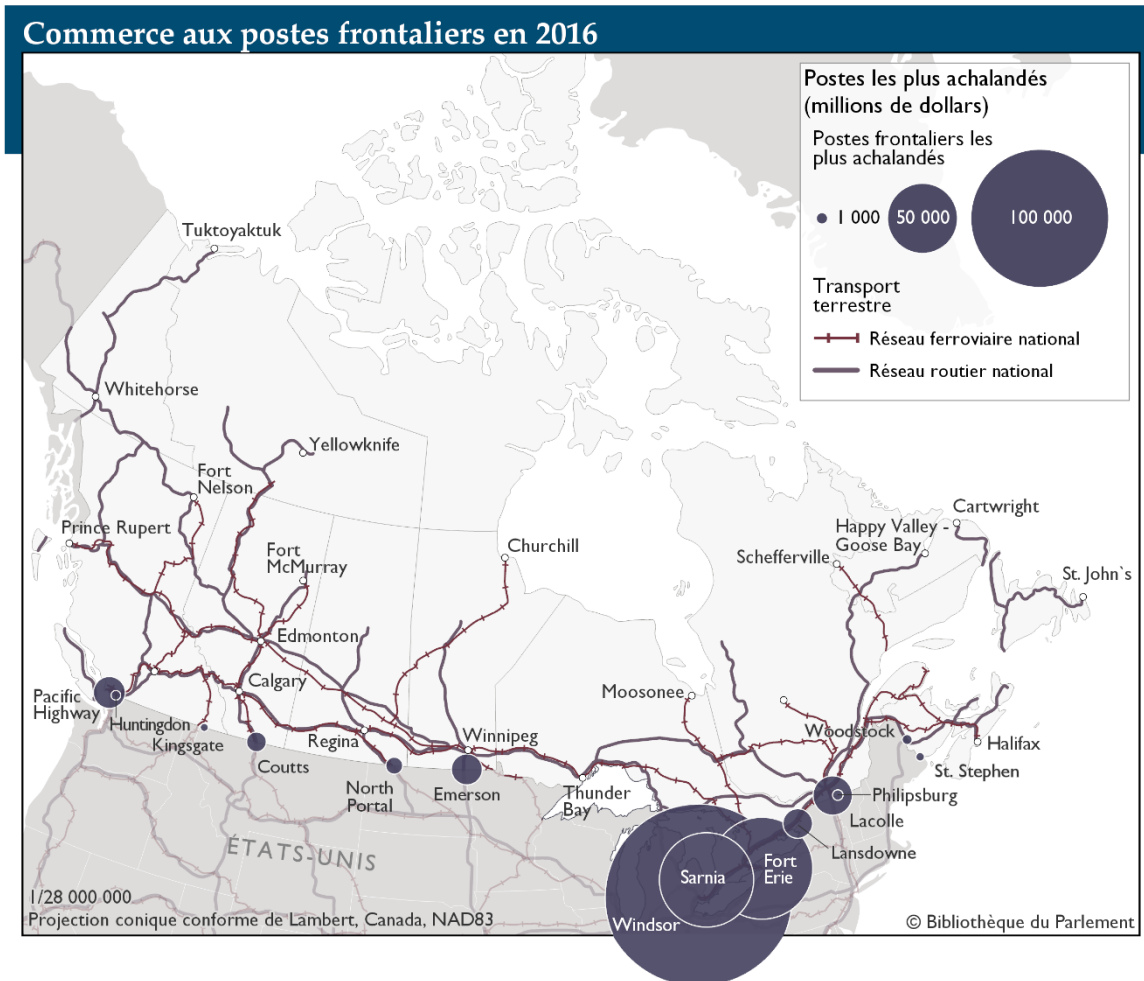
11 TRAN, *Témoignages*, [Northey](#) (Pulse Canada), [Joel Neuheimer](#) (vice-président, Commerce international et transports, Association des produits forestiers du Canada [APFC]), [Michael O'Shaughnessy](#) (directeur, logistique, Teck Resources Limited) et [Brendan Marshall](#) (vice-président, Affaires économiques et du Nord, Association minière du Canada [AMC]).

12 Selon le *Règlement sur les renseignements relatifs au transport*, un transporteur ferroviaire de catégorie 1 est une compagnie qui a réalisé des recettes brutes d'au moins 250 millions de dollars pour la prestation de services ferroviaires au cours des deux années civiles qui ont précédées l'année durant laquelle des renseignements ont été fournis.

13 Les pourcentages sont basés sur la valeur (millions de dollars) des marchandises échangées.

14 TRAN, *Témoignages*, [Ron Reinas](#) (directeur général, Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority) et [Kenneth Bieger](#) (directeur général, Niagara Falls Bridge Commission [NFBC]).

Figure 3 — Commerce aux postes frontaliers



Source : Carte produite par la Bibliothèque du Parlement, Ottawa, 2019, à l'aide de données tirées de Ressources naturelles Canada (RNCa), *Limites administratives au Canada — Série CanVec*, « [Entités administratives](#) », 1:15 000 000, Ottawa, RNCa, 2018; *Lacs, rivières et glaciers au Canada — Série CanVec*, « [Entités hydrographiques](#) », 1:15 000 000, Ottawa, RNCa, 2018; *Réseaux de transport au Canada — Série CanVec*, « [Entités transport](#) », 1:15 000 000, Ottawa, RNCa, 2018; et Transports Canada, *Les transports au Canada 2017: addenda statistique*, « [Tableau RO10](#) », 2018. Le logiciel suivant a été utilisé : Esri, ArcGIS Pro, version 2.1.0. Contient des renseignements protégés par la [Licence du gouvernement ouvert — Canada](#).

Plusieurs témoins impliqués dans le transport routier transfrontalier de marchandises ont mentionné qu'il y avait des gains d'efficacité à faire au niveau des opérations frontalières en ce qui concerne les temps d'attente. À cet effet, un [nouvel accord](#) de précontrôle multimodal entre le Canada et les États-Unis englobant le transport aérien, terrestre, ferroviaire et maritime a été conclu en mars 2015. Sa mise en œuvre a été



rendue possible par le projet de loi C-23, [Loi sur le précontrôle de 2016](#), qui a obtenu la sanction royale en décembre 2017. Conscient des gains d'efficacité possibles, [Martin Bolduc](#) de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a dit que l'Agence était actuellement en recherche d'endroits où elle pourrait assurer une présence aux États-Unis dans le but de faciliter la circulation et le précontrôle afin que les camions n'aient pas à arrêter à la frontière, mais plutôt à ralentir et à continuer leur chemin. [Il](#) a cependant ajouté que des défis demeurent quant à la mise en œuvre du précontrôle pour les marchandises, notamment comment s'assurer qu'une fois précontrôlé, aucun convoi n'est compromis avant son passage à la frontière.

[Jean-Marc Picard](#) de l'Atlantic Provinces Trucking Association a également souligné que l'industrie du camionnage souffre de la complexité suivante : les compagnies doivent appliquer les [normes de sécurité](#) et la [réglementation sur les heures de travail](#) établies par le gouvernement fédéral, même si ce sont les provinces qui sont en grande partie responsables des conditions d'exploitations des compagnies de camionnage. Cela fait en sorte que la réglementation entourant les poids et les dimensions des camions peut changer d'une province à l'autre, compliquant ainsi le déplacement des camions lorsqu'ils doivent traverser plusieurs provinces¹⁵. Pour cette raison, M. Picard est d'avis qu'il faudrait une meilleure harmonisation des règles à l'échelle nationale. D'ailleurs, dans son [rapport](#) de 2015 sur l'examen de la *Loi sur les transports au Canada*, le Comité d'examen a recommandé une harmonisation des politiques et des règlements au niveau du transport de marchandises entre le Canada et les États-Unis et entre les provinces, particulièrement au niveau du camionnage.

La main d'œuvre

Des enjeux concernant la disponibilité actuelle et future de main-d'œuvre qualifiée ont été soulevés par plusieurs témoins pour l'ensemble des réseaux de transport. Au niveau du transport maritime, [James Given](#) du Syndicat international des marins canadiens, a allégué qu'il faudrait entre 300 et 400 marins de plus au Canada pour combler les départs à la retraite et les postes vacants. [Il](#) s'est montré confiant de pouvoir combler ce manque par l'entremise de son programme « [Devenir un marin](#) ».

15 TRAN, *Témoignages*, [Jean-Marc Picard](#) (directeur exécutif, Atlantic Provinces Trucking Association [APTA]) et [David Chaundy](#) (président-directeur général par interim, Conseil économique des provinces de l'Atlantique).

Pour le transport ferroviaire, des représentants de compagnies de chemins de fer ont indiqué qu'il pouvait être difficile de trouver et de garder des mécaniciens, car le secteur des ressources naturelles offre des postes bien rémunérés¹⁶.

Pour le transport aérien, [M. Sidhu](#) constate un manque d'instructeurs de pilotage et de pilotes et [M. Gooch](#) est d'avis que la pénurie est sérieuse et que la situation est particulièrement préoccupante pour les services aériens situés dans les petites collectivités ou dans les régions éloignées.

Enfin, en matière de transport routier, plusieurs témoins ont affirmé au Comité qu'il y avait une pénurie de camionneurs au Canada¹⁷. Selon l'[Alliance canadienne du camionnage](#), il pourrait manquer jusqu'à 48 000 camionneurs au sein de l'industrie canadienne d'ici 2024. Parmi les solutions proposées, [M. Neuheimer](#) et [M. Picard](#) ont indiqué que les travailleurs étrangers pourraient aider à combler les postes vacants si on leur facilitait l'accès à la profession.

Selon [M. Gooch](#), la coalition Beyond Preclearance prévoit également une pénurie de 38 000 agents de contrôle de sécurité et des services frontaliers en Amérique du Nord d'ici 10 ans. [Llewellyn Holloway](#) de la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority et [Kenneth Bieger](#) de la Niagara Falls Bridge Commission considèrent que la technologie, notamment la biométrie, permettra à l'avenir de traiter plus de véhicules avec moins d'agents, mais que d'ici là, nous risquons d'avoir des problèmes en dotation de personnel pour les agents de l'ASFC et du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis.

Les évaluations d'impact et des effets environnementaux

Des témoins ont exprimé des craintes quant à l'impact de certaines dispositions du projet de loi C-69, [Loi édictant la Loi sur l'évaluation d'impact et la Loi sur la Régie canadienne de l'énergie, modifiant la Loi sur la protection de la navigation et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois](#), sur la capacité concurrentielle du Canada à attirer des capitaux, particulièrement au niveau du processus d'examen de demandes de

16 TRAN, *Témoignages*, [James Clements](#) (vice-président, Planification stratégique et services de transport, Chemin de fer Canadien Pacifique [CP]), [Brad Bodner](#) (directeur, Développement des entreprises, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada [CN]) et [Derek Ollmann](#) (président, Southern Railway of British Columbia [SRY]).

17 TRAN, *Témoignages*, [Picard](#) (APTA), [Nancy Healey](#) (directrice générale, St. John's Board of Trade), [O'Shaughnessy](#) (Teck Resources Ltd.) et [Neuheimer](#) (APFC).



permis pour les projets désignés¹⁸. Par exemple, [M. Xotta](#) a affirmé qu'il s'inquiétait « du fait que les processus de délivrance des permis environnementaux soient de plus en plus difficiles et certainement plus complexes et coûteux, ce qui rendra le Canada moins attrayant comme lieu d'investissement ».

