

Minister of Transport



Ministre des Transports

Ottawa, Canada K1A 0N5

Greffier de la Chambre des communes / Clerk of the House of Commons
Chambre des communes / House of Commons
Ottawa, Ontario

L'honorable Judy A. Sgro
Présidente
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités
Chambre des communes
Ottawa (Ontario) K1A 0A6

Chère collègue,

Au nom du gouvernement du Canada, j'aimerais remercier le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités pour son rapport intitulé : Pour l'établissement d'une stratégie canadienne sur les transports et la logistique : Rapport intérimaire (le Rapport).

Le gouvernement aimerait féliciter les membres du Comité et les personnes qui ont livré leur témoignage, leurs observations et leur engagement afin d'améliorer les corridors de commerce et de transport du Canada.

La réponse du gouvernement a été élaborée en collaboration avec bon nombre de ministères et organismes fédéraux, y compris : Transports Canada (TC); l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC); l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE); Pêches et Océans Canada (MPO); Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord (RCAAN); Emploi et Développement social Canada (EDSC); Environnement et Changement climatique Canada (ECCC); Affaires mondiales Canada (AMC); Services aux Autochtones Canada (SAC); Innovation, Sciences et Développement économique (ISDE); Infrastructure Canada (INFC); Statistique Canada; Femmes et Égalité des genres Canada.

Le gouvernement appuie le Rapport dans son ensemble et approuve ou appuie l'intention de chacune des 31 recommandations. La réponse du gouvernement se concentre sur les initiatives fédérales actuelles qui traitent des questions soulevées dans le Rapport et note que les recommandations sont bien alignées sur les initiatives en cours ou envisagées par le gouvernement du Canada.

Vous trouverez ci-joint une copie de la réponse du gouvernement aux recommandations du Rapport.

Cordialement,

A handwritten signature in blue ink that reads "Marc Garneau".

L'honorable Marc Garneau, C.P., député
Ministre des Transports

Pièce jointe

Canada 

Réponse du gouvernement au 27^e rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités intitulé : Pour l'établissement d'une stratégie canadienne sur les transports et la logistique : Rapport intérimaire

En septembre 2016, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le Comité) a accepté d'entreprendre une étude exhaustive sur l'établissement d'une Stratégie canadienne sur les transports et la logistique, en utilisant une approche relative aux corridors commerciaux.

La motion pour la tenue de l'étude a été adoptée par le Comité à la suite de la publication du rapport de l'Examen de la *Loi sur les transports au Canada* le 25 février 2016. Ce rapport a souligné l'importance du commerce international pour la force de l'économie canadienne, et notait que les investissements dans l'infrastructure des transports seront essentiels pour répondre à la demande future du commerce international plus important. L'étude du Comité s'est aussi faite dans le contexte de plusieurs autres examens, y compris l'Examen de la modernisation des ports, l'Examen de la *Loi sur le pilotage*, l'Examen sur la Voie maritime du Saint-Laurent et Comprendre les effets des navires sur les milieux côtiers.

Le Gouvernement souscrit à l'évaluation globale faite par le Comité des principaux problèmes auxquels sont confrontés les corridors de commerce et de transport du Canada. Le gouvernement appuie la majorité des 31 recommandations, indique son appui général au rapport, et indique son alignement sur les initiatives fédérales existantes et à venir. Le gouvernement appuie 24 recommandations, appuie en principe à trois recommandations (recommandations 16, 17 et 31) et appuie l'intention de quatre recommandations qui ne s'alignent que partiellement sur la politique gouvernementale (recommandations 7, 25, 29 et 30).

La réponse du gouvernement répond aux recommandations regroupées sous neuf thèmes : 1) investissements et améliorations d'infrastructure; 2) harmonisation réglementaire et efficacité; 3) dialogue et collaboration; 4) efficacité des données et de la chaîne d'approvisionnement; 5) fluidité à la frontière et entrée dans les eaux canadiennes; 6) changement climatique et protection des côtes; 7) la Voie maritime du Saint-Laurent; 8) Région de Niagara; et 9) pénurie de main-d'œuvre.

Thème 1 : Investissements et améliorations d'infrastructure

Les recommandations 2, 3, 15, 26, 27, 28 et 29 préconisent un investissement accru dans l'infrastructure et des améliorations potentielles aux programmes fédéraux de financement de l'infrastructure. Le gouvernement appuie la majorité de ces recommandations.

Le financement des infrastructures est fourni par le gouvernement au moyen de divers mécanismes, notamment des paiements de transfert aux provinces et aux territoires, des subventions et des contributions.

Le gouvernement appuie la **Recommandation 2** selon laquelle il soutient la planification et le développement proactifs de projets d'infrastructure portuaire. Entre 2005 et 2018, le gouvernement fédéral a versé 716 millions de dollars aux administrations portuaires canadiennes grâce à divers mécanismes de financement, comme le Nouveau Fonds Chantiers Canada; l'Initiative en matière de transports propres; le Fonds de stimulation de l'infrastructure; le Fonds de démonstration des technologies de transport; le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers; le Fonds d'infrastructure de transport de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique; le Programme de contribution pour la sûreté maritime; et, plus récemment, le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC). À noter que le FNCC a versé un financement à diverses initiatives afin d'améliorer la capacité portuaire et la fluidité des marchandises dans les ports, y compris 200 millions de dollars à l'Administration portuaire de Vancouver Fraser pour des projets visant à améliorer l'efficacité; 18 millions de dollars à l'Administration portuaire de Montréal pour optimiser le réseau intermodal du port; et 6 millions de dollars à l'Administration portuaire de Nanaimo afin de construire un centre de traitement des véhicules.

Le 12 mars 2018, le ministre des Transports a lancé l'Examen de la modernisation des ports. Cet examen assurera que les administrations portuaires canadiennes continuent de jouer un grand rôle dans le réseau de transport.

Le gouvernement appuie la **Recommandation 3**, concernant la nécessité de remédier au déficit d'infrastructures dans les régions éloignées du nord du Canada. Dirigé par les RCAAN, le gouvernement élabore un nouveau Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord en collaboration avec des partenaires fédéraux, autochtones, territoriaux et provinciaux pour combler les écarts entre les habitants du Nord et les habitants du reste du Canada. TC a été étroitement associé à l'élaboration du Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord, en particulier dans le cadre de l'objectif global relatif aux infrastructures arctiques qui vise à renforcer le transport, les communications, l'énergie et l'infrastructure communautaire dans l'Arctique afin de répondre aux besoins locaux, régionaux et nationaux.

TC élabore aussi un Cadre stratégique du transport dans l'Arctique avec une approche multimodale pour mieux diriger ses politiques, ses programmes et ses efforts réglementaires dans l'Arctique canadien. Le Cadre stratégique du transport dans l'Arctique déterminera comment TC peut améliorer, en général, la sécurité, la fiabilité, l'efficacité, la durabilité et l'accessibilité du réseau de transport territorial du Nord.

TC mène régulièrement des études pour mieux évaluer les besoins en transport partout au pays, y compris dans le Nord. Des travaux sont en cours pour l'Évaluation des systèmes de transport dans le Nord. Cette étude offrira un aperçu du réseau de transport existant dans le Nord territorial canadien et une ventilation de la demande en transport existante et future. L'Évaluation des systèmes de transport dans le Nord alimentera le Cadre stratégique du transport dans l'Arctique, fournissant ainsi l'analyse actuelle fondée sur des preuves concernant le système de transport du Nord.

Le Programme de l'initiative d'adaptation des transports dans le Nord vise à renforcer la capacité des habitants du Nord d'adapter leur infrastructure et leurs opérations de transport au changement climatique grâce à des activités de recherche et développement et à des activités collaboratives, telles que des ateliers et autres forums d'échange de connaissances. Un montant de 6,9 millions de dollars a été alloué au Programme de l'initiative d'adaptation des transports dans le Nord de 2018-2019 à 2020-2021.

