



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

# Comité permanent du commerce international

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 104**

**PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY**

Le mardi 7 mai 2024

Présidente : L'honorable Judy A. Sgro





## Comité permanent du commerce international

Le mardi 7 mai 2024

• (1635)

[Traduction]

**La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)):** La séance est ouverte. Bienvenue à la 104<sup>e</sup> réunion du Comité permanent du commerce international.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le mardi 17 octobre 2023, le Comité reprend son étude sur les entreprises canadiennes au sein des chaînes d'approvisionnement et dans les marchés mondiaux.

Avant de commencer, je dois rappeler à tous les députés et aux autres personnes qui participent à la réunion dans la salle les mesures préventives importantes suivantes.

Afin de prévenir les retours de son perturbateurs et potentiellement dangereux qui peuvent causer des blessures, nous rappelons à tous ceux qui participent à la réunion en personne de garder en tout temps leurs écouteurs éloignés des microphones.

Comme l'indique le communiqué du Président transmis à tous les députés le lundi 29 avril, les mesures suivantes ont été prises pour aider à prévenir les retours de son.

Tous les écouteurs ont été remplacés par un modèle qui réduit considérablement la probabilité de retours de son. Les nouveaux écouteurs sont noirs, alors que les anciens étaient gris. Par défaut, tous les écouteurs non utilisés sont débranchés au début de la réunion.

Lorsque vous n'utilisez pas votre écouteur, veuillez le placer au milieu de l'autocollant disposé à cette fin devant vous, comme indiqué. Veuillez consulter les cartes qui se trouvent sur la table pour connaître les mesures à prendre pour prévenir les retours de son.

Des modifications ont également été apportées à la disposition de la salle afin d'éloigner les microphones les uns des autres et réduire le risque de rétroaction acoustique liée à un microphone ambiant.

Ces mesures sont en place pour que nous puissions mener nos activités sans interruption et pour protéger la santé et la sécurité de tous les participants, y compris les interprètes.

Merci à tous de votre collaboration.

Nous accueillons aujourd'hui M. Pete Stamper, directeur général de KC Recycling. De l'Agence de développement économique du Pacifique Canada, nous avons Mme Naina Sloan, qui est vice-présidente, Programmes et partenaires. Par vidéoconférence, nous accueillons M. Zoran Knezevic, président-directeur général de l'Administration portuaire de Port Alberni.

Nous entendrons également M. Anoop Kapoor, sous-ministre adjoint, Politiques et orientation stratégique, à Développement économique Canada pour les Prairies. De l'Administration de l'aéroport

de Vancouver, nous accueillons M. Jason Tse, gestionnaire, Développement du fret et partenariats, qui témoigne par vidéoconférence. Enfin, nous avons M. Wade Sobkowich, directeur général de la Western Grain Elevator Association, qui témoigne aussi par vidéoconférence.

Merci beaucoup à tous. Nous nous excusons du retard. Nous allons commencer par les déclarations, pour lesquelles vous aurez cinq minutes tout au plus, s'il vous plaît.

Monsieur Stamper, je vous invite à commencer.

**M. Pete Stamper (directeur général, KC Recycling):** Merci, madame la présidente.

Je vais d'abord vous parler un peu de moi-même. Je suis originaire de Detroit. Sur le plan professionnel, je me spécialise dans la croissance des sociétés industrielles sur les marchés mondiaux. J'ai dirigé une entreprise d'outils de construction en Belgique, une entreprise d'appareils médicaux en Suède et une entreprise de fabrication de l'industrie des essais automobiles à Seattle. J'ai une maîtrise en administration des affaires de la Harvard Business School et une maîtrise en génie de l'Université du Michigan. J'ai immigré au Canada en 2019 et je deviendrai un fier citoyen canadien cette année.

KC Recycling est la seule entreprise de recyclage d'accumulateurs au plomb dans la région du Nord-Ouest du Pacifique. Les concurrents les plus proches se trouvent à 2 000 kilomètres de distance, soit à Minneapolis et à Los Angeles. Le Canada compte deux autres usines de recyclage, situées à Mississauga et à Montréal.

Les accumulateurs au plomb sont le produit le plus recyclé au monde, avec un taux de recyclage de plus de 99 %, et les nouveaux accumulateurs contiennent 80 % de contenu recyclé. Cependant, les usines de recyclage ferment au rythme d'une par année; il ne reste que 12 usines aux États-Unis et au Canada.

KC Recycling produit annuellement 40 000 tonnes de plomb et 3 000 tonnes de polypropylène. Notre industrie exporte presque toutes ces matières recyclées aux États-Unis et en Asie. Les accumulateurs au plomb sont essentiels à l'électrification du Canada et sont en plein essor, remplaçant le propane dans les élévateurs à fourche, les voiturettes de golf et les balayeurs de planchers. D'énormes groupes d'accumulateurs au plomb servent d'alimentation de secours pour les infrastructures essentielles, notamment les hôpitaux, les installations de télécommunications et les installations solaires.