D'autres témoins se sont toutefois montrés favorables au projet de loi C-69 et ont insisté sur le fait que son succès dépendrait de son exécution¹⁹. Ewan Moir du Port de Nanaimo a indiqué aux membres qu'il voyait de façon positive les changements proposés au processus d'évaluation environnementale, mais que le gouvernement du Canada devrait s'assurer que les modifications proposées n'aient pas pour effet d'augmenter les délais pour compléter les évaluations environnementales et de créer de l'incertitude quant aux investissements dans les infrastructures des corridors commerciaux du pays.

En conclusion, les intervenants qui ont témoigné devant le Comité ont identifié certaines failles dans l'infrastructure de transport du Canada, tant au niveau des portes d'entrée et de sortie qu'au niveau du réseau interne. Ces failles ont comme effet de causer des goulots d'étranglement qui nuisent aux corridors de commerce à l'intérieur du pays et avec nos partenaires commerciaux. Des témoins ont aussi mis en évidence les défis concernant le recrutement de la main d'œuvre alors que d'autres ont exprimé le souhait que d'éventuelles modifications législatives n'entraînent pas une augmentation indue des délais pour les processus d'évaluation environnementale.

OPTIMISER LA CAPACITÉ DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT, DE LOGISTIQUE ET DE SERVICE

« [...] le gouvernement du Canada doit continuer de jouer un rôle de chef de file dans les initiatives de visibilité des données. Cela permettrait d'améliorer les prévisions du flux des échanges, ainsi que la visibilité en temps réel du mouvement des marchandises. »

Ken Veldman,
directeur, Affaires publiques,
Administration portuaire de Prince Rupert

18 TRAN, *Témoignages*, [Ray Orb](#) (président, Saskatchewan Association of Rural Municipalities [SARM]), [Brad Eshleman](#) (président, BC Marine Terminal Operators Association), [Rob Booker](#) (vice-président directeur, Opérations et maintenance, Neptune Bulk Terminals Ltd.) et [Clements](#) (CP).

19 TRAN, *Témoignages*, [Ewan Moir](#) (président-directeur général, Port de Nanaimo) et [Marko Dekovic](#) (vice-président, relations publiques, Global Container Terminals [GCT]).

Technologies permettant d'accroître la capacité des infrastructures existantes

Les membres du Comité ont constaté que les ports canadiens explorent diverses possibilités en matière de technologies qui permettraient d'acheminer les marchandises vers les marchés plus efficacement. Une de ces possibilités concerne la technologie des [chaînes de blocs](#) qui permet de consigner des transactions effectuées par plusieurs utilisateurs dans un registre public. D'après [M. Moir](#), les autorités portuaires discutent de cette technologie, notamment par l'entremise de l'Association des administrations portuaires canadiennes, afin de déterminer comment elle pourrait être intégrée aux activités des ports.

« Investir dans une technologie partagée relative au domaine maritime serait la façon de combler cette lacune critique en matière de sensibilisation à la circulation sur l'autoroute maritime. »

Tim Nohara
Président-directeur général,
Accipiter Radar Technologies Inc.

Des témoins ont présenté une autre solution technologique qui permettrait d'accroître l'efficacité des ports canadiens : un système permettant aux autorités d'avoir une meilleure connaissance des navires qui arrivent aux ports²⁰. Pour [Michael Broad](#) de la Fédération maritime du Canada, cela pourrait être accompli avec la création d'un guichet unique maritime qui regrouperait toute l'information requise par les autorités canadiennes, en particulier l'ASFC, concernant l'arrivée et le départ des navires dans les eaux canadiennes. Cette information serait soumise de façon électronique dans un portail unique, sans dédoublement. Selon [Tim Nohara](#) de Accipiter Radar Technologies Inc., la technologie existe déjà pour faciliter « la connaissance commune du domaine maritime », mais elle a été seulement mise en œuvre à petite échelle pour l'instant. À cet effet, [il](#) a fait la remarque suivante :

C'est le fait d'élargir l'infrastructure de façon à voir l'ensemble du système et des connexions — c'est-à-dire la formation, les ports, les exploitants de terminaux, les utilisateurs de la voie maritime, tous les intervenants — et le fait de donner accès à ces

20 TRAN, *Témoignages*, [Bruce Hodgson](#) (directeur, Développement des marchés, Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent [CGVMSL]) et [Peter Xotta](#) (vice-président, Planification et opérations, Administration portuaire Vancouver-Fraser).



outils aux entreprises de transport maritime et à leurs groupes de planification et de marketing qui leur permettra de prendre des décisions dans leur intérêt.

Selon [M. Nohara](#), il faudrait aussi pouvoir être en mesure de connaître l'emplacement des embarcations de plaisance, ce qui permettrait aux gros navires d'éviter de faire plusieurs ralentissements en cours de route puisque ceux-ci entraînent d'importantes dépenses en carburant. Le [Conseil de la Nation Haida](#) a abondé dans le même sens et a ajouté que l'information disponible actuellement sur les mouvements de navires au Canada n'est pas suffisante pour habilitier un système de surveillance du trafic maritime.

Opérations frontalières

Au niveau des opérations frontalières, [Richard Comerford](#) de l'ASFC a indiqué que l'Agence avait déjà mis en place des technologies permettant une circulation plus rapide des personnes et des marchandises à la frontière. Le programme [NEXUS](#), par exemple, permet d'accélérer le processus de dédouanement des participants, tant à la frontière terrestre que dans les aéroports ou dans les ports. [M. Comerford](#) a indiqué qu'en date de juillet 2018, l'ASFC comptait 1,7 million de participants actifs au programme NEXUS. Pour le transport de marchandises, le [Manifeste électronique](#) exige quant à lui que les transporteurs envoient des renseignements commerciaux électroniquement à l'ASFC avant leur arrivée sur le territoire canadien. Afin de créer une frontière intelligente et sécuritaire, [M. Comerford](#) a assuré aux membres que l'ASFC collabore avec ses partenaires nationaux et internationaux pour mettre en œuvre « une stratégie frontalière qui repose sur la technologie, l'échange de renseignements et la biométrie ». En ce qui concerne les programmes de voyageurs et de négociants fiables, [M. Comerford](#) a également déclaré ce qui suit :

L'information préalable sur les biens et les conducteurs au moyen de systèmes d'évaluation des risques stratégique, tout en tirant parti des technologies et des capacités émergentes, est à l'avant-garde des solutions novatrices visant à réduire les délais de traitement tout en maintenant l'intégrité du mandat de l'ASFC.

Selon [M. Bolduc](#), les procédures de sécurité de l'ASFC à la frontière pour le transport de marchandises sont très semblables à celles de leur homologue américain et à cet effet, [M. Comerford](#) a affirmé que l'ASFC collaborait régulièrement avec les autorités frontalières américaines pour le développement de technologies assurant un passage plus efficace des deux côtés de la frontière. [M. Korosec](#) a souligné que les intervenants impliqués dans le mouvement transfrontalier de marchandises entre le Canada et les États-Unis avaient plusieurs forums pour échanger sur les questions frontalières, comme la [Bridge and Tunnel Operators Association](#) [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT], la

[Canadian/American Border Trade Alliance](#) [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT] ou encore le [Groupe de travail sur les questions frontalières de transport](#).

Certains témoins ont profité de leur témoignage afin de partager certaines recommandations en matière de technologies qui permettraient de faciliter les opérations frontalières entre le Canada et les États-Unis. S'inspirant de l'expérience américaine, [M. Holloway](#) a exprimé l'opinion que le Canada devrait mettre en place une carte-passeport similaire à celle utilisée aux États-Unis pour pouvoir profiter de la technologie de l'identification par radiofréquence (RFID).

Selon [M. Bieger](#) de la Niagara Falls Bridge Commission, il faudrait également de meilleures procédures de redondance en place en cas de temps d'arrêt des camionneurs aux postes frontaliers puisque les camions demeurent coincés à la frontière lorsque les systèmes informatiques tombent en panne.

Pour l'ensemble des témoins, la solution à long terme pour accélérer le passage aux frontières demeure toutefois la biométrie, car cette technologie, qui est basée sur les empreintes digitales et les traits faciaux, permettrait, selon [M. Holloway](#), « une identification meilleure et plus rapide des personnes qui traversent la frontière ». Fondant beaucoup d'espoir sur cette technologie, [M. Gooch](#) a déclaré que les aéroports canadiens étaient « prêts à mettre en œuvre des projets pilotes de biométrie pour le contrôle des passagers ».

Durant leur visite des différents sites de l'ASFC au Peace Bridge, au point d'entrée de la région du Pacifique, au terminal à conteneurs de GCT Deltaport et au nouveau site d'examen des conteneurs de Tsawwassen, les membres du Comité ont été à même de constater les défis auxquels l'ASFC fait face pour trouver un équilibre entre l'application des mesures de sécurité à la frontière et une circulation plus fluide des marchandises entre le Canada et le reste du monde. Le Comité a aussi pu constater l'apport des diverses technologies qui peuvent être utilisées par l'ASFC afin d'assurer un passage plus efficace des marchandises aux postes frontaliers. Selon [Roslyn MacVicar](#) de l'ASFC, divers outils, comme les portails de détection de radioactivité pour les conteneurs, « accélère[nt] l'examen et le dédouanement des envois choisis pour l'examen ».

Disponibilité des données sur la performance des chaînes d'approvisionnement

Dans le cadre de l'Initiative des corridors de commerce et de transports, Transports Canada, en collaboration avec Statistique Canada, a mis sur pied le [Centre canadien de données sur les transports](#), afin de rendre disponible des données sur le transport



multimodal et sur la performance des corridors²¹. Avec l'adoption du projet de loi C-49, [Loi sur la modernisation des transports](#), les compagnies de chemin de fer sont aussi tenues dorénavant de fournir certaines données financières à l'Office des transports du Canada.

Pour [Ken Veldman](#) de l'Administration portuaire de Prince-Rupert, deux types de données sont importantes pour les ports. D'abord il y a les données prévisionnelles, qui permettent d'estimer la demande future pour un port et ainsi prévoir les besoins en capacité, et les données en temps réel sur les cargaisons. À cet effet, le port de Vancouver mène actuellement un [projet de visibilité de la chaîne d'approvisionnement](#) en collaboration avec Transports Canada. Selon [M. Xotta](#), ce projet vise à « déterminer quand les investissements dans les infrastructures sont nécessaires pour les goulots d'étranglement ». [Bruce Hodgson](#) de la Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) a aussi affirmé travailler avec les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs de l'Ouest canadien pour échanger des données.

Selon certains témoins, il y a un manque de recherche et de données au Canada concernant le transport maritime, notamment au niveau de la fluidité des chaînes d'approvisionnement et du flux des marchandises transportées vers les ports²². Mentionnant au passage la défunte publication annuelle de Statistique Canada, [Le transport maritime au Canada](#), dont la dernière publication fût en 2011, [Karen Kancens](#) de la Fédération maritime du Canada affirme qu'« il n'existe aucune source exhaustive qui rassemble toutes les données [...] de façon précise en fonction de chaque port et de chaque produit ».

Des témoins, notamment [M. Orb](#), ont avancé que la transparence et le partage de données fiables sur le transport ferroviaire de marchandises pourraient être un bon pas dans le rétablissement de l'équilibre de pouvoir entre les expéditeurs et les compagnies ferroviaires.

21 TRAN, *Témoignages*, [Sandra Lafortune](#) (directrice générale, relations internationale et politique de commerce, Transports Canada [TC]).