Dans le cadre du Plan de protection des océans (PPO), TC investit 94,3 millions de dollars sur cinq ans pour appuyer des activités de réapprovisionnement dans l'Arctique plus sécuritaires et plus efficace grâce à l'Initiative sur l'équipement de sécurité et l'infrastructure maritime de base dans les collectivités nordiques.

Le FNCC comprend une somme réservée de 400 millions de dollars pour renforcer l'efficacité et la résilience de l'infrastructure de transport dans le Nord territorial du Canada. Le budget de 2019 proposait aussi un montant supplémentaire de 400 millions de dollars pour augmenter l'affectation totale du FNCC pour les investissements dans le transport dans l'Arctique et les régions Nordiques à 800 millions de dollars.

Le 24 octobre 2018, le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne a annoncé la création d'une région arctique autonome comprenant les quatre régions de l'Inuit Nunangat pour Pêches et Océans Canada et la Garde côtière canadienne.

Le MPO évalue la faisabilité et les besoins en infrastructure dans le Nord au cas par cas. À l'heure actuelle, cinq ports figurent au portfolio portuaire du Ministère dans les Territoires du Nord-Ouest, le Nunavut et le nord du Labrador. Ces ports font l'objet de travaux d'entretien et d'améliorations sur une base régulière.

De plus, le Programme d'infrastructure Investir dans le Canada versera plus de 33 milliards de dollars en investissements dans l'infrastructure fédérale au cours des 10 prochaines années au moyen d'ententes bilatérales avec les provinces et les territoires. De ce montant, 2 milliards de dollars seront dédiés à l'infrastructure communautaire rurale et nordique, et 400 millions de dollars seront dédiés au Fonds pour l'énergie dans l'Arctique ciblant la sûreté, la fiabilité et l'efficacité dans les collectivités des territoires (y compris les collectivités autochtones et Inuits) qui dépendent des combustibles fossiles.

Le gouvernement appuie la **Recommandation 15**, qui appelle à améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement grâce au déploiement de technologies stratégiques et à des investissements dans l'infrastructure.

Le FNCC et la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) prévoient investir plus de 7 milliards de dollars dans l'infrastructure des transports, notamment pour éliminer les goulots d'étranglement dans les corridors de commerce du Canada. En date du 1 avril 2019, le FNCC avait engagé plus de 800 millions de dollars pour 39 projets, répartis dans chaque province et territoire du Canada, et dans tous les modes de transport.

Le gouvernement appuie la **Recommandation 26**, qui recommande une analyse approfondie des projets d'infrastructure avant l'attribution des fonds.

Les analyses coûts-bénéfices sont une exigence de longue date des programmes de contribution au financement de l'infrastructure de TC. Par exemple, dans le cadre des trois appels lancés jusqu'à présent par le FNCC, les promoteurs sont tenus de présenter des propositions de projet détaillées afin de démontrer une analyse valable des avantages escomptés du projet en matière sociale, de sécurité, d'efficacité, d'environnement, ainsi que de commerce international. Cela comprend un résumé de l'analyse coûts-bénéfice pour le projet et la méthodologie utilisée pour l'analyse coûts-bénéfice.

Le gouvernement appuie la **Recommandation 27**, qui recommande au gouvernement d'examiner ses options de financement et d'appui pour les chemins de fer d'intérêt local. Le ministre des Transports s'est engagé à examiner le réseau de chemins de fer d'intérêt local au Canada après avoir édicté, en 2018, la *Loi sur la modernisation des transports*. TC recueille des renseignements et entreprend des recherches et une analyse sur l'industrie des chemins de fer d'intérêt local pour mieux comprendre les enjeux auxquels l'industrie est confrontée. De plus, dans le cadre de ces travaux, TC collabore avec les intervenants de l'industrie des chemins de fer d'intérêt local pour faire en sorte qu'ils soient informés des initiatives et des programmes du gouvernement, comme le FNCC et le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire.

Le gouvernement appuie la **Recommandation 28**, qui recommande au gouvernement de faire preuve de souplesse dans les critères applicables aux programmes de financement des infrastructures afin de ne pas exclure les transporteurs qui transportent à la fois des passagers et du fret. Les exigences d'admissibilité des programmes d'infrastructure de TC, comme le FNCC, n'excluent pas les transporteurs qui transportent à la fois des voyageurs et des marchandises. Par exemple, un nombre de projets approuvés jusqu'à présent par le FNCC présentent à la fois des avantages considérables pour le transport de voyageurs et de marchandises, y compris la modernisation d'aéroports, l'élimination des passages à niveau, et la mise à niveau des systèmes au pont Peace entre Fort-Erie et Buffalo, le troisième passage frontalier le plus achalandé au Canada.

Le gouvernement appuie l'intention de la **Recommandation 29**, qui recommande que TC évalue la nécessité d'augmenter les niveaux de financement dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations dans les aéroports afin d'accroître la capacité de traitement des passagers et du fret. Toutefois, le gouvernement note qu'un certain nombre d'autres programmes sont disponibles pour renforcer la capacité des aéroports canadiens.

L'enveloppe de financement annuelle du Programme d'aide aux immobilisations dans les aéroports est 38 millions de dollars pour les projets admissibles liés à la sécurité, comme la réfection des surfaces côté piste ou l'éclairage des terrains d'aviation, et l'achat d'équipement mobile lourd côté piste. Tout projet qui dépasse la portée de l'entretien ou du remplacement des infrastructures de sécurité, comme les agrandissements et les modernisations, sont inadmissibles au financement dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations dans les aéroports.

TC ne prévoit pas couramment une modification de la portée du Programme d'aide aux immobilisations dans les aéroports de manière à aborder la capacité de transport actuelle et potentielle de voyageurs et de marchandises. Le gouvernement fédéral offre actuellement un certain nombre d'occasions de financement possibles aux propriétaires et exploitants d'aéroports dans des petites zones régionales, notamment grâce à ses six organismes de développement régional, au Fonds des petites collectivités du volet Infrastructures provinciales-territoriales d'Infrastructure Canada (10 milliards de dollars), et au FNCC. Le FNCC comprend des fonds pour les petits aéroports du Réseau national d'aéroports.

Thème 2 : Harmonisation réglementaire et efficacité

Les recommandations 4, 5 et 6 visent à renforcer l'harmonisation des réglementations et des exigences en matière d'évaluation et à garantir que les modifications existantes ou prévues de la législation et de la réglementation ne créent pas de retards indus ni ne freinent les investissements dans les infrastructures. Le gouvernement appuie ces recommandations.

Le gouvernement appuie la **Recommandation 4** qui recommande que le gouvernement œuvre à l'harmonisation accrue des politiques et des réglementations dans le secteur des transports. Le gouvernement recherche activement des possibilités dans le domaine aérien, maritime, routier et ferroviaire pour améliorer et promouvoir l'alignement et l'harmonisation là où il est possible d'améliorer le transport des marchandises, la coordination de programmes et le soutien pour l'innovation dans le domaine des transports. Par exemple, le Conseil de coopération en matière de réglementation Canada-États-Unis (É.U.) est une tribune pour les intervenants, notamment l'industrie, les consommateurs et les organisations non gouvernementale, afin de discuter des obstacles réglementaires et de cerner les possibilités de coopération réglementaires entre le Canada et les É.-U. En ce qui a trait au transport ferroviaire, aérien et routier, dans le cadre du Conseil de coopération en matière de réglementation, le Canada et les É.-U. ont harmonisé leurs normes sur les véhicules qui utilisent des systèmes de contrôle électronique de stabilité, et ce, dans tous les véhicules lourds tout en continuant de travailler ensemble pour créer des procédures d'essai binationales et internationales pour les systèmes de conduite automatisée. TC travaille aussi avec la Federal Aviation Administration des É.U. afin de se concentrer sur des stratégies nord-américaines précises en ce qui a trait aux systèmes d'aéronef télépilotés.