22 TRAN, *Témoignages*, [Serge Buy](#) (président-directeur général, Association Canadienne des traversiers [ACT]), [Ian Hamilton](#) (président-directeur général, Administration portuaire de Hamilton), [Northey](#) (Pulse Canada) et [Robert Lewis-Manning](#) (président, Chamber of Shipping).

« La seule façon de savoir exactement comment les choses se passent sur le marché du transport ferroviaire de marchandises, c'est de mettre en place un régime vraiment efficace et transparent de gestion des données qui nous permettra de comprendre comment circule le trafic, à quelle heure, et avec quelles marchandises; à quoi servent les investissements quant à savoir notamment s'ils vont aux États-Unis, au Canada, à de nouveaux projets de développement ou seulement au maintien des infrastructures existantes. »

Brendan Marshall,
Vice-président, Affaires économiques et du Nord,
Association minière du Canada

D'autres témoins ont fait savoir au Comité qu'il faudrait davantage de données sur les impacts des changements climatiques sur les infrastructures de transport ainsi que sur les effets de la hausse du trafic maritime sur les écosystèmes côtiers²³. Mentionnant la création du [Centre canadien des services climatiques](#) du gouvernement du Canada, [Ingénieurs Canada](#) a insisté sur le fait que « des données cohérentes sur le climat permettront de faire des projections climatiques et une planification efficace des projets présents et futurs ».

Protection des terrains industriels

[M. Xotta](#) et [Derek Ollmann](#) de la Southern Railway of British Columbia (SRY) ont indiqué au Comité qu'il était primordial de protéger les terres propices au commerce afin de maintenir la circulation des biens aux portes d'entrée et de sortie du Canada. D'ailleurs, dans le [rapport](#) sur l'examen de la *Loi sur les transports au Canada* de 2015, le Comité d'examen a suggéré la mise en place d'un programme national de protection des corridors, en collaboration avec les gouvernements provinciaux, afin de protéger les terrains industriels situés à proximité des corridors en prévision d'une éventuelle croissance du commerce. Les membres du Comité ont pu constater l'importance des terrains industriels et les enjeux qui s'y rattachent lors de leurs visites dans la région de Niagara et sur la côte ouest. Cet enjeu est d'ailleurs discuté de façon plus approfondie dans les études de cas consacrées à ces régions.

23 TRAN, *Témoignages*, [Tim Nohara](#) (président-directeur général, Accipiter Radar Technologies Inc. [Accipiter Radar]) [Ingénieurs Canada](#) (mémoire) et [Conseil de la Nation Haida](#) (mémoire).



La protection des côtes

Dans le cadre du [Plan de protection des océans](#) lancé en novembre 2016, le gouvernement fédéral a prévu investir 1,5 milliard de dollars sur cinq ans dans des mesures de protection des côtes. Certains témoins se sont montrés en faveur des principes du Plan, mais [Calvin Helin](#) du Eagle Spirit Energy Holding et [Mme Anderson](#) ont signalé au Comité que celui-ci était sous-financé considérant l'étendue du littoral du Canada. Pour le [Conseil de la Nation Haida](#) et [Marilyn Slett](#), Chef du Heiltsuk tribal Council, le gouvernement fédéral doit être en mesure d'imposer des restrictions de transport maritime dans les aires marines protégées et de « contrôler le trafic dans les zones écologiques et les zones de pêches vulnérables ». Dans le même ordre d'idées, [Mme Anderson](#) a fait savoir qu'en raison de l'augmentation du trafic maritime sur la côte ouest, les tribus Cowichans n'arrivaient plus à récolter leurs aliments traditionnels dans la zone de récolte de la baie de Cowichan.

Sur la question spécifique du transport de pétrole, des représentants de l'industrie de transport maritime ont assuré le Comité que le transport maritime de pétrole pouvait se faire de façon sécuritaire²⁴. Quant à elle, [Sonterra Ross](#) de la Greater Victoria Harbour Authority, a dit que l'Autorité appuyait le transport de pétrole par pétrolier, mais qu'elle avait tout de même des inquiétudes par rapport aux risques environnementaux.

D'autres témoins ont fait part quant à eux de recommandations relativement au transport de pétrole dans certaines régions du pays. Faisant référence au projet de loi C-48, [Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers](#), [Peter Lantin](#) du Conseil de la Nation Haida a affirmé qu'il faudrait « étendre le moratoire pour y inclure l'exportation de tous les combustibles fossiles et les hydrocarbures persistants et non persistants dans les eaux de Haida Gwaii et de la côte nord [de la Colombie-Britannique] ». Selon le [Conseil de la Nation Haida](#) et [Mme Slett](#), il faut aussi renforcer les capacités d'intervention sur la côte ouest en cas de déversement d'hydrocarbure et cela passe notamment par un dialogue rapproché entre les autorités fédérales et les collectivités locales et pour Mme Slett, par la création d'un centre d'intervention maritime autochtone.

[Calvin Helin](#) du Eagle Spirit Energy Holding et [John Helin](#) du Lax Kw'alaams Band n'étaient pas du même avis quant à l'impact du projet de loi C-48. Ils ont affirmé qu'un

24 TRAN, *Témoignages*, [Capitaine Burgess](#) (AMPC), [Bruce Graham](#) (vice-président, Hamilton, Port-Colborne, Arrimage des Grands Lacs Ltée), [James Given](#) (président, Syndicat international des marins canadiens), [Hodgson](#) (CGVMSL), [Xotta](#) (Administration portuaire Vancouver-Fraser), [Moir](#) (Port de Nanaimo) et [Zoran Knezevic](#) (président-directeur général, Administration portuaire de Port-Alberni).

moratoire pétrolier sur la côte ouest limiterait les opportunités de développement économique des Premières nations de la région.

En résumé, plusieurs intervenants qui ont témoigné devant le Comité ont fait savoir qu'une utilisation accrue de plusieurs technologies existantes, comme la biométrie, permettrait d'optimiser la capacité des infrastructures de transport, de logistique et de services au pays. Bon nombre d'intervenants ont aussi exprimé le désir d'avoir accès à plus de données sur les chaînes d'approvisionnement. Enfin, d'autres témoins ont partagé l'opinion qu'une augmentation des flux commerciaux par voie maritime ne devait pas se faire au détriment de la protection des côtes.

ENCOURAGER LA COLLABORATION ENTRE LES ACTEURS IMPLIQUÉS DANS LES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT AU CANADA

« [...] les passages frontaliers et les corridors commerciaux exigent une approche pluriministérielle au sein du gouvernement et entre les gouvernements, et pas seulement dans le domaine des transports. Il faut briser le cloisonnement entre les organismes et les gouvernements. »

Ron Reinas
Directeur général,
Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority

Plusieurs témoins ont indiqué aux membres du Comité que pour accroître la capacité des réseaux de transport internes et des portes d'entrées et de sorties du Canada, il fallait avoir des chaînes d'approvisionnement plus intégrées et une meilleure coordination entre les intervenants de l'ensemble du système²⁵. À cet effet, [Robert Lewis-Manning](#) de la Chamber of Shipping a émis l'opinion suivant :

[Il] faut une approche pangouvernementale d'une stratégie nationale des transports, avec un organisme de surveillance qui oblige tous les ministères et organismes gouvernementaux touchés à collaborer à l'atteinte d'objectifs communs. À l'heure

25 TRAN, *Témoignages*, [Brad Eshleman](#) (président, BC Marine Terminal Operators Association) , [Fédération Canadienne des municipalités](#) [FCM] (mémoire), [Andrew Fuller](#) (vice-président adjoint, Industrie automobile, domestiques et intermodal, CN), [Reinas](#) (Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority), [Geoff Cross](#) (vice-président, planification et politiques, transport, New Westminster, Translink), [Patrick Robson](#) (professeur, Niagara College), [Buy](#) (ACT) et [Lewis-Manning](#) (Chamber of shipping).



actuelle, il y a un certain manque de coordination des politiques et des priorités et une absence de partage des données qui alourdit le fardeau administratif et fait naître des inefficacités.

Plusieurs témoins ont souligné l'absence actuelle de planification intégrée en ce qui concerne les éléments constitutifs des corridors de commerce, ce qui amène chaque élément à agir séparément plutôt qu'en coordination les uns avec les autres²⁶. Pour remédier à cette situation, [M. Nober](#) a parlé des avantages des pratiques de collaboration officielles, tandis que [Patrick Robson](#) du Niagara College a souligné la nécessité d'une volonté et d'un leadership collectifs dans le domaine de la collaboration et de l'intégration.

Plus précisément, la [FCM](#) considère qu'il devrait y avoir un plus grand dialogue entre les administrations portuaires et les municipalités, particulièrement lorsque les premières comptent apporter des « changements à l'exploitation des terres et aux services offerts dans les installations portuaires ». Quoi qu'il en soit, [Jean Aubry-Morin](#) de la CGVMSL a assuré que la Corporation avait un plan de mobilisation des intervenants qui comprenait un programme de sensibilisation visant à comprendre les besoins de l'industrie et de la collectivité. La visite du canal Welland a permis aux membres du Comité de constater l'importance d'avoir un dialogue continu entre la CGVMSL et les communautés avoisinantes du canal Welland étant donné que certaines d'entre elles sont coupées en deux par le canal et que le trafic et l'accès aux services, notamment aux services d'urgence, peuvent être affectés par l'ouverture des écluses assurant le passage des bateaux. La visite du port de Hamilton a aussi permis aux membres du Comité de constater les efforts déployés par les administrations portuaires pour améliorer la cohabitation avec les municipalités, notamment au niveau de la gestion de la poussière.

Selon [Ian Hamilton](#), de l'Administration portuaire de Hamilton, [l'Association des administrations portuaires canadiennes](#) [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT] constitue le forum de collaboration par excellence entre les ports du pays en permettant d'échanger sur les « priorités clés concernant la durabilité, [les] relations avec la collectivité et [les] pratiques exemplaires [qui permettent] de réduire au minimum les conséquences environnementales ». Pour ce qui est de la Voie maritime, [M. Aubry-Morin](#) a assuré que la CGVMSL travaillait en étroite collaboration avec ses ports affiliés afin que les besoins de chaque segment de l'entreprise soient reflétés dans son plan stratégique.

À propos de la côte ouest, certains témoins ont affirmé au Comité que le [Gateway Transportation Collaboration Forum](#) [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT] était un bon

26 TRAN, *Témoignages*, [Hamilton](#) (Administration portuaire de Hamilton), [Reinas](#) (Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority) et [Llewellyn Holloway](#) (directeur du conseil, Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority).

mécanisme de dialogue qui permettait à l'ensemble des parties prenantes de la chaîne d'approvisionnement, dont Transports Canada, d'identifier les principaux goulots d'étranglement de la région et de déterminer quels investissements étaient nécessaires²⁷.

Plusieurs témoins ont demandé que le gouvernement fédéral prenne le leadership dans l'établissement d'une stratégie de portée nationale et qu'il agisse comme un facilitateur dans les échanges entre les intervenants des chaînes d'approvisionnement²⁸. À cet effet, [M. Broad](#) a fait la remarque suivante:

[Il] est essentiel que le gouvernement se dote d'une vision ou d'une stratégie de portée nationale pour développer les corridors commerciaux et qu'elle soit en lien étroit avec son programme de politique commerciale. La stratégie doit appuyer la capacité du système de servir tous les nouveaux marchés qui ont été ou seront négociés dans le cadre du programme de diversification des échanges commerciaux du Canada [...] Une telle stratégie doit aussi faire en sorte que tous les ministères et organismes qui jouent un rôle dans le commerce international travaillent en harmonie, afin que l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement fasse partie intégrante de notre façon de fonctionner.

Programmes fédéraux de financement

Les [corridors commerciaux et les marchés mondiaux](#) constitue un des cinq éléments du plan stratégique [Transports 2030](#) de Transports Canada. Dans le cadre du [Budget 2017](#), 10,1 milliards de dollars sur une période de 11 ans ont été accordés à l'[Initiative des corridors de commerce et de transport](#). Cette initiative vise à soutenir des corridors commerciaux notamment par l'entremise du [Fonds national des corridors commerciaux](#) (FNCC). De ce fonds, 400 millions de dollars seront investis dans des projets d'infrastructures en matière de transport dans le Nord qui visent à « régler certains problèmes en matière de commerce [...] »²⁹. Selon [Sandra Lafortune](#) de Transports Canada, l'objectif de l'Initiative serait d'envisager le réseau de transport d'un point de vue national et de s'assurer que « les infrastructures qui soutiennent le commerce intérieur [permettent] également d'appuyer le commerce international, étant donné qu'elles font partie d'un réseau intégré [...] ».

27 TRAN, *Témoignages*, [Knezevic](#) (Administration portuaire de Port-Alberni), [Xotta](#) (Administration portuaire Vancouver-Fraser), [Dekovic](#) (GCT) et [Cross](#) (Translink).

28 TRAN, *Témoignages*, [Knezevic](#) (Administration portuaire de Port-Alberni), [Ken Veldman](#) (directeur, affaires publiques, Administration portuaire de Prince Rupert) et [Northey](#) (Pulse Canada).

29 TRAN, *Témoignages*, [Martin McKay](#) (directeur, programmes d'infrastructure de transport [Ouest], TC).



Plusieurs témoins se sont réjouis de la création du FNCC³⁰. [M. Xotta](#) a affirmé qu'« être prêt à faciliter l'analyse et laisser la porte ouverte aux demandes d'infrastructure potentielles est en fait le rôle principal et le plus utile que le gouvernement du Canada peut jouer ». [M. Marshall](#) a toutefois souligné que les montants alloués n'étaient pas suffisants pour l'ensemble des besoins, en particulier en ce qui concerne la part accordée aux projets d'infrastructures en matière de transport dans le Nord. Dans ce contexte, il a recommandé au gouvernement de « reconduire l'Initiative des corridors de commerce et de transport dans le budget de 2019, y compris l'enveloppe de 400 millions de dollars pour les régions nordiques [...] ».

Des témoins ont expliqué au Comité que certains programmes d'infrastructure du gouvernement fédéral comportaient des lacunes et des iniquités au niveau de l'admissibilité. Au niveau du transport maritime, [Serge Buy](#) de l'Association canadienne des traversiers a fait remarquer qu'il était problématique que certains programmes fassent la distinction entre les transporteurs de passagers et les transporteurs de marchandises, alors que certains traversiers et navires transportent les deux, ce qui les rend inadmissibles à ces types de programmes.

Au niveau du transport aérien, [M. Dickson](#) et [M. Gooch](#) ont mentionné l'aide précieuse apportée par le PAIA pour les aéroports régionaux accueillant moins de 525 000 passagers par année. Toutefois, ils ont aussi fait savoir que le budget du programme n'avait pas augmenté depuis 18 ans, alors que les coûts de construction ont beaucoup augmenté durant cette période.

Enfin, en ce qui a trait au transport ferroviaire, [M. Ollmann](#) a partagé l'avis qu'il faudrait des programmes de financement ciblés pour les compagnies de chemins de fer d'intérêt local pour investir dans des projets qui vont au-delà du maintien de leurs opérations existantes, notamment pour soutenir la croissance future du transport de marchandises. Selon la [SRY](#), des incitatifs financiers comme des crédits d'impôt ou des subventions d'immobilisations permettraient aux petites entreprises d'investir dans différents domaines, dont l'amélioration du parc de locomotives et la modernisation des passages à niveau. Dans un même ordre d'idées, la [Western Canadian Short Line Railway](#) a aussi déploré le manque d'option de financement pour les compagnies de chemins de fer d'intérêt local et a critiqué le FNCC qui, selon celle-ci, s'intéresse principalement à des projets à grande échelle qui ne sont pas appropriés pour les plus petites compagnies.

30 TRAN, *Témoignages*, [Xotta](#) (Administration portuaire Vancouver-Fraser), [Bodner](#) (CN), [Hamilton](#) (Administration portuaire de Hamilton), [Lewis-Manning](#) (Chamber of shipping), [Geoff Dickson](#) (président-directeur général, Autorité aéroportuaire de Victoria) et [Marshall](#) (AMC).

En conclusion, plusieurs intervenants qui ont témoigné devant le Comité ont soutenu qu'il fallait briser le cloisonnement entre les parties prenantes du réseau national de transport et de logistique et encourager un plus grand dialogue entre celles-ci pour améliorer la performance des chaînes d'approvisionnement au Canada. Des témoins ont également avancé que certains programmes fédéraux de financement en infrastructure devraient être améliorés afin de mieux refléter les besoins des utilisateurs des infrastructures de transport et de logistique.

ÉTUDE DE CAS : LA RÉGION DE NIAGARA

« [L]a QEW [l'autoroute Queen Elizabeth Way] n'est plus une option. Elle nuit à la compétitivité des entreprises. Nous estimons qu'il est temps que les partenaires municipaux et les gouvernements fédéral et provincial fassent un investissement stratégique dans l'infrastructure de l'avenir dont l'économie canadienne a besoin et qui, encore une fois, positionnerait Niagara et Hamilton comme un secteur clé du corridor de commerce au Canada, mais aussi, [...] comme une porte d'entrée clé vers les marchés mondiaux. »

Gary Long,
agent administratif principal,
Ville de Welland

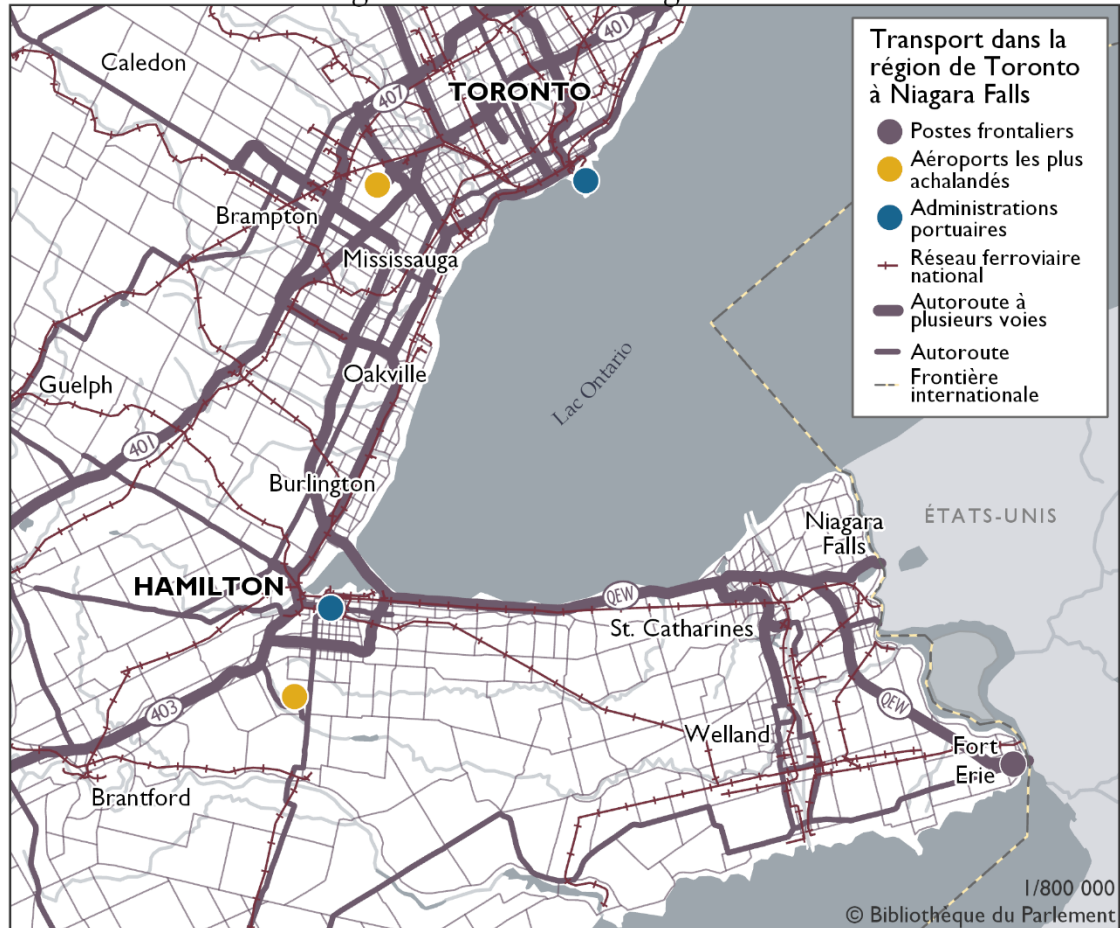
CONGESTION DU RÉSEAU ROUTIER

Selon le rapport [Quand tout s'arrête : Évaluation des pires points d'engorgement au Canada](#) de 2017 de l'Association canadienne des automobilistes, cinq des 10 principaux goulots d'étranglement autoroutiers au Canada en 2015 se trouvaient dans la région de Toronto. Le pire étant un tronçon de l'autoroute 401 qui traverse le nord de la ville de Toronto. Pour [Verne Milot](#) de la Chambre de commerce de Welland et Pelham et [Debbie Zimmerman](#) de la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority, parmi les plus importantes préoccupations en matière de transport dans la région de Niagara il y a la congestion continue et le manque de redondance de l'autoroute Queen Elizabeth Way (QEW), qui est la voie rapide principale entre Niagara et la grande région de Toronto de même que la voie principale entre l'Ontario et l'État de New York. [Mme Zimmerman](#) a indiqué que puisque le transport de marchandises devrait augmenter de 3 à 6 % par année sur ce corridor et que le tourisme ne cesse d'augmenter dans la région de Niagara, il faudra trouver « une solution de rechange pour la circulation des camions ». La figure 4 présente les principales infrastructures de transport de la région de Niagara.



Figure 4 — Carton intérieur de la région de Toronto à Niagara Falls

Carton intérieur de la région de Toronto à Niagara Falls



Source : Carte produite par la Bibliothèque du Parlement, Ottawa, 2019, à l'aide de données tirées de Ressources naturelles Canada (RNCan), *Limites administratives au Canada — Série CanVec*, « [Entités administratives](#) », 1:1 000 000, Ottawa, RNCan, 2018; *Lacs, rivières et glaciers au Canada — Série CanVec*, « [Entités hydrographiques](#) », 1:1 000 000, Ottawa, RNCan, 2018; *Réseaux de transport au Canada — Série Canvec*, « [Entités transport](#) », 1:1 000 000, Ottawa, RNCan, 2018; et Statistique Canada, *Recensement de 2016 — fichiers des limites*, « Régions métropolitaines de recensement ». Le logiciel suivant a été utilisé : Esri, ArcGIS Pro, version 2.1.0. Contient des renseignements protégés par la [Licence du gouvernement ouvert — Canada](#) et [Licence ouverte de Statistique Canada](#).