Le Conseil de coopération en matière de réglementation continue de travailler à l'établissement d'un cadre de sécurité et de sûreté Canada-É.-U. pour le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. En avril 2018, TC et la Garde côtière des É.-U. ont publié une directive afin de fournir des instructions concernant les contrôles d'inspection dans les ports des États, dans le but d'aligner les politiques bilatérales d'inspection et d'application de la loi. TC continue également de coordonner ses activités avec la Garde côtière des É.U. sur les questions relatives à l'équipage dans la Voie maritime du Saint-Laurent et le réseau des Grands Lacs.

TC a commencé à élaborer des règlements qui donneront suite à la *Convention internationale sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires, 2004*, au Canada. Les différences entre la gouvernance des eaux de ballast au Canada et aux É.-U. empêchent une harmonisation complète de la réglementation binationale; cependant, les deux pays travaillent activement à la compatibilité, dans la mesure du possible, des réglementations relatives à l'eau de ballast.

En ce qui a trait au commerce interne, la Table de conciliation et de coopération en matière de réglementation fédérale-provinciale-territoriale supervise le processus pour harmoniser les cadres réglementaires entre toutes les provinces, tous les territoires et le gouvernement fédéral afin de réduire les obstacles au commerce, aux investissements et à la mobilité de la main-d'œuvre au sein du Canada.

Enfin, les travaux sur l'Initiative d'examen de la réglementation annoncée dans le budget de 2018 sont en cours et continuent de viser l'élimination des obstacles réglementaires à l'investissement et à l'innovation. La participation des parties prenantes a aidé à identifier et à hiérarchiser les principales préoccupations en matière de réglementation, y compris l'impact du désalignement au-delà des frontières. Des feuilles de route pour répondre à ces préoccupations seront publiées au printemps 2019.

Le gouvernement appuie la **Recommandation 5**, qui recommande que toute modification législative ou réglementaire apportée aux processus fédéraux d'évaluation environnementale n'augmente pas indûment les délais des évaluations environnementales ou ne crée pas une incertitude financière quant aux investissements dans les infrastructures. La « 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 » (projet de Loi C-69) proposée établit des échéances plus courtes, intégrées à la législation et gérées dans le contexte de critères clairs pour garantir un processus prévisible et une prise de décisions rapides. Par exemple, l'échéance pour les évaluations de répercussions dirigée par la nouvelle Agence d'évaluation d'impact sera réduite de 365 à 300 jours. Les entreprises verront aussi une meilleure communication entre les phases d'évaluation et de réglementation, car les régulateurs coopéreront avec l'Agence d'évaluation d'impact dès le début de l'examen. La législation prévoit aussi l'élaboration de règlements pour fixer des règles claires afin de savoir à quel moment les échéances peuvent être suspendues ou reprises, afin d'en arriver à des décisions plus rapides.

Le gouvernement appuie la **Recommandation 6**, qui recommande de veiller à ce que les nouvelles procédures d'évaluation environnementale et les enveloppes de financement liées à l'infrastructure et au changement climatique encouragent davantage d'investissements du secteur privé dans les corridors commerciaux.

Le gouvernement s'engage à collaborer avec le secteur privé pour construire plus d'infrastructures dans les collectivités canadiennes, notamment le long des corridors de commerce du Canada. Par exemple, la BIC a été créée pour maximiser les fonds publics et mobiliser les investissements du secteur privé, ce qui permet de construire plus de projets

d'infrastructure innovants que les fonds publics seuls pourraient permettre. Le budget de 2017 a affecté 35 milliards de dollars à la BIC sur 11 ans, y compris 5 milliards de dollars pour les investissements dans les projets de commerce et de transport. Un montant supplémentaire de 5 milliards de dollars a été affecté aux projets de l'infrastructure verte pour appuyer les initiatives visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre, à assainir la qualité de l'air et à offrir un accès à des réseaux d'eau potable, et à faire la promotion des sources d'énergie renouvelables. Un montant supplémentaire de 1,1 milliard de dollars a été annoncé dans l'énoncé économique de l'automne 2018 relatif à la stratégie de diversification des exportations afin d'investir dans des infrastructures destinées à soutenir le commerce, à fournir aux entreprises les ressources nécessaires pour exécuter leurs plans d'exportation et à améliorer les services commerciaux destinés aux exportateurs.

Les paramètres d'admissibilité du FNCC encouragent les investissements du secteur privé dans les corridors commerciaux. En effet, 28 des 39 projets approuvés jusqu'à maintenant dans le cadre du FNCC comprennent des contributions financières d'organisations privées, comme des compagnies de chemin de fer, des exploitants d'aérogares, des transporteurs aériens, et des administrations portuaires. Ces contributions représentent des centaines de millions de dollars en investissements du secteur privé. En tout, les quelque 800 millions de dollars tirés du FNCC ont permis, jusqu'à maintenant, d'attirer des investissements combinés de 1,1 milliard de dollars d'autres partenaires des secteurs public et privé.

Des processus d'évaluation qui permettent de prendre des décisions en temps opportun et qui sont efficaces, crédibles et prévisibles sont essentiels pour attirer les investissements et pour maintenir la compétitivité économique du pays. Le projet de loi C-69 établit un processus transparent et équitable qui permet au Canada de créer des emplois et d'améliorer les perspectives économiques en construisant des projets liés aux ressources au Canada, et ce, de manière responsable et en temps opportun, tout en assurant un avenir durable aux générations futures.

Thème 3 : Dialogue et collaboration

Les recommandations 18, 19, 24, 25 et 30 soulignent la nécessité d'accroître la collaboration et le dialogue entre tous les niveaux de gouvernement, les communautés autochtones, les entreprises et les autres intervenants afin d'améliorer la planification des infrastructures stratégiques pour les corridors commerciaux et de transport. Le gouvernement appuie les recommandations 18, 19 et 24, et appuie l'intention des recommandations 25 et 30.

Le gouvernement appuie la **Recommandation 18**, qui recommande aux gouvernements provinciaux et municipaux d'optimiser leurs réseaux terrestre, routier et ferroviaire afin d'encourager la fluidité du fret dans les ports canadiens.

Dans ce domaine, le rôle de TC consiste souvent à réunir les autres niveaux de gouvernement et le secteur privé afin d'améliorer la communication, de promouvoir la planification concertée et, au besoin, de lutter contre les irritants dans le système de transport. Par exemple, TC collabore

avec ses homologues provinciaux sur les questions de transport ferroviaire de marchandises par le biais, entre autres, de la Table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des produits, un forum destiné aux intervenants de la chaîne d'approvisionnement tels que les producteurs, les expéditeurs, les compagnies de chemin de fer et d'autres fournisseurs de services de transport. Ainsi que les représentants des gouvernements provinciaux et d'autres ministères fédéraux.

Les critères de financement du FNCC soulignent également l'appui du gouvernement aux efforts de collaboration déployés par les homologues municipaux et provinciaux / territoriaux. Le FNCC évalue la capacité d'un projet proposé de mobiliser les investissements de multiples partenaires et son alignement sur les priorités et objectifs régionaux, provinciaux, territoriaux et / ou économiques en matière d'économie et de sécurité. 16 des 39 projets financés dans le cadre du premier appel à propositions du FNCC seront réalisés dans le cadre de partenariats, avec de multiples partenaires soutenant la mise en œuvre du projet (en plus du soutien offert par le FNCC).

Le gouvernement appuie la **Recommandation 19**, qui encourage un dialogue accru entre les intervenants des chaînes d'approvisionnement de la côte ouest du Canada.

Les agents du gouvernement participent à une vaste gamme d'activités de planification organisées par des organisations publiques et privées dans l'ouest du Canada. Ils participent entre autres à des séances intergouvernementales sur l'aménagement du territoire et sur la planification des transports organisées par l'agglomération de Vancouver et Translink, par le *Greater Vancouver Urban Freight Council* de Translink, par le *Western Transportation Advisory Council*, et le *Greater Vancouver Gateway Council*.