Projet de la route du milieu de la péninsule

Une des solutions de rechange proposées par de nombreux témoins est le projet du [Corridor de transport Niagara-Région du Grand Toronto](#), connu aussi sous le nom de la

route du milieu de la péninsule³¹. Celui-ci est étudié par le ministère des Transports de l'Ontario depuis plusieurs années. Différents trajets seraient à l'étude, mais la route serait essentiellement parallèle à la QEW et traverserait la région centrale de Niagara pour rejoindre la région du Grand Toronto au niveau de l'autoroute 407 ou de la 401. [Jayesh Menon](#) de la Zone franche de la région de Niagara a aussi indiqué que la route du milieu de la péninsule réduirait la congestion, favoriserait les exportations vers les États-Unis et permettrait de créer des synergies efficaces entre les économies d'Hamilton et de Niagara.

Une utilisation accrue du transport maritime

Une autre solution de rechange proposée par divers témoins est une utilisation accrue des réseaux de transport maritime sur la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs³². Selon un [rapport](#) [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT] de 2017 du Conseil de la région des Grands Lacs et de CPCS, et selon divers témoignages entendus au Comité, les ports des Grands Lacs, comme ceux de Thunder Bay et de Cleveland seraient sous-utilisés³³. Selon [James Given](#) du Syndicat international des marins canadiens, la voie maritime fonctionnerait actuellement à 50 % de sa capacité. [Claudine Couture-Trudel](#) d'Arrimage des Grands Lacs a toutefois signalé aux membres du Comité qu'une utilisation accrue du transport maritime dans la région nécessiterait une amélioration de l'infrastructure intermodale.

[Jean Aubry-Morin](#) de la CGVMSL a indiqué au Comité qu'avec les changements climatiques et grâce à la collaboration entre les divers intervenants de la Voie maritime, la saison était passée de 262 à 286 jours. Cela dit, pour divers témoins, il faudrait trouver un moyen d'ouvrir le canal quelques semaines de plus par année, ce qui permettrait de réduire la quantité de camions sur les routes de la région³⁴. [M. Nohara](#) a cependant noté qu'il faudrait une meilleure surveillance des glaces. En plus des enjeux au niveau de la capacité de déglacement, [M. Aubry-Morin](#) a aussi mentionné que les changements

31 TRAN, *Témoignages*, [Hamilton](#) (Administration portuaire de Hamilton), [Scott Luey](#) (agent administratif principal, Ville de Port Colborne), [Verne Milot](#) (directeur, Chambre de commerce de Welland et Pelham), [Roy Timms](#) (membre du conseil, Niagara Industrial Association [NIA]), [Debbie Zimmerman](#) (membre du conseil, Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority), [Gary Long](#) (agent administratif principal, Ville de Welland) et [Puckering](#) (YMH).

32 TRAN, *Témoignages*, [Hodgson](#) (CGVMSL), [Capitaine Burgess](#) (AMPC), [Nohara](#) (Accipiter Radar), [Burrows](#) (CCM) et [Given](#) (Syndicat international des marins canadiens).

33 TRAN, *Témoignages*, [Knezevic](#) (Administration portuaire de Port-Alberni) et [Burrows](#) (CCM).

34 TRAN, *Témoignages*, [Gregg Ruhl](#) (chef des opérations, Algoma Central Corporation), [Timms](#) (NIA), [Milot](#) (Chambre de commerce de Welland et Pelham) et [Robson](#) (Niagara College).



climatiques « entraînent aussi de plus fortes fluctuations du temps » et qu'« il faut parfois mesurer le risque par rapport à l'avantage d'une saison plus longue ».

L'UTILISATION DES TERRAINS À VOCATION INDUSTRIELLE

« *La demande de terrains industriels multimodaux est supérieure à ce que le port [port de Hamilton] peut offrir, mais nous croyons que la région de Niagara peut vraiment aider à répondre à une partie de la demande tout en soutenant la croissance du trafic maritime, l'augmentation du commerce et la croissance de l'économie locale.* »

Ian Hamilton,
Président-directeur général,
Administration portuaire de Hamilton

La Corporation de la Voie maritime du Saint-Laurent

La [Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent](#) (CGVMSL) a été créée en 1998 et tient son mandat de la [Loi maritime du Canada](#). Elle assure le passage sécuritaire et efficace du fret maritime dans les installations de la Voie maritime canadienne. Les installations gérées par la corporation demeurent la propriété du gouvernement du Canada en vertu d'une entente avec Transports Canada. Selon l'entente, la CGVMSL doit gérer et exploiter la Voie maritime, en plus d'en assurer l'entretien, la réparation, l'acquisition et d'en faire la promotion. Cette entente a été prolongée jusqu'en mars 2023 par le [ministre des Transports](#) en juillet 2017. La Voie maritime du Saint-Laurent compte 15 écluses (13 canadiennes et deux américaines), dont huit sont situées sur le canal Welland qui relie le lac Ontario au lac Érié. La CGVMSL collabore avec son homologue américain, la [Saint Lawrence Seaway Development Corporation](#) [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT] au niveau des opérations afin d'assurer le fonctionnement quotidien de la Voie maritime. En ce qui concerne l'immobilier, [Bruce Hodgson](#) de la CGVMSL a fait la précision suivante :

[N]ous [la CGVMSL] gérons les terrains le long de la voie maritime au nom du gouvernement du Canada. L'équipe du développement des marchés continue de rapprocher les exploitants et les investisseurs en vue d'utiliser au mieux les terrains et les installations, y compris les terrains le long du canal Welland, afin de générer de la croissance économique et des possibilités d'emploi.

Les terres industrielles du canal Welland

Selon divers témoins, de nombreuses entreprises seraient intéressées à s'établir dans la région de Niagara³⁵. Considérant le fait que le port de Hamilton a atteint sa capacité maximale, certaines d'entre elles pourraient vouloir s'installer le long du canal Welland. Selon [Roy Timms](#) de la Niagara Industrial Association, le gouvernement fédéral posséderait une grande quantité de terres non aménagées autour du canal Welland qui pourraient être utilisées à des fins économiques. Sur ce sujet, [M. Milot](#) de la chambre de commerce de Welland et Pelham a fait l'affirmation suivante :

Transports Canada peut jouer un rôle clé en ouvrant ces zones de façon sensible et en les reliant de façon appropriée aux routes de transport commerciales dans le cadre d'une plaque tournante industrielle plus robuste [...] Il n'est plus acceptable non plus de laisser inexploités les terrains industriels et aménageables le long du canal Welland, si nous voulons ancrer la région dans une zone commerciale étrangère d'une manière qui sera robuste et crédible pour les décennies à venir.

[Scott Luey](#) de la Ville de Port Colborne et [Ted Luciani](#) de la Ville de Thorold ont assuré les membres que les municipalités situées le long du canal Welland souhaitent le développement de ces terres pour une utilisation industrielle ou commerciale afin de stimuler le développement économique de leur région.

35 TRAN, *Témoignages*, [Long](#) (Ville de Welland), [Jayesh Menon](#) (coordonateur, zone franche, Région de Niagara) et [Hamilton](#) (Administration portuaire de Hamilton).

ÉTUDE DE CAS : LA RÉGION DE VANCOUVER

« [S]i l'on tient compte du fait que 60 % des camions lourds dans la région ont une destination locale, il ne peut être seulement question de l'infrastructure de la porte d'entrée. Il s'agit de comprendre l'interaction entre l'infrastructure provinciale et fédérale, puis l'infrastructure locale, qui permet les déplacements d'un bout à l'autre du réseau, et de comprendre comment nous transportons efficacement les marchandises dans cette région. »

Geoff Cross,
Vice-président, planification et politiques, transport,
New Westminster, TransLink

UNE DEMANDE GRANDISSANTE

Selon le rapport de la Chambre de commerce du Canada [Pris dans le trafic pendant 10 000 ans](#), les projections pour le trafic de marchandises³⁶ d'ici 2045 indiquent que le réseau ferroviaire de l'Ouest canadien devra presque tripler sa capacité pour répondre à la demande d'ici cette date; même chose pour les ports de la Colombie-Britannique qui devraient également voir la demande de mouvement de marchandises tripler durant la même période.

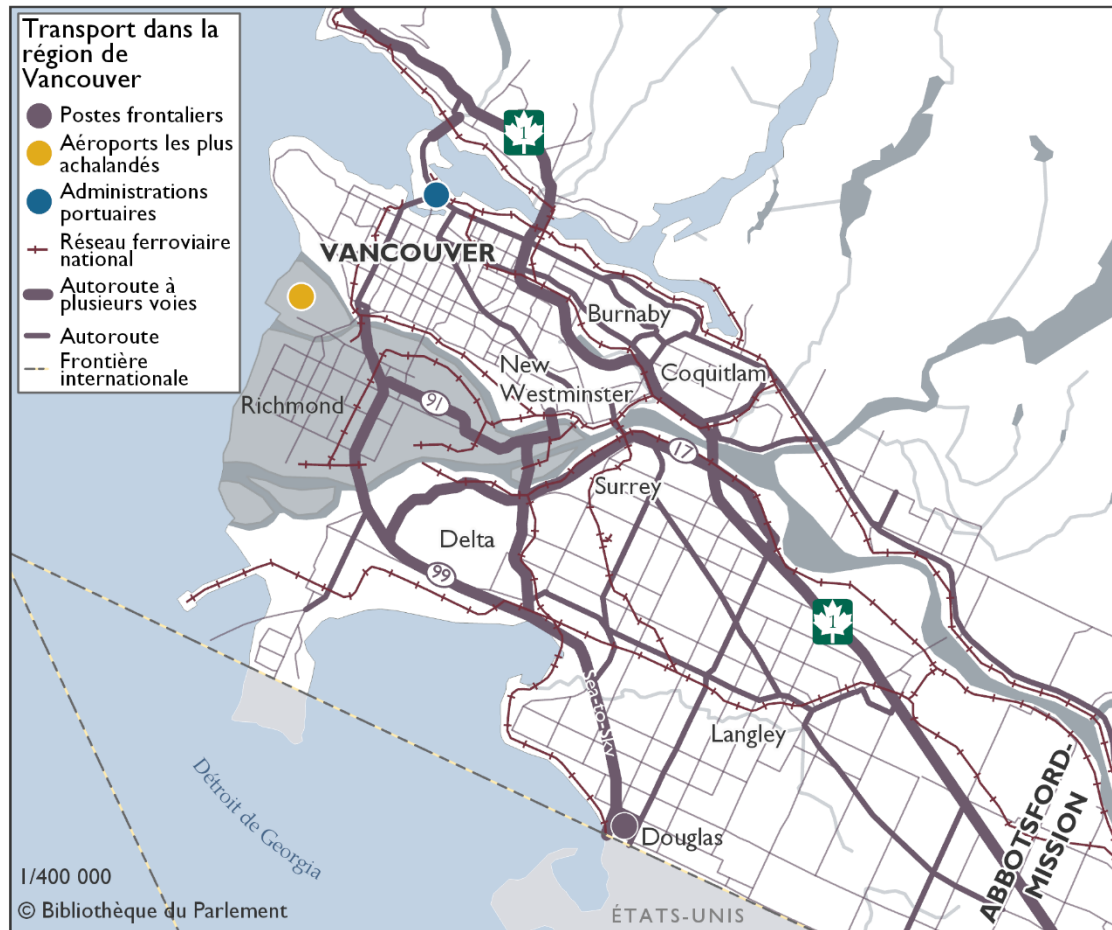
L'[Administration portuaire de Port-Alberni](#) a dit estimer que le trafic de conteneurs doublerait d'ici 2030 et elle a fait la mise en garde suivante : « Si la côte ouest ne peut pas satisfaire à la demande de transit de conteneurs, le volume excédentaire passera par le second itinéraire préférable, ce qui constituerait une perte pour le Canada ». Dans un même ordre d'idées, [Peter Xotta](#) de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser a rappelé que malgré les expansions prévues dans les terminaux de la côte ouest, il faudra continuer d'augmenter les capacités de transit de conteneurs pour pouvoir répondre à la demande future. La figure 5 présente les principales infrastructures de transport de la région de Vancouver.