TC travaille également étroitement avec le Port de Vancouver et d'autres acteurs à l'établissement d'un projet de visibilité de la chaîne d'approvisionnement; ce projet vise à accroître l'efficacité et la visibilité de l'information sur le réseau de transport grâce à la diffusion de données pratiquement en temps réel sur les mouvements de marchandises dans le port de Vancouver et à l'intérieur des terres. Le projet permet de faire l'analyse du réseau et d'établir des modèles pour cerner les possibilités d'améliorations à apporter aux activités et aux infrastructures.

Le gouvernement appuie la **Recommandation 24**, qui recommande un dialogue renforcé avec les parties prenantes pour éclairer une stratégie nationale sur les corridors commerciaux et des investissements plus stratégiques à long terme dans les infrastructures.

En 2016, TC a mené de nombreuses consultations avec des parties prenantes pour informer Transports 2030, le plan stratégique du gouvernement qui présente une vision pour un réseau de transports sûr, sécuritaire, écologique, novateur et intégré capable d'appuyer la croissance commerciale et économique, un environnement plus propre, et le mieux-être de la classe moyenne canadienne. À l'appui de Transports 2030, TC continue de se réunir régulièrement avec ses intervenants pour mieux comprendre les goulots d'étranglement partout au pays. Cela comprend des réunions avec les universités, l'industrie privée, les autres ordres de gouvernement, les expéditeurs, et les associations partout au pays.

TC continue également de travailler en étroite collaboration avec ses homologues territoriaux, les groupes autochtones et les intervenants de l'industrie pour élaborer le Cadre stratégique des transports dans l'Arctique en harmonie avec le nouveau Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord fédéral dirigé par RCAAN. Plusieurs tables rondes ont été organisées dans le Nord pour collaborer avec des groupes autochtones et d'autres intervenants du Nord au cours du processus de co-développement du Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord (2017 et 2018).

Le gouvernement renforce également la collaboration avec les communautés autochtones et les intervenants de l'Arctique grâce à l'établissement de corridors de navigation à faible impact. Les itinéraires de navigation établis dans le cadre de cette initiative du PPO fourniront l'infrastructure, le soutien à la navigation et les services d'intervention d'urgence nécessaires pour une navigation maritime plus sûre, tout en respectant l'environnement, l'écologie locale et les cultures autochtones.

Le gouvernement appuie l'intention de la **Recommandation 25**, qui recommande la création d'organisations de transport stratégique régionales et binationales qui se concentreraient sur les principaux corridors commerciaux du Canada. Le gouvernement soutient et participe déjà à des forums similaires dans tout le pays, et la compétence du gouvernement fédéral ne s'étend pas à l'imposition d'une approche particulière de la planification au niveau régional.

Parmi les forums que TC appuie ou auxquels il participe dans la région de l'Ontario, on compte notamment : le groupe de réflexion sur le transport des marchandises de Peel (*Peel Goods Movement Task Force*), le *Smart Freight Centre*, l'Institut des transports et de la logistique de l'Université McMaster dans la région de Hamilton-Niagara, et le Corridor de l'innovation du Canada de la *Movement of Goods Council* avec la *Toronto Region Board of Trade*. Il existe des forums similaires partout au Canada auxquels participe TC.

TC participe également aux forums binationaux avec ses homologues américains. En particulier, TC dirige le Groupe de travail sur les questions frontalières de transports conjointement avec la *Department of Transportation* des É.-U. (USDOT). Il s'agit d'un forum où les représentants de TC, de la USDOT, de l'ASFC, la Customs and Border Protection Agency des É.-U., les administrations des ponts et des tunnels internationaux, les provinces et les états, les universités et les autres ministères fédéraux peuvent discuter régulièrement d'enjeux portant sur les infrastructures de transport frontalier.

Le gouvernement appuie l'intention de la **Recommandation 30**, qui recommande de mettre en place un système de surveillance garantissant la participation et la consultation des communautés autochtones aux décisions relatives aux transports.

Chaque ministère fédéral supervise la participation et la consultation des autochtones dans les limites de son propre programme. Il existe un large éventail de consultation, de mobilisation et de participation des autochtones aux décisions relatives au transport dans l'ensemble du gouvernement. L'élaboration d'un système de supervision pangouvernemental nécessiterait des ressources substantielles pour faire face à cette gamme d'activités.

Le gouvernement a pris des mesures pour comprendre les points de vue et les préoccupations des peuples autochtones, qui sont pris en compte lors de la prise de décisions concernant des questions de transport qui intéressent leurs communautés.

À titre d'exemple, dans le cadre du PPO (1,5 milliard de dollars), le gouvernement offre aux peuples autochtones de nouvelles occasions de jouer un rôle actif dans la prise de décisions sur la sécurité maritime en offrant de nouvelles possibilités de formation, en collaborant à de nouvelles initiatives de sécurité maritime et en intégrant le savoir autochtone dans le processus décisionnel. Par exemple, TC collabore avec les communautés autochtones en ce qui concerne la gouvernance des corridors de navigation à faible impact dans le Nord, à la gestion du trafic maritime dans les voies navigables locales et à la mise au point d'un système Web de surveillance maritime.

Dans le cadre de l'engagement du gouvernement en faveur de la réconciliation avec les peuples autochtones, les dirigeants autochtones nationaux se sont réunis avec des représentants fédéraux, provinciaux et territoriaux du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière pour discuter des enjeux et des priorités des peuples autochtones en matière de transport. Au cours de ces discussions, le gouvernement a dressé la liste des priorités en matière de transport, telles que la participation des autochtones au secteur des transports en ce qui concerne les possibilités économiques, notamment l'entrepreneuriat, l'emploi et la formation; le transport de marchandises dangereuses dans et à proximité des communautés autochtones; et l'amélioration de l'infrastructure de transport, en particulier dans les régions nordiques et isolées.

Thème 4 : Efficacité des données et de la chaîne d'approvisionnement

Les recommandations 11, 12 et 13 soulignent l'importance de la collecte et du partage de données sur le fret et l'introduction d'initiatives supplémentaires pour améliorer les performances de la chaîne d'approvisionnement grâce à une collecte et à une utilisation améliorées des données. Le gouvernement appuie ces recommandations.

Le gouvernement du Canada s'est engagé, dans le cadre de l'initiative du Système d'information sur le commerce et les transports (SICT) annoncée dans le budget de 2017, à l'égard de toutes ces recommandations, à faciliter l'accès aux données et aux renseignements sur les transports au Canada et à en accroître la disponibilité de celles-ci sur les transports. Conformément à cette initiative, le gouvernement a fait des investissements importants (50 millions de dollars sur 11 ans) pour établir le Centre canadien des données sur les transports, un partenariat stratégique entre TC et Statistique Canada. Le Carrefour de données et d'information sur les transports, un élément clé du Centre canadien des données sur les transports, a été lancé en avril 2018. Il s'agit d'un guichet unique pour obtenir des renseignements et des données en temps opportun et de grande qualité sur le réseau des transports du Canada.

Le gouvernement appuie **Recommandation 11**, qui recommande que TC accélère la collecte et la distribution de données prévisionnelles et en temps réel sur le transport de marchandises par les chemins de fer au Canada. TC dispose actuellement d'un inventaire complet de données sur

le transport ferroviaire des marchandises au Canada, y compris des renseignements sur le nombre de wagons, du tonnage et des marchandises transportées entre les gares qui utilisent les chemins de fer de catégorie I.

De plus, la *Loi sur la modernisation des transports* a introduit de nouvelles exigences pour les compagnies de chemin de fer de catégorie I; celles-ci sont en effet tenues de présenter à TC des données plus détaillées sur le volume de marchandises, ainsi que sur les indicateurs de service et de performance. Elles doivent aussi fournir ces données plus régulièrement. Ces nouvelles exigences visent à accroître la transparence dans le secteur du transport ferroviaire des marchandises et à garantir un accès rapide aux informations, dans l'intérêt de tous les utilisateurs des chemins de fer. Ces renseignements sont accessibles publiquement depuis décembre 2018.

En ce qui concerne les prévisions, TC établit une prévision à moyen terme (10 ans) pour le transport ferroviaire des principaux produits en vrac. Ces prévisions sont disponibles dans les rapports annuels de TC, lesquels sont accessibles publiquement. Dans le cadre de l'initiative de SICT, TC a aussi entrepris un exercice de prévision à long terme (20 ans) pour le transport multimodal des marchandises, lequel visait 44 biens et 78 régions économiques (échelle sous-provinciale). Les premiers résultats prévus seront achevés au début de 2020 et mis à disposition sur le site Web du Carrefour de données et d'information sur les transports. Pour accélérer la mise en œuvre du système, l'Énoncé économique de l'automne 2018 a accéléré le financement de 13,6 millions de dollars sur trois ans à compter de 2019.

Le gouvernement appuie la **Recommandation 12** qui recommande que TC publie des rapports exhaustifs et réguliers sur les volumes, les produits, les tendances et autres indicateurs clés pour chacun des ports du Canada.

Dans le rapport annuel sur le transport au Canada et dans ses addenda statistiques (accessible au public), TC diffuse des données et des renseignements et présente des analyses et des tendances sur les différents modes de transport, dont des renseignements sur le secteur du transport maritime et sur les activités portuaires. Le site Web du Carrefour de données et d'information sur les transports comporte également des données sur les ports and les marchandises transportées par la mode maritime. Un certain nombre d'administrations portuaires canadiennes diffusent également sur leur site Web des données statistiques sur les volumes et les types de marchandises traitées dans leurs installations ainsi que des renseignements sur les tendances et les indicateurs de rendement clés.

Dans le cadre de l'initiative de SICT, des investissements ont également été effectués pour combler les principales lacunes dans la collecte de données relatives au transport et pour surveiller, prévoir et rendre compte de la performance de la chaîne d'approvisionnement pour le secteur des transports. Trois initiatives clés sont en cours de développement pour pallier aux principales lacunes actuelles. Premièrement, le Cadre d'analyse du fret canadien, qui vise à évaluer comment le fret est transporté du point de départ à son arrivée, a été lancé il y a un an. Il comprendra bientôt des informations sur les envois nationaux et internationaux acheminés

par le mode maritime. Deuxièmement, TC, en collaboration avec l'industrie et les expéditeurs, élabore des projets consacrés à la visibilité de la chaîne d'approvisionnement pour les principaux ports canadiens. Finalement, TC a lancé un certain nombre de projets pilotes qui utilisent les données d'observation de la terre, les systèmes de positionnement et les données des capteurs pour cerner, surveiller et analyser les enjeux quotidiens liés au transport, comme la congestion dans les ports, le trafic maritime sur la côte est et sur la côte ouest, les points vulnérables dans le réseau, l'utilisation et la dépréciation des infrastructures stratégiques clés ainsi que les situations soulevant des préoccupations en matière de sûreté et de sécurité maritime.

Le gouvernement appuie **Recommandation 13**, qui recommande 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.

TC investit déjà dans un certain nombre de projets multipartites sur la visibilité de la chaîne d'approvisionnement. Après avoir investi plus de 2 millions de dollars pour appuyer un projet de visibilité du camionnage aux terminus des ports de Vancouver, de Montréal et de Halifax, en 2017, le Ministère a annoncé une contribution de 250,000 dollars pour la phase initiale du projet de Visibilité de la chaîne d'approvisionnement de Vancouver, en partenariat avec l'Administration portuaire de Vancouver Fraser. C'est un projet multimodal comportant plusieurs intervenants conçu pour accroître la visibilité, la fiabilité et la prévisibilité des chaînes d'approvisionnement (importations et exportations) de la côte ouest au port de Vancouver. Le projet donne aux intervenants (par exemple, compagnies de chemin de fer, expéditeurs, et associations d'employés du secteur maritime) et au gouvernement un meilleur aperçu du rendement du système et des activités dans la région du Lower Mainland de la Colombie-Britannique; ces données permettent de mettre en lumière les limites de l'infrastructure actuelle.

D'autres projets de visibilité comportant plusieurs intervenants en développement par TC incluent:

- À Montréal, un projet visant à maintenir l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement et la connectivité entre les modes grâce à une meilleure collaboration et à un meilleur échange de données entre les parties prenantes;
- Dans les régions du Grand Toronto et jusqu'au Golden Horseshoe, un projet visant à développer une plateforme collaborative de commerce électronique en partenariat avec le ministère des Transports de l'Ontario, la région de Peel et la Région de Hamilton-Niagara;
- À Halifax, un projet pour examiner, en collaboration avec les responsables du port et de l'aéroport, les possibilités d'accroître les exportations agroalimentaires de la région; et
- Le long des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, un projet pour établir un système d'information maritime.

Thème 5 : Fluidité à la frontière et entrée dans les eaux canadiennes

Les recommandations 8, 9, 10 et 17 traitent de la sécurité et de l'efficacité des mouvements de personnes et de marchandises au sein des frontières du Canada, et ce, pour tous les modes de transport. Le gouvernement appuie, ou appuie en principe, ces recommandations.

Le gouvernement souscrit à la **Recommandation 8**, dans laquelle il est recommandé d'examiner les difficultés rencontrées par l'ASFC en matière d'opérations frontalières, qui consistent à trouver un équilibre entre le besoin de sécurité aux passages frontaliers et le traitement rapide. L'ASFC s'est engagée à surveiller et à examiner en permanence les méthodes de gestion des frontières et de facilitation de l'environnement.

Le gouvernement est conscient qu'un solide service frontalier est essentiel à la sécurité publique et à l'essor économique du pays. Le Budget 2019 prévoit des investissements de l'ordre de 1,26 milliards de dollars pour les activités de l'ASFC, y compris:

- 765 millions de dollars sur cinq ans pour appuyer et moderniser les activités frontalières du Canada, notamment en modernisant 24 points d'entrée terrestres critiques dans l'ensemble du pays;
- 382 millions de dollars sur cinq ans pour accroître la capacité du système de gestion des demandes d'asile et renforcer les processus à la frontière et accélérer le traitement des demandes et des rejets;
- 32 millions de dollars sur cinq ans pour augmenter le nombre de chiens détecteurs dans l'ensemble du pays pour atténuer les risques associés à la peste porcine africaine; et
- 30 millions de dollars sur deux ans pour faire en sorte que les agents de l'ASFC soient mieux équipés pour répondre à la hausse du nombre de voyageurs entrant au Canada (visiteurs, étudiants et travailleurs) tout en protégeant la santé et la sécurité de la population canadienne.

Le gouvernement appuie la **Recommandation 9**, qui recommande que TC, en collaboration avec l'ASFC, augmente le nombre de « voyageurs de confiance » et de « négociants fiables » qui ont accès aux processus accélérés de douane et d'inspection aux postes frontaliers.

Les programmes de « voyageurs de confiance » existants, comme NEXUS, permettent de réduire les coûts et de renforcer la protection à la frontière en optimisant l'entrée des voyageurs à faible risque et leurs marchandises au Canada. Les responsables de l'ASFC s'engagent à accroître la portée des avantages de NEXUS en augmentant le nombre d'adhérents grâce à diverses initiatives actuelles et prévues. En effet, pour ce qui est du transport aérien, l'ASFC se prépare à tirer parti de la nouvelle technologie de vérification biométrique pour offrir aux voyageurs un service plus rapide et moins intrusif dans les aéroports où le programme NEXUS est en place. Les responsables de l'ASFC envisagent également d'utiliser un système d'Information préalable sur les voyageurs pour optimiser le

traitement et permettre aux Agents des services frontaliers de se concentrer sur des cibles présentant des risques élevés et inconnus.