36 Inclus le pétrole, le minerai de fer, le charbon, les céréales et grains oléagineuses, les produits du bois et la potasse.



Figure 5 — Carton intérieur de Vancouver

Carton intérieur de Vancouver



Source : Cartes produites par la Bibliothèque du Parlement, Ottawa, 2019, à l'aide de données tirées de Ressources naturelles Canada (RNCan), *Limites administratives au Canada — Série CanVec*, « [Entités administratives](#) », 1:1 000 000, Ottawa, RNCan, 2018; *Lacs, rivières et glaciers au Canada — Série CanVec*, « [Entités hydrographiques](#) », 1:1 000 000, Ottawa, RNCan, 2018; *Réseaux de transport au Canada — Série CanVec*, « [Entités transport](#) », 1:1 000 000, Ottawa, RNCan, 2018; et Statistique Canada, *Recensement de 2016 — fichiers des limites*, « Régions métropolitaines de recensement ». Le logiciel suivant a été utilisé : Esri, ArcGIS Pro, version 2.1.0. Contient des renseignements protégés par la [Licence du gouvernement ouvert — Canada](#) et [Licence ouverte de Statistique Canada](#).

Pour [James Clements](#) du Chemin de fer Canadien Pacifique (CP) et [Brad Bodner](#) de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), tripler le réseau semble un peu excessif considérant, entre autres, la capacité limitée d'expansion du port de Vancouver, mais ils ont convenu, tout comme [Derek Ollman](#) de la Southern Railway of British Columbia (SRY) qu'ils devront continuer d'investir pour augmenter la capacité du

réseau ferroviaire de l'Ouest canadien. À cet effet, [Marko Dekovic](#) de Global Container Terminals (GCT) a fait la remarque suivante au niveau des relations entre les terminaux et les chemins de fer :

Nous sommes tous aussi forts que notre maillon le plus faible de la chaîne d'approvisionnement. Alors, [...] avec les gros navires, nous devons investir dans la capacité d'appoint côté terre. Cela signifie que les exploitants de terminaux et les chemins de fer doivent faire les investissements nécessaires et que nous, les exploitants de terminaux, devons faire ce que nous pouvons pour améliorer la vitesse à laquelle nous transférons les conteneurs d'un navire à un train.

Une offre qui doit s'adapter

[M. Bodner](#) a indiqué que les difficultés du réseau du CN se trouvaient surtout en bout de ligne à cause de la congestion ferroviaire, de l'empiètement urbain et du trafic maritime qui entraîne l'ouverture des ponts. Des témoins ont mentionné l'achalandage du pont du fleuve Fraser comme étant un important goulot d'étranglement qui limite la capacité des chemins de fer de desservir les terminaux portuaires³⁷. [M. Bodner](#) a expliqué au Comité que celui-ci a plus de 100 ans et est régulièrement utilisé par six compagnies de chemin de fer, dont trois de marchandises et qu'il est ouvert huit heures par jour pour le transport maritime. Il est d'avis que le gouvernement fédéral devrait aller de l'avant avec le remplacement de celui-ci.

[M. Clements](#) a reconnu qu'au niveau des céréales, le réseau du CP n'arrivait pas à répondre à la demande à la porte d'entrée du port de Vancouver, celle-ci étant « supérieure à la capacité de la chaîne d'approvisionnement des céréales ». Selon lui, la chaîne d'approvisionnement qui traverse Vancouver est limitée par « la capacité des terminaux, les contraintes climatiques et la complexité opérationnelle des chemins de fer, y compris l'obligation de gérer les opérations des trains de banlieue de West Coast Express ». Une solution de rechange proposée par [M. Clements](#) est de transporter une partie des activités en dehors du centre-ville, notamment avec l'ouverture récente d'une installation de transbordement à Coquitlam.

[Brad Eshleman](#) de la BC Marine Terminal Operators Association a informé le Comité qu'à cause du manque de wagons couverts ou encore d'équipes disponibles, certains produits, comme des produits forestiers, sont maintenant acheminés par camions aux terminaux, alors que normalement ils le seraient par train. Une hausse de l'utilisation des camions, notamment dans le port de Vancouver, pourrait augmenter la congestion, qui est déjà importante selon [Joel Neuheimer](#) de l'Association des produits forestiers du

37 TRAN, *Témoignages*, [Bodner](#) (CN), [Booker](#) (Neptune Bulk Terminals), [Ollmann](#) (SRY) et [Dekovic](#) (GCT).



Canada. Dans un autre ordre d'idées, [Gagan Singh](#) de la United Trucking Association a fait savoir au Comité que les relations entre les camionneurs et l'Administration portuaire de Vancouver-Fraser n'étaient pas toujours faciles.

Afin d'accélérer le processus d'inspection des conteneurs provenant de GCT Deltaport et des Fraser Surrey Docks, l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) prévoit ouvrir une nouvelle installation d'examen de conteneurs maritimes à Tsawwassen. Selon [Roslyn MacVicar](#) de l'ASFC, celle-ci sera deux fois plus grande que celle de Burnaby et aura une plus grande capacité de réception et d'examen des conteneurs. Mme MacVicar a aussi attesté qu'une autre installation d'examen des conteneurs maritimes sera construite à l'inlet Burrard.

La disponibilité des terrains à vocation industrielle

« [L]es terres propices au commerce doivent être protégées. Nous sommes très préoccupés par la grave pénurie de terres industrielles propices au commerce dans le Lower Mainland. Vancouver a le deuxième taux de disponibilité le plus bas en Amérique du Nord. On prévoit que Vancouver risque de manquer de terres industrielles dans un avenir pas trop lointain. »

Peter Xotta,
Vice-président, planification et opérations,
Administration portuaire Vancouver-Fraser

Lors de leur visite du port de Vancouver, les membres du Comité ont beaucoup appris sur les défis entourant la gestion des terres disponibles dans le district de Metro Vancouver. Plusieurs témoins ont avancé qu'il y avait une pénurie de terrains à vocation industrielle à Vancouver³⁸. Dans ce contexte, certains ont affirmé que les ports et les terminaux devaient se montrer de plus en plus efficaces étant donné qu'ils sont appelés à faire plus sans pouvoir compter sur les terres additionnelles pour soutenir cette croissance³⁹. À cet effet, [M. Dekovic](#) a indiqué au Comité que le terminal à conteneur GCT Deltaport avait réussi à augmenter sa capacité globale de 33% « en modifiant

38 TRAN, *Témoignages*, [Ollmann](#) (SRY), [Southern Railway of British Columbia](#) (mémoire), [Eshleman](#) (BC Marine Terminal Operators Association), [Booker](#) (Neptune Bulk Terminals), [Lewis-Manning](#) (Chamber of Shipping) et [Moir](#) (Port de Nanaimo).

39 TRAN, *Témoignages*, [Eshleman](#) (BC Marine Terminal Operators Association), [Booker](#) (Neptune Bulk Terminals) et [Lewis-Manning](#) (Chamber of shipping).

l'aménagement, en semi-automatisant et en densifiant les voies ferrées sur le terminal et en modifiant [leur] façon de fonctionner ». [Il](#) a ajouté que le port de Vancouver avait un programme d'incitatifs pour encourager les porte-conteneurs à arriver à temps, ce qui assure une meilleure planification de la main d'œuvre et des activités des terminaux et des chemins de fer.

Pour le [SRY](#), la conversion de terrains à des fins résidentielles est préoccupante, car elle éloigne l'industrie lourde des corridors de transport et mène à « des conflits et à des attentes irréalistes de la part de la collectivité en matière de bruit et d'émissions industrielles ». Selon [Geoff Cross](#) de TransLink, il devrait y avoir un meilleur dialogue entre les divers intervenants et le gouvernement fédéral afin de trouver un équilibre entre les besoins en matière d'aménagement du territoire, la demande en matière de transport local et les besoins des industries en matière de transport de marchandises. À ce sujet, [il](#) a fait l'observation suivante :

Nous ne cessons de dire que le meilleur plan de transports est un bon plan d'aménagement du territoire. Cela est évidemment essentiel dans la région métropolitaine de Vancouver, compte tenu de notre territoire exigu et des pressions économiques pour obtenir de nouvelles utilisations résidentielles et commerciales.

Parmi les solutions de rechange potentielles, certains témoins ont mentionné le port de Prince Rupert qui est localisé plus au nord sur la côte et dont la capacité d'expansion n'est pas aussi restreinte que celle du port de Vancouver puisqu'il n'est pas situé en zone urbaine⁴⁰. Cela dit, [Greg Northey](#) de Pulse Canada a rappelé au Comité que plusieurs sociétés céréalières avaient beaucoup investi dans leurs installations à Vancouver et [M. Neuheimer](#) a avancé que pour l'instant, le CN était le seul chemin de fer à desservir le port de Prince Rupert, ce qui limitait les capacités de celui-ci.

40 TRAN, *Témoignages*, [Northey](#) (Pulse Canada), [Neuheimer](#) (APFC) et [Lewis-Manning](#) (Chamber of Shipping).

ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS

Le tableau ci-dessous présente les témoins qui ont comparu devant le Comité lors des réunions se rapportant au présent rapport. Les transcriptions de toutes les séances publiques reliées à ce rapport sont affichées sur la [page Web du Comité sur cette étude](#).

Organismes et individus	Date	Réunion
<p>Ministère des Transports</p> <p>L'hon. Marc Garneau, C.P., député, ministre des Transports</p> <p>Michael Keenan, sous-ministre</p> <p>Shawn Tupper, sous-ministre adjoint Politiques</p> <p>Kate Young, secrétaire parlementaire du ministre des transports</p>	2016/11/17	33
<p>Agence des services frontaliers du Canada</p> <p>Martin Bolduc, vice-président Direction générale des programmes</p> <p>Johny Prasad, directeur Conformité de programme et sensibilisation, Direction générale des programmes</p> <p>Scott Taymun, directeur général Direction de la transformation et du renouvellement des infrastructures frontalières</p>	2018/09/20	108
<p>Ministère des Transports</p> <p>Christian Dea, directeur général, analyse économique des transports, chef économiste</p> <p>Patrick Gosselin, directeur Politique des ports</p> <p>Sandra LaFortune, directrice générale Relations internationales et la politique de commerce</p> <p>Martin McKay, directeur Programmes d'Infrastructure de Transport (Ouest)</p> <p>David McNabb, directeur général Politique des transports terrestres</p>	2018/09/20	108

Organismes et individus	Date	Réunion
À titre personnel Patrick Robson, professeur Niagara College	2018/09/24	109
Accipiter Radar Technologies Inc. Tim J. Nohara, président-directeur général	2018/09/24	109
Administration Portuaire de Hamilton Ian Hamilton, président-directeur général	2018/09/24	109
Agence des services frontaliers du Canada Richard Comerford, directeur général régional Région du Sud de l'Ontario	2018/09/24	109
Algoma Central Corporation Gregg Ruhl, chef des opérations	2018/09/24	109
Ambassador Bridge Company Stan Korosec, directeur Sécurité	2018/09/24	109
Arrimage des Grands Lacs Ltée Claudine Couture-Trudel, directrice principale Stratégie et communication Bruce Graham, vice-président Hamilton, Port Colborne	2018/09/24	109
Association des pilotes maritimes du Canada Mike Burgess, capitaine, vice-président Région des Grands Lacs	2018/09/24	109
Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority Llewellyn Holloway, directeur du conseil Ron Reinas, directeur général	2018/09/24	109
Chambre de commerce maritime Bruce Burrows, président	2018/09/24	109
City of Port Colborne Scott Luey, agent administratif principal	2018/09/24	109
City of Thorold Ted Luciani, maire	2018/09/24	109

Organismes et individus	Date	Réunion
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada Andrew Fuller, vice-président associé Industrie automobile, domestique et intermodal	2018/09/24	109
Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent Jean Aubry-Morin, vice-président Relations externes Bruce Hodgson, directeur Développement des marchés	2018/09/24	109
John C. Munro Hamilton International Airport Cathie Puckering, présidente-directrice générale	2018/09/24	109
Lake Carriers' Association Jim Weakley, président	2018/09/24	109
Niagara Falls Bridge Commission Kenneth N. Bieger, directeur général	2018/09/24	109
Niagara Industrial Association Roy Timms, membre du conseil, ancien président	2018/09/24	109
Niagara Region Jayesh Menon, coordonnateur Zone franche	2018/09/24	109
Syndicat international des marins canadiens Chris Given, directeur Relations gouvernementales James Given, président	2018/09/24	109
Ville de Welland Gary Long, agent administratif principal	2018/09/24	109
Welland/Pelham Chamber of Commerce Verne Milot, directeur	2018/09/24	109
WestJet Airlines Ltd. Andy Gibbons, directeur Relations gouvernementales et affaires réglementaires	2018/09/24	109
Abbotsford International Airport Parm Sidhu, directeur général	2018/09/26	110

Organismes et individus	Date	Réunion
Administration de l'aéroport international de Vancouver Gerry Bruno, vice-président Affaires gouvernementales fédérales	2018/09/26	110
Administration portuaire de Port-Alberni Zoran Knezevic, président-directeur général	2018/09/26	110
Administration portuaire Vancouver-Fraser Peter Xotta, vice-président Planification et opérations	2018/09/26	110
Agence des services frontaliers du Canada Roslyn H. MacVicar, directrice générale régionale Région du Pacifique	2018/09/26	110
Association canadienne des traversiers Serge Buy, président-directeur général	2018/09/26	110
Association des produits forestiers du Canada Joel Neuheimer, vice-président Commerce international et transports	2018/09/26	110
Autorité aéroportuaire de Victoria Geoff Dickson, président-directeur général	2018/09/26	110
BC Marine Terminal Operators Association Marko Dekovic, vice-président Brad Eshleman, président	2018/09/26	110
BNSF Railway Company Roger Nober, directeur général adjoint Droit et affaires de l'entreprise	2018/09/26	110
British Columbia Coast Pilots Ltd. Roy Haakonson, capitaine, président Robin Stewart, capitaine, vice-président	2018/09/26	110
Chamber of Shipping Bonnie Gee, vice-présidente Robert Lewis-Manning, président	2018/09/26	110

Organismes et individus	Date	Réunion
Chemin de fer Canadien Pacifique James Clements, vice-président Planification stratégique et services de transport	2018/09/26	110
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada Brad Bodner, directeur Développement des entreprises	2018/09/26	110
Global Container Terminals Marko Dekovic, vice-président Relations publiques	2018/09/26	110
Greater Victoria Harbour Authority Sonterra Ross, chef des opérations	2018/09/26	110
Islands Trust Peter Luckham, président Conseil de Islands Trust	2018/09/26	110
Neptune Bulk Terminals (Canada) Ltd. Rob Booker, vice-président directeur Opérations et maintenance	2018/09/26	110
Port de Nanaimo Ewan D. Moir, président-directeur général	2018/09/26	110
Pulse Canada Greg Northey, directeur Relations avec l'industrie	2018/09/26	110
Southern Railway of British Columbia Derek Ollmann, président	2018/09/26	110
Teck Resources Limited Michael O'Shaughnessy, directeur Logistique	2018/09/26	110
TransLink Geoff Cross, vice-président Planification et politiques, transport, New Westminster	2018/09/26	110
United Trucking Association Gagan Singh, porte-parole	2018/09/26	110
Conseil économique des provinces de l'Atlantique David Chaundy, président-directeur général par intérim	2018/10/02	111

Organismes et individus	Date	Réunion
Tata Steel Rajesh Sharma, conseiller stratégique, ancien directeur général	2018/10/02	111
Fédération maritime du Canada Michael Broad, président	2018/10/04	112
Karen Kancens, vice-présidente	2018/10/04	112
Saskatchewan Association of Rural Municipalities Ray Orb, président	2018/10/04	112
Administration portuaire de Montréal Tony Boemi, vice-président Croissance et développement Sophie Roux, vice-présidente Affaires publiques	2018/10/16	113
Association minière du Canada Brendan Marshall, vice-président Affaires économiques et du Nord	2018/10/16	113
Atlantic Provinces Trucking Association Jean-Marc Picard, directeur exécutif	2018/10/16	113
St. John's Board of Trade Nancy Healey, directrice générale	2018/10/16	113
Administration portuaire de Prince Rupert Ken Veldman, directeur Affaires publiques	2018/10/18	114
Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority Debbie Zimmerman, membre du conseil	2018/10/18	114
Conseil des aéroports du Canada Daniel-Robert Gooch, président	2018/10/18	114
Detroit International Bridge Company Stan Korosec, directeur Relations gouvernementales canadiennes, Ambassador Bridge	2018/10/18	114
Gabrielans Against Freighter Anchorages Society Chris Straw, président	2018/10/18	114

Organismes et individus	Date	Réunion
Town of Labrador City Nick McGrath, conseiller municipal	2018/10/18	114
Conseil de la Nation Haida Peter Lantin, président	2018/11/20	121
Eagle Spirit Energy Holding Ltd. Calvin Helin, président et chef de direction	2018/11/20	121
Heiltsuk Tribal Council Marilyn Slett, conseillère en chef	2018/11/20	121
Lax Kw'alaams Band John Helin, maire	2018/11/20	121
Tribus des Cowichans Natalie Anderson, coordonnatrice des références	2018/11/20	121

ANNEXE B

LISTE DES MÉMOIRES

Ce qui suit est une liste alphabétique des organisations et des personnes qui ont présenté au Comité des mémoires reliés au présent rapport. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter la [page Web du Comité sur cette étude](#).

Administration portuaire de Port-Alberni

Association canadienne des traversiers

Conseil de la Nation Haida

Fédération canadienne des municipalités

Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest

Ingénieurs Canada

Premières Nations Lax Kw'alaams

Southern Railway of British Columbia

Western Canadian Short Line Railway Association

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents (réunions n^{os} 26, 33, 108 à 114, 118, 121, 127 et 128) est déposé.

Respectueusement soumis,

La présidente,
L'hon. Judy A. Sgro, C.P., députée

Opinion complémentaire du Parti conservateur du Canada

Introduction

Cette dernière année, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (Comité TRAN) a mené une étude sur une STRATÉGIE CANADIENNE SUR LES TRANSPORTS ET LA LOGISTIQUE en se concentrant sur l'impact des corridors de transport au sein du réseau de transport canadien.

Les corridors de transport font partie intégrante du mouvement sécuritaire et efficient des biens qui entrent au Canada et qui en sortent.

Un pays aussi grand que le Canada a une topographie très variée. Qu'ils traversent les montagnes, les prairies ou les voies navigables, les nombreux corridors de transport du Canada offrent des possibilités et des défis uniques.

L'un des moyens de relever ces défis est de tirer profit des différents modes de transport utilisés là où c'est technologiquement et économiquement possible, par exemple l'utilisation de pipelines pour transporter le pétrole.

Bien que le transport ferroviaire reste une option sécuritaire et viable, les données indiquent que les pipelines sont le moyen le plus sûr et le plus efficient de transporter le pétrole.

Bien que des défis naturels comme la topographie et les conditions météorologiques puissent être surmontés par le marché, le gouvernement du Canada peut, par l'intermédiaire de ses politiques, améliorer ou empirer les choses pour notre réseau de transport intégré.

Ce rapport complémentaire vise à souligner ce fait.

Les membres du Comité TRAN ont entendu nombre des intervenants qui ont participé à cette étude dire que certaines mesures prises par le gouvernement actuel ont des conséquences négatives sur leur capacité à fonctionner de manière efficiente.

Prenons par exemple la diversification du transport du pétrole par pipeline au lieu du train. Cela aiderait à améliorer la sécurité et l'efficacité du réseau de transport.

Cependant, au cours de cette étude, le Comité a entendu de nombreux témoins parler des conséquences négatives des politiques du gouvernement actuel sur ce mode de transport plus sécuritaire et plus efficient.

Faisant référence au projet de loi C-48 du gouvernement du Canada, la *Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers*, M. Calvin Helin, le président du Conseil et chef de la direction d'Eagle Spirit Energy Holding Ltd., a dit au Comité le 20 novembre 2018 :

« Nos chefs se posent aussi la question suivante : comment se fait-il que cette proposition vise essentiellement à interdire un important trafic commercial sur une moitié de la côte de la Colombie-Britannique, alors que le transport de pétrole et de carburants par navire se fait partout ailleurs au Canada ? »

De plus, quand on lui a demandé de commenter une affirmation selon laquelle la décision du gouvernement de présenter le projet de loi C-48 ne reposait pas sur des données statistiques ou scientifiques, M. Michael Broad, le président de Fédération maritime du Canada, a dit au Comité le 4 octobre 2018 :

« Je souscris à [...] votre énoncé. »

Le fait de transporter plus de pétrole par pipeline réduirait la demande du transport ferroviaire de ce produit, libérant ainsi de l'espace pour d'autres marchandises comme le vrac et les conteneurs.

Une autre possibilité de relever le défi de l'ampleur géographique du Canada est d'adopter des politiques qui encouragent les investissements dans les sociétés de transport à chaque étape du système de transport.

Cependant, il est devenu clair pendant l'étude que le gouvernement actuel freine les investissements par des mesures comme le projet de loi C-69 et la taxe sur le carbone.

Cela a été réitéré à maintes reprises pendant les témoignages en Comité.