Pour ce qui est du transport terrestre, les responsables de l'ASFC se penchent sur la possibilité d'accroître le recours à la technologie des guérites électroniques, lesquelles permettraient aux ASFC de contrôler les voyageurs à distance, afin de prolonger les heures de service des voies NEXUS. L'ASFC étudie également des technologies permettant de traiter les voyageurs entre les points d'entrée afin de renforcer sa capacité à fournir un contrôle intégré à la frontière pour les voyageurs de confiance. À l'échelle internationale, l'ASFC travaille avec la Customs and Border Protection Agency des É.-U. pour étendre la portée de l'admissibilité au programme NEXUS aux membres de programmes de voyageurs de confiance étrangers (l'admissibilité au programme NEXUS a été accordée aux ressortissants mexicains en 2018).

En ce qui a trait au mouvement des marchandises, les membres des deux programmes de l'ASFC de Négociants fiable (Programme d'autocotisation des douanes, et Partenaires en protection) bénéficient d'un certain nombre d'avantages qui simplifient le traitement aux frontières et accélèrent le mouvement des marchandises. Les responsables de l'ASFC travaillent actuellement à moderniser les programmes de négociants fiables; l'objectif de ces travaux est d'offrir des avantages accrus aux membres et de simplifier le processus d'adhésion afin d'accroître le nombre de membres et de créer des programmes plus robustes et efficaces. Les responsables de l'ASFC travaillent actuellement à simplifier les exigences pour permettre aux expéditeurs faibles et aux conducteurs d'accéder aux voies du programme Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES) dans différents postes frontaliers terrestres. En septembre 2018, les responsables de l'ASFC ont mis en œuvre un processus harmonisé pour l'adhésion au programme Trade Partnership against Terrorism des É.U. pour les transporteurs routiers. Cette mesure permettra d'optimiser le processus de demande d'adhésion et d'accroître le nombre de membres dans ces programmes.

Le gouvernement appuie **Recommandation 10**, qui recommande que TC, en collaboration avec l'ASFC, prenne des mesures pour mettre en œuvre un programme de pré-approbation semblable au programme Precheck de la Transportation Security Administration des É.U.

Depuis 2012, les gouvernements canadien et américain travaillent ensemble pour mettre en œuvre les initiatives présentés dans le plan d'action *Par-delà les frontières*. Un des engagements pris par les gouvernements était de reconnaître réciproquement les mesures de contrôle aux points d'entrée visant les passagers membres du programme des voyageurs dignes de confiance et d'envisager l'ajout d'autres catégories de voyageurs qui seraient admissibles à adhérer à un programme de voyageurs dignes de confiance. La même année, des lignes réservées aux voyageurs dignes de confiance ont été installées dans les principaux aéroports canadiens. Les adhérents bénéficient d'un contrôle accéléré et n'ont pas à attendre dans de longues files.

Les responsables de TC ont déployé des efforts pour mieux harmoniser les procédures de contrôle du Canada (Voyageurs dignes de confiance) et les procédures de contrôle de sûreté de l'aviation avec les exigences des programmes de contrôle préalable des É.U. Depuis le milieu de

2018, afin d'accroître le nombre de passagers qui utilisent les lignes réservées aux voyageurs dignes de confiance dans certaines installations de pré-contrôle canadiennes, plusieurs passagers attestés par le programme Secure Flight et qui ont reçu la désignation Precheck sont redirigés vers les lignes réservées aux voyageurs dignes de confiance.

TC travaille également avec la Transportation Security Administration des É.U., en consultation avec l'ASFC et Sécurité publique Canada, afin de déterminer la faisabilité (du point de vue de la sûreté, de l'efficacité et des coûts) de mettre en œuvre un programme de contrôle de sûreté des voyageurs dignes de confiance semblable au programme Precheck des É.U., où les voyageurs pourraient présenter une demande et recevoir une désignation de voyageur digne de confiance. Cela augmenterait considérablement le nombre de voyageurs pouvant accéder aux lignes de contrôle réservées.

Le gouvernement appuie en principe la **recommandation 17**, qui recommande que le gouvernement 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.

L'Organisation mondiale du commerce, dans le cadre de l'Accord sur la facilitation des échanges (entré en vigueur en 2017), encourage aux gouvernements membres d'envisager d'adopter une approche à guichet unique. L'organisation maritime internationale a également proposé une approche à guichet unique et travaille actuellement avec les états membres, dont le Canada, à sa mise en œuvre.

Les agents du gouvernement continuent de participer aux discussions sur cette question qui ont actuellement lieu avec l'Organisation maritime internationale, avant d'envisager d'entreprendre une étude sur la possibilité d'adopter une approche à guichet unique. Cela garantira que toute considération future d'une approche à guichet unique pour le Canada reflète les pratiques internationales. L'adoption d'une approche à guichet unique au Canada nécessiterait la collaboration d'un certain nombre d'organisations gouvernementales qui sont responsables des navires et du commerce, comme l'ASFC, le ministère de l'immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada, la Garde côtière canadienne, Santé Canada et TC, ainsi que d'un certain nombre d'organisations non gouvernementales, comme la Fédération maritime du Canada, la BC Chamber of Shipping, et l'Association des administrations portuaires canadiennes.

Thème 6 : Changement climatique et protection des côtes

Les recommandations 14, 22 et 23 appuient la recherche en cours sur les effets des changements climatiques sur l'infrastructure de transport du Canada, et sur la protection des environnements côtiers contre les activités de transport. Le gouvernement appuie ces recommandations.

Le gouvernement appuie la **Recommandation 14**, qui recommande de poursuivre ses recherches sur les effets des changements climatiques sur les infrastructures de transport et les effets d'un trafic maritime accru sur les écosystèmes côtiers. Plusieurs initiatives et programmes fédéraux en cours appuient cette recommandation.

Comme indiqué dans la recommandation 3, l'Initiative d'adaptation des transports dans le Nord de TC finance des travaux de recherches qui permettent de générer de nouvelles connaissances; d'élaborer et de mettre à l'essai des technologies et des pratiques novatrices; et d'encourager des activités de collaboration qui favorisent le partage de connaissances et le renforcement des capacités. Par exemple, les projets de l'Initiative d'adaptation des transports dans le Nord mis en œuvre jusqu'à maintenant nous ont permis d'approfondir nos connaissances sur les effets du dégel du pergélisol sur les routes et les pistes d'atterrissage des régions nordiques et de voir comment l'érosion des berges affecte certaines installations maritimes nordiques.

Le Programme de l'évaluation des risques liés aux ressources de transport de TC a été mise en œuvre pour aider les responsables des biens fédéraux à mieux comprendre les risques découlant des changements climatiques ainsi que les mesures d'adaptation qui pourraient être employées.

TC entreprend aussi des activités de recherche ciblées pour mieux comprendre les risques des changements climatiques sur le secteur des transports et pour trouver des mesures d'adaptation possibles. Par exemple, TC et Ressources naturelles Canada ont préparé un rapport exhaustif sur l'état actuel des connaissances relatives aux risques climatiques et sur les pratiques en matière d'adaptation dans le secteur des transports au Canada intitulé « Risques climatiques et des pratiques en matière d'adaptation pour le secteur canadien des transports 2016 » (diffusé en 2017).

Le MPO a mis au point deux outils d'adaptation en ligne axés sur les changements climatiques pour les infrastructures côtières. L'Outil canadien d'adaptation aux niveaux d'eau extrêmes fournit les prévisions sur l'élévation du niveau de la mer. L'indice de vulnérabilité des infrastructures côtières combine des données environnementales, d'ingénieries portuaires et socio-économiques en une mesure relative qui correspond au niveau de vulnérabilité des ports en lien avec les impacts combinés des changements climatiques. Cela aide les ingénieurs et les gestionnaires à prioriser les projets d'adaptation dans lesquels ils doivent investir.

En ce qui a trait aux travaux de recherche sur les effets de l'augmentation du transport maritime sur les écosystèmes marins côtiers, TC prend, au moyen du PPO, des mesures pour préserver les écosystèmes marins côtiers vulnérables tout en tentant de réduire l'incidence du trafic maritime quotidien grâce à l'Initiative sur les effets cumulatifs du transport maritime. L'initiative répond aux préoccupations exprimées dans le cadre d'évaluations environnementales spécifiques à des projets concernant les effets cumulatifs de la navigation maritime sur toutes les côtes. Les résultats de cette initiative comprendront la collecte et le regroupement des données existantes (comme les données sur le mouvement des navires, les données sur les expéditions, les données sur les usages traditionnels, culturels et

environnementaux), l'élaboration d'un cadre national d'évaluation des effets cumulatifs pour le transport maritime, et l'identification d'outils et de stratégies potentiels pouvant être appliqués pour atténuer les effets des mouvements de navires existants ou futurs.

Dans le cadre de l'Initiative PPO-Qualité de l'environnement marin, le MPO mène des recherches pour mieux comprendre l'impact du bruit sous-marin sur les mammifères marins, en particulier la baleine noire de l'Atlantique Nord, l'épaulard résident du sud et le béluga de l'estuaire du Saint-Laurent. Le MPO dirige également l'Initiative relative aux collisions et à l'évitement de baleines. Ses chercheurs collaborent avec les intervenants pour mettre au point et tester diverses technologies capables de détecter la présence de baleines en temps quasi réel, ce qui pourrait aider et alerter les marins de la présence de baleines dans les environs et ainsi réduire le risque de collision entre les navires et les baleines.

Le gouvernement appuie la **Recommandation 22**, qui recommande que le gouvernement étudie l'impact environnemental de l'augmentation du commerce maritime sur les côtes et prend des mesures pour protéger le littoral tout en favorisant la croissance économique et les industries qui sont essentielles à l'économie du Canada.

Grâce au PPO, le gouvernement démontre son engagement à fournir un réseau de transport maritime sécuritaire, écologique, et efficace capable d'accroître la sécurité maritime et le transport maritime responsable tout en favorisant la croissance économique. Le PPO vise à protéger davantage les côtes et les communautés côtières du Canada contre les répercussions possibles du transport maritime. Le pilier « Restaurer et protéger les écosystèmes et les habitats marins » du PPO vise à protéger et à restaurer les écosystèmes marins vulnérables à une augmentation du transport maritime.

Comme indiqué dans la Recommandation 14, TC s'emploie également à préserver les écosystèmes marins côtiers vulnérables aux augmentations du trafic maritime, tout en réduisant les répercussions de la circulation maritime quotidienne grâce à l'Initiative sur les effets cumulatifs du transport maritime.

Le gouvernement soutient la **recommandation 23**, qui recommande que TC étudie la possibilité de rendre le protocole provisoire quant au mouillage dans le sud de la Colombie-Britannique à la fois permanent et obligatoire, notant que l'enjeu du mouillage fait actuellement l'objet d'une étude.

Le gouvernement procède à la mobilisation de l'industrie maritime, d'experts techniques, de peuples autochtones, d'organismes communautaires, et d'intervenants afin de les informer de l'examen du mouillage, dans le cadre du PPO. À mesure que ces travaux progressent, et pour aborder les préoccupations à court terme qu'ont soulevé les Canadiens, un « Protocole provisoire quant au mouillage dans le sud de la Colombie-Britannique » a récemment été adopté dans le cadre du PPO. Ce Protocole comprend des mesures provisoires et volontaire dans la région du Pacifique afin d'équilibrer l'utilisation des postes de mouillage se trouvant à l'extérieur des limites des administrations portuaires et pour atténuer l'incidence des bâtiments

au mouillage. Aux termes de ce Protocole, les intervenants ont établi des mécanismes visant à surveiller les activités de mouillage, recueillir les données connexes, et répondre aux préoccupations des communautés. Les résultats du Protocole permettront d'orienter les travaux du gouvernement dans le cadre de l'Initiative nationale sur les zones de mouillage.

Thème 7 : La Voie maritime du Saint-Laurent

Les recommandations 1, 20 et 21 visent à répondre aux préoccupations exprimées dans la région de Niagara concernant l'utilisation accrue de la Voie maritime du Saint-Laurent (Voie maritime), ainsi que les possibilités de développer davantage les terrains sur les rives du canal Welland. Le gouvernement appuie ces recommandations.

En ce qui a trait à toutes ces recommandations, TC effectue actuellement l'Examen de la Voie maritime du Saint-Laurent afin d'examiner d'autres occasions de développement économique et commercial accru, de compétitivité et de durabilité de la Voie maritime, ainsi que de structure de gouvernance. Dans le cadre de cet examen, TC a effectué des consultations auprès des intervenants du transport maritime, y compris les administrateurs, les usagers et les fournisseurs de service de la Voie maritime, les associations de l'industrie et les collectivités qui ont formulé des commentaires sur l'avenir de la Voie maritime.

Le gouvernement appuie la **Recommandation 1**, qui recommande d'explorer des moyens d'accroître l'utilisation de la Voie maritime tout au long de l'année et de prendre en compte des questions telles que les capacités de déglacement, les frais de pilotage, les frais de manutention dans les terminaux et les frais d'amarrage.

Depuis sa commercialisation en 1998, la saison de navigation de la Voie maritime a été prolongée de 10 jours, atteignant une moyenne de 281 à 283 jours de navigation par année. Plusieurs considérations déterminent la durée de la saison de navigation, comme l'horaire d'entretien, les conditions météorologiques, la demande de l'industrie et les capacités de déglacement. Plus précisément, en raison de l'accumulation de glace dans les écluses et sur les murs des écluses, la Garde côtière canadienne n'effectue pas d'activités sur la Voie maritime une fois que les écluses sont fermées pour la saison. TC a étudié avec soin la question de l'optimisation de l'utilisation de la Voie maritime, y compris des approches pour prolonger la saison de navigation. Les études ont conclu qu'une saison de navigation de 12 mois n'est pas présentement réalisable si l'on tient compte des considérations technologiques, opérationnelles et de rapport coûts-bénéfices. La Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) évalue chaque année si la saison peut être prolongée en fonction de plusieurs facteurs, notamment les conditions climatiques, l'intérêt des utilisateurs, les besoins en matière de maintenance et les capacités de déglacement disponibles.

Les droits de pilotage sont établis par les administrations de pilotage, en vertu de la *Loi sur le pilotage* (1995). Un Examen de la *Loi sur le pilotage* exhaustif a été terminé au printemps 2018. Le gouvernement a présenté des modifications à la *Loi sur le pilotage* qui appuieraient le PPO en renforçant la gouvernance des administrations de pilotage du Canada,

en renforçant les dispositions d'application de loi, en simplifiant l'établissement des droits et en augmentant la transparence.

Les droits de manutention et d'amarrage sont établis de façon indépendante par les administrations portuaires canadiennes en vertu de la *Loi maritime du Canada* (article 49).

Le gouvernement appuie **Recommandation 20**, qui recommande une révision du mandat de la CGVMSL et de son enveloppe budgétaire afin de favoriser un plus grand développement économique des terres situées sur les rives du canal Welland.

Dans le cadre de l'Examen de la Voie maritime, TC fait un examen de la structure de gouvernance de la CGVMSL, y compris notamment le mandat et le budget de la CGVMSL et la gestion des biens terrestres. Les résultats de l'examen orienteront la relation du gouvernement avec la CGVMSL ainsi que les éventuelles politiques à venir.

Le gouvernement appuie **Recommandation 21**, qui recommande d'élargir la portée de l'Examen de la Voie maritime en ce qui concerne le canal Welland, notamment l'impact de la Voie maritime sur le développement économique et les terrains gérés par la CGVMSL.