Dans ses propos d'ouverture au Comité le 26 septembre 2018, M. Peter Xotta, le vice-président, Planification et Opérations, Administration portuaire Vancouver-Fraser, a dit ce qui suit au sujet des répercussions du projet de loi C-69 :

« Nous nous inquiétons des répercussions que le projet de loi C-69 aura sur les investissements au Canada. En tant que nation commerçante qui aspire à plus d'échanges commerciaux, le Canada a besoin que ses ports soient prêts pour prendre en charge une augmentation de la circulation des marchandises. »

Et, répondant plus tard à une question, M. Xotta a ajouté :

« Le prolongement du délai semble évidemment coûteux. Il se répercute sur l'adhésion des partenaires commerciaux, comme la date à laquelle l'installation pourrait être construite et opérationnelle est incertaine. [...] Quel message envoie-t-on essentiellement aux investisseurs étrangers de grands projets d'infrastructure ? »

Commentant le projet de loi C-69 en Comité le 26 septembre 2018, M. James Clements, le vice-président, Planification stratégique et Services de transport, Chemin de fer Canadien Pacifique,

a aussi fait part de ses préoccupations sur les répercussions de ce projet de loi sur les corridors commerciaux du Canada :

« Enfin, il convient de souligner que l'objectif d'établir des corridors commerciaux plus efficaces est miné par l'adoption de politiques fédérales qui favorisent des interventions réglementaires supplémentaires sur le marché et l'imposition de nouvelles et importantes exigences visant les grands projets qui relèvent des compétences fédérales, comme celles proposées dans le projet de loi C-69. »

Et : *« En ajoutant incertitude et complexité au processus d'examen, on risque de décourager les investisseurs susceptibles de s'intéresser aux projets d'infrastructure qui amélioreront la chaîne d'approvisionnement. »*

Répondant à une question posée en Comité le 26 septembre 2018 sur les répercussions du projet de loi C-69, M. Rob Booker, le vice-président principal, Exploitation et Maintenance, Neptune Bulk Terminals (Canada) Ltd., a dit :

« Concernant le projet de loi C-69 [...], nous n'aurions pas investi. Si cela avait été la situation il y a deux ans, nous n'aurions pas investi 450 millions de dollars, parce que le processus n'est pas sûr. C'est aussi simple que cela. Du point de vue commercial, s'il n'y a pas de certitude en matière de recettes ou de résultats, même à échéance — peu importe que ce soit oui ou non —, s'il n'y a tout simplement pas de certitude à terme quant à la possibilité d'investir. »

Commentant l'imposition par le gouvernement d'une taxe sur le carbone, M. Jean-Marc Picard, le directeur exécutif, Atlantic Provinces Trucking Association, a dit lors de la réunion du Comité du 16 octobre 2018 :

« [...] il faudrait que cette taxe n'ait aucune incidence sur les recettes et qu'elle nous laisse investir dans des technologies permettant de réduire notre empreinte carbone. »

Prenant la parole à cette même rencontre du 16 octobre 2018, M^{me} Nancy Healey, la directrice générale du St. John's Board of Trade, a dit ce qui suit au sujet de la taxe sur le carbone du gouvernement actuel :

« [...] tout ce qui vient sur l'île est transporté par la voie de la mer ou les airs, ce qui nous rend vulnérables. Tout en convenant qu'il faut faire quelque chose à propos des émissions de carbone, nous considérons que la taxe sur le carbone devrait être sans incidence sur les recettes. »

Et : *« Nous craignons que ce ne soit une ponction fiscale. »*

Conclusion :

Ce ne sont là que quelques-uns des commentaires faits par les intervenants sur les répercussions négatives que des mesures législatives comme les projets de loi C-48 et C-69 et la taxe sur le carbone auront sur le système de transport du Canada et, plus précisément, sur nos corridors de transport.

Le Canada ne peut pas commencer à aborder ses problèmes de transport sans d'abord étudier les politiques qui nuisent au développement des ressources, au transport, au commerce et aux investissements dans l'infrastructure.

Dans cette première partie de l'étude du Comité TRAN sur une STRATÉGIE CANADIENNE SUR LES TRANSPORTS ET LA LOGISTIQUE, les enjeux peuvent être résumés en deux mots :

Mauvaises politiques.

De mauvaises politiques qui auront des répercussions négatives durables sur :

1. Notre capacité à développer nos ressources,
2. Notre capacité à livrer nos ressources sur le marché,
3. La réputation du Canada de fournisseur fiable de ces ressources, et
4. Les investissements dans l'infrastructure nécessaire pour transporter les exportations et les importations du Canada de manière sécuritaire et efficiente.

En conséquence, nous faisons les recommandations suivantes :

RECOMMANDATION 1

Que le gouvernement retire le projet de loi C-48.

RECOMMANDATION 2

Que le gouvernement retire le projet de loi C-69.

RECOMMANDATION 3

Que le gouvernement élimine la taxe sur le carbone.

Opinion complémentaire du NPD

Malgré notre appui au rapport majoritaire, nous sommes d'avis que ce dernier omet plusieurs enjeux cruciaux et témoignages de haute importance. Le NPD souhaite, par la présente, apporter une opinion complémentaire au rapport intérimaire pour l'établissement d'une stratégie canadienne sur les transports et la logistique.

Les compléments apportés par les néo-démocrates conjuguent le développement économique et le bien-être de la population. Ils reflètent les idées et les valeurs défendues par le NPD, ainsi que les attentes des Canadiennes et des Canadiens, notamment en ce qui a trait aux enjeux de cohabitation, de transition énergétique, de sécurité et de promotion de l'égalité des genres.

Tout d'abord, le NPD croit que le gouvernement devrait avoir à cœur la saine cohabitation entre la population et les divers acteurs de l'industrie du transport. En l'absence de réglementations et de normes mesurables, les intérêts de l'industrie viennent trop souvent s'imposer au détriment du bien-être des communautés

Recommandation 1 : Que le gouvernement fédéral formule des normes pour minimiser les effets négatifs de la pollution sonore et visuelle pour les communautés avoisinantes des ports, des aéroports, des gares de triage, etc.

« L'autre élément consiste à demander aux navires de tenir compte volontairement des résidents locaux et d'essayer de réduire leur volume de bruit et leur éclairage. Nous constatons que les navires doivent faire fonctionner des génératrices jour et nuit, 7 jours sur 7, parce que c'est ainsi qu'ils font circuler le pétrole et qu'ils alimentent tout leur équipement, alors il n'y a pas grand-chose à faire. Certains navires semblent se conformer aux directives plus que d'autres. Je reçois des copies de courriels de plaintes de collectivités de partout au pays, et je trouve que l'on gère bizarrement cette situation. Il faut que quelqu'un écrive au port de Vancouver pour lui demander de dire à ce navire de baisser les lumières ou d'essayer d'atténuer le bruit, et il faut ensuite attendre une éventuelle réponse d'un système à participation volontaire. Nous pensons que ces exigences doivent être réglementées. »

- Chris Straw, Gabriolans Against Freighter Anchorages Society

M. Chris Straw, devant le Comité, a témoigné des désagréments causés par une chaîne logistique improductive. Les problèmes générés par l'activité économique en marge des communautés résidentielles, telle que la pollution sonore et visuelle, ne semblent pas pouvoir se régler par la seule bonne foi des intervenants. Le gouvernement devrait prendre ses responsabilités et défendre les intérêts de la population. Il devrait assurer aux communautés résidentielles un environnement sain dans lequel les externalités négatives causées par l'activité économique sont réglementées.

Ensuite, les néo-démocrates considèrent qu'il est du devoir du gouvernement de favoriser la transition énergétique au sein de l'industrie du transport. S'il veut s'acquitter de ses obligations en vertu de l'Accord de Paris, le gouvernement fédéral

devrait mettre sur pied des mesures incitatives pour aider les divers partenaires de l'industrie.

Recommandation 2 : Que le gouvernement fédéral favorise, par des mesures incitatives, une transition énergétique dans l'industrie du camionnage.

« Le Groupe Robert a donné un très bel exemple en optant pour le gaz naturel pour 150 de ses camions. Par contre, cette technologie n'est pas complètement au point, et le rendement du capital investi n'est pas encore au rendez-vous. Un camion au gaz naturel coûte à peu près 85 000 \$ de plus. Il faut vraiment disposer d'épargnes importantes pour faire un investissement de ce genre. Pour notre part, nous sommes à la merci des manufacturiers. Nous ne pouvons qu'acheter ce qu'ils veulent nous vendre, et en ce moment ce sont des moteurs au diésel. Par contre, l'industrie a vraiment fait un effort pour réduire sa consommation de diésel. »

- Jean-Marc Picard, Atlantic Provinces Trucking Association

Dans son témoignage, M. Jean-Marc Picard souligne que la bonne volonté des partenaires de l'industrie n'est pas suffisante pour assurer la transition énergétique dans le transport. Le gouvernement devrait s'imposer comme un véritable chef de file en matière de lutttes aux changements climatiques plutôt qu'investir 4,5 milliards de fonds publics dans l'achat d'un pipeline.

Par ailleurs, la fermeture de la voie maritime du Saint-Laurent, pendant plusieurs jours cet hiver, a bien démontré l'incapacité de la flotte actuelle de bien remplir son mandat. La question en est à la fois une de développement économique et de sécurité.

Recommandation 3 : Que le gouvernement fédéral accélère le calendrier d'acquisition de nouveaux brise-glaces afin de répondre rapidement aux problématiques rencontrées sur la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands-Lacs.

« Un autre élément du transport maritime qui est crucial pour plusieurs corridors importants au Canada est la disponibilité des brise-glaces pour assurer des déplacements sûrs et efficaces pendant les longs et dangereux mois d'hiver, en particulier sur la côte nord-est de Terre-Neuve, dans le fleuve Saint-Laurent et les Grands-Lacs et, naturellement, dans l'Arctique canadien. Malgré son importance, la flotte de brise-glaces a été réduite considérablement au fil des ans et est composée actuellement de navires très vieux qui sont grandement dispersés sur un vaste étendu d'eau. Le gouvernement a, bien sûr, annoncé des mesures pour corriger la situation, notamment l'acquisition de trois brise-glaces usagés, mais nous avons besoin d'un plan concret pour renouveler la flotte à long terme, afin que le Canada dispose d'une capacité suffisante pour répondre à la demande future et assurer un transport maritime efficace et sécuritaire. »

- Michael Broad, Fédération maritime du Canada

En soulevant la question des brise-glaces, le NPD tente de s'assurer que le gouvernement réponde d'abord aux exigences fondamentales de nos corridors commerciaux.

Finalement, les besoins en matière de main-d'œuvre sont criants au sein de l'industrie du transport, comme dans plusieurs autres secteurs économiques. Dans son rapport intérimaire, le Comité se contente de recommander la formulation d'une politique nationale destinée à pallier la pénurie de main-d'œuvre. Au sein d'une industrie largement dominée par l'homme, le NPD considère que le gouvernement a un rôle à jouer afin de faciliter l'accès aux femmes aux divers corps de métiers qui y sont associés.

Recommandation 4 : Que le gouvernement fédéral met en place une politique pancanadienne afin de faciliter l'intégration et le recrutement des femmes au sein de l'industrie du transport de marchandises.

« Nous faisons beaucoup d'efforts pour attirer des femmes et des jeunes dans notre industrie. C'est tout nouveau pour nous. Nous ne tournons le dos à personne. Notre conseil qui s'occupe des ressources humaines, en Nouvelle-Écosse, a de très bons programmes pour attirer des femmes dans l'industrie. Dans notre coin, les chiffres commencent à monter à ce chapitre. Je sais que des efforts sont aussi faits à l'échelle nationale. Nos meilleurs conducteurs sont des hommes âgés de 71 ans. Cela n'a pas d'allure. Il faut vraiment qu'il y ait un grand changement dans la campagne de recrutement de jeunes. »

- Jean-Marc Picard – Atlantic Provinces Trucking Association

Une fois de plus, M. Jean-Marc Picard fait état, devant le Comité, des efforts d'adaptation déployés au sein de l'industrie. La participation des femmes peut être une solution face à la pénurie de main-d'œuvre qui s'abat sur l'industrie. Pour ouvrir la porte à une plus grande participation de celles-ci, le gouvernement devrait mettre en place une politique pancanadienne pour leur y faciliter l'accès.