L'Examen en cours sur la Voie maritime tient déjà compte de certains de ces facteurs. Tout particulièrement, l'Examen sur la Voie maritime explore d'autres occasions d'accroître le développement économique et commercial, la concurrence et la durabilité de la Voie maritime, et la structure de gouvernance de la Voie maritime. Cela comprend un examen du mandat de la CGVMSL ainsi que de la question du développement des terres à proximité de la Voie maritime.

En 2012, un examen des biens fonciers que gère la CGVMSL pour TC a été mené pour déterminer lesquelles des propriétés ne sont plus requises à des fins opérationnelles. La cession de ces propriétés est en cours depuis 2013, conformément à la *Directive sur la vente ou le transfert des biens immobiliers excédentaires* du Conseil du Trésor. Dans la région de Niagara, les propriétés sont cédées selon un processus en deux étapes: certaines propriétés sont vendues directement aux fermiers locataires existants et les autres propriétés font partie d'un portefeuille de disposition stratégique.

En ce qui concerne les évaluations environnementales et l'assainissement des sites, la CGVMSL lance et supervise ces activités au nom de TC. TC examine le portefeuille général des sites fédéraux contaminés sur une base continue. Les terres opérationnelles, excédentaires et vacants sont évalués selon un calendrier; tandis que les terres louées sont évaluées au début et à la fin de la durée du bail. Une fois l'évaluation environnementale est terminée, TC et la CGVMSL conviennent des étapes subséquentes. Un assainissement de l'environnement est entrepris suivant un calendrier précis en tenant compte de facteurs tels l'incidence potentielle sur les opérations, le lieu, l'incidence sur les propriétés adjacentes et toute autre incidence, notamment sur la communauté.

Thème 8 : Région de Niagara

Les recommandations 16 et 31 soulignent l'importance de la région de Niagara dans les échanges commerciaux du Canada avec les É.U. Le gouvernement appuie en principe ces deux recommandations.

Le gouvernement appuie en principe la **Recommandation 16**, qui recommande que le gouvernement reconnaisse l'emplacement stratégique de la région de Niagara et de la ville de Hamilton, en désignant la région et la ville comme « corridor commercial national ».

Le gouvernement reconnaît l'importance économique de l'infrastructure de transport dans la région de Niagara et dans la ville de Hamilton. Dans le cadre du FNCC, le gouvernement a approuvé l'octroi de fonds à des projets qui contribueront à améliorer le mouvement des marchandises, notamment une contribution de 2,4 millions de dollars à la Buffalo and Fort Erie Bridge Authority pour trois projets qui amélioreront la fluidité des mouvements et atténueront les problèmes de capacité au pont Peace entre Fort Erie (Ontario) et Buffalo (New York). Ce pont est le troisième pont le plus achalandé au Canada. Un financement de 17,7 millions de dollars dans le cadre du FNCC a également été accordé à l'administration portuaire de Hamilton afin de lui permettre d'améliorer et de moderniser ses installations portuaires, ferroviaires et terrestres pour répondre à la croissance du port des Grands Lacs.

Bien qu'il reconnaisse l'importance économique de la région du Niagara et l'emplacement stratégique de la ville de Hamilton, le gouvernement ne dispose d'aucun mécanisme pour désigner une région ou un corridor commercial donné comme étant distinct des autres corridors du Canada.

Le gouvernement appuie en principe la **Recommandation 31**, qui recommande que le gouvernement collabore avec le gouvernement de l'Ontario et les municipalités touchées pour établir une redondance relativement à l'autoroute Queen Elizabeth Way, et que le gouvernement crée un nouveau corridor de transport au milieu de la péninsule.

Comme indiqué ci-dessus (recommandation 16), le gouvernement appuie un nombre d'initiatives visant à accroître la rapidité et la fiabilité des accès aux marchés américains dans la région de Niagara et ailleurs au Canada, notamment grâce au financement du NTCF.

Même si le gouvernement verse un financement par l'intermédiaire de programmes de financement des infrastructures fédérales, il revient aux gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux de planifier, concevoir, construire, exploiter, entretenir et financer la majorité des routes dans leurs compétences. L'autoroute Queen Elizabeth Way, qui relie, grâce au pont Peace, les régions de Toronto, Hamilton et Niagara et les marchés américains, est une route provinciale relevant du ministère des Transports de l'Ontario. Ainsi, toute décision concernant l'élaboration et la considération prioritaire d'une nouvelle route de compétence provinciale (comme une route « corridor de transport au milieu de la péninsule » qui serait parallèle à l'autoroute Queen Elizabeth Way, proposée dans la présente recommandation) revient au gouvernement provincial.

Thème 9 : Pénurie de main-d'œuvre

La **Recommandation 7** demande au gouvernement de préparer une politique nationale pour pallier la pénurie de main-d'œuvre au sein de l'industrie du transport. Le gouvernement appuie l'intention de cette recommandation. Cependant, une politique nationale unique ne serait probablement pas réalisable puisque les sous-secteurs des transports sont très différents les uns des autres et diffèrent d'une région à l'autre, chacun étant exploité en fonction de leurs propres règles et défis.

Il y a actuellement plusieurs programmes en place au niveau fédéral, provincial et territorial qui visent à régler les problèmes de pénurie de main-d'œuvre dans le domaine des transports et dans d'autres secteurs. Ces programmes tiennent souvent compte des exigences régionales distinctes et des compétences requises dans le secteur des transports.

Le gouvernement appuie des initiatives régionales comme la Stratégie de croissance pour l'Atlantique; les investissements effectués dans le cadre de ces initiatives peuvent être utilisés pour répondre aux besoins de l'industrie et de la main-d'œuvre. Le gouvernement travaille actuellement avec des intervenants de l'industrie afin d'appuyer une vaste gamme d'initiatives visant à attirer de nouvelles sources de main-d'œuvre dans le secteur des transports, y compris des personnes provenant de groupes sous-représentés, comme les femmes, les autochtones, les jeunes et les immigrants. Voici certaines de ces initiatives :

- Subvention de 426,410 dollars du ministère des Femmes et de l'Égalité entre les genres à Elevate Aviation afin d'appuyer l'intégration des femmes dans le milieu du travail dans le secteur de l'aviation;
- Octroi de 100,000 dollars par l'Agence canadienne de développement économique du Nord (CanNor) à l'Alkan Air Flight Academy de Whitehorse, au Yukon pour l'achat d'un nouveau simulateur de vol et pour appuyer la formation des pilotes dans le Nord;
- Examen par TC de la possibilité de profiter de la marge de manœuvre offerte par la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* pour permettre à des officiers de navire titulaires de certificats étrangers de travailler à bord de navires canadiens; et
- Établissement de voies temporaires et permanentes permettant l'embauche des travailleurs chevronnés nécessaires dans le secteur des transports grâce aux programmes d'immigration économique du Canada (tant au niveau fédéral que provincial/territorial).

Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a récemment publié son rapport intitulé «À l'appui des écoles de pilotage au Canada». TC apportera une réponse adaptée à l'industrie de l'aviation.

Conclusion

Le gouvernement exprime sa gratitude aux membres du Comité, et aux témoins qui ont comparu devant lui, pour leur travail visant à trouver des moyens de relever les défis et de tirer parti des infrastructures commerciales et de transport au Canada. Investir dans l'infrastructure de transport au Canada est une priorité du gouvernement du Canada.

Le rapport et les initiatives fédérales détaillées dans la présente réponse concordent et complètent la vision à long terme et le plan de travail de Transports 2030, le plan stratégique et la vision du gouvernement pour l'avenir des transports au Canada. Dans l'avenir, le gouvernement continuera de concrétiser cette vision, à savoir un système de transport sûr, innovant et intégré qui favorise le commerce, la croissance économique, un environnement plus propre, et une prise en compte accrue des résultats en matière d'égalité des sexes et de diversité.