En cinq ans, KC Recycling a presque doublé sa production pour répondre à la forte demande de plomb.

Trois orientations stratégiques sont possibles pour appuyer cette industrie essentielle.

D'abord et avant tout, nous devons mettre fin à l'exportation de batteries canadiennes usagées. Le Canada dépense des milliards de dollars pour bâtir une nouvelle économie circulaire pour les batteries au lithium. Northvolt, E3 et Li-Cycle sont des exemples. C'est important, et nous devons poursuivre les efforts en ce sens.

Il faut aussi soutenir l'économie circulaire actuelle des accumulateurs au plomb, qui a pris des décennies à bâtir. Le plomb est un métal pour batterie, un métal essentiel à l'électrification. Les accumulateurs au plomb usagés sont donc une ressource canadienne essentielle. Selon la Convention de Bâle, les batteries usagées sont considérées comme des déchets dangereux. Les batteries exportées vers des pays non membres de l'OCDE sont fondues dans des fosses de brûlage, ce qui a entraîné des cas d'intoxication au plomb chez les enfants partout dans le monde. C'est scandaleux.

Malgré cela, Vancouver est devenue un exportateur important vers l'Asie, obligeant ainsi KC Recycling à importer plus de la moitié de ses batteries des États-Unis. La même chose se produit ici, dans l'Est du Canada.

Je demande qu'Environnement et Changement climatique Canada refuse d'accorder des permis d'exportation lorsque nous avons la capacité nationale nécessaire. C'est ainsi que l'Australie a mis en œuvre la Convention de Bâle pour protéger son industrie.

Je demande que l'ASFC inspecte les expéditions d'exportateurs connus pour mettre fin à l'exportation illégale vers des pays non membres de l'OCDE.

Je vous demande de faire respecter le Règlement sur les déchets dangereux et de fermer les entrepôts d'exportation non autorisés. Les exportateurs sont bien connus. Il n'y en a que quelques-uns, et ce dossier peut être réglé aujourd'hui.

Deuxièmement, il faut ajouter le plomb à la liste des minéraux critiques du Canada. Comme vous le savez maintenant, le plomb est un métal essentiel à la fabrication d'accumulateurs au même titre que le lithium, le cobalt, le graphite et le nickel, qui figurent tous sur la liste. Les accumulateurs au plomb recyclés sont la principale source de plomb au Canada.

L'accès aux sources traditionnelles de financement est difficile en raison de la dangerosité du recyclage du plomb. Les banques et les compagnies d'assurances évitent mon entreprise. Un appui financier du gouvernement canadien favoriserait une période de croissance et d'innovation accélérées.

Troisièmement, nous devrions étendre la portée des dispositions législatives sur le contenu recyclé au plastique industriel. KC Recycling est un important producteur de polypropylène recyclé, ce qui correspond au chiffre 5 qui figure dans le petit triangle de tous les produits en plastique. Malheureusement, beaucoup de fabricants de plastiques n'achètent pas de plastique recyclé parce que les matériaux neufs coûtent moins cher. Vous avez déjà réglé ce problème pour les emballages en plastique en établissant un pourcentage obligatoire de contenu recyclé pour les bouteilles de boisson gazeuse et les sacs en plastique, qui sont de catégorie 1 et 2. Cependant, le polypropylène n'est pas utilisé pour les emballages; il est surtout utilisé dans diverses applications industrielles comme les pièces d'automobile, les seaux et les revêtements. Par conséquent, le polypropylène est le plastique ayant le taux de recyclage le plus faible, soit environ 5 %.

Je vous encourage à étendre la loi à ces applications industrielles.

• (1640)

Au nom des 75 employés dévoués de KC Recycling, je vous remercie de votre temps et de votre attention.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Stamper.

Madame Sloan, la parole est à vous, pour cinq minutes tout au plus.

**Mme Naina Sloan (vice-présidente, Programmes et partenaires, Agence de développement économique du Pacifique Canada):** Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie beaucoup de m'avoir invitée à comparaître aujourd'hui.

Je m'appelle Naina Sloan et je suis vice-présidente, Programmes et partenaires, à Développement économique Canada pour le Pacifique, ou PacifiCan.

Je suis à Ottawa avec vous aujourd'hui, mais mon bureau d'attache est situé en Colombie-Britannique. Je tiens à reconnaître que PacifiCan mène ses activités sur les territoires traditionnels de plus de 200 Premières Nations, qui contribuent de façon notable à l'économie, aux collectivités et à l'identité de la Colombie-Britannique.

PacifiCan est une nouvelle agence fédérale de développement qui a été établie en 2021 pour soutenir le développement économique en Colombie-Britannique.

[Français]

Tout comme notre agence sœur, Développement économique Canada pour les Prairies, ou PrairiesCan, PacifiCan a été bâti sur l'héritage de Diversification de l'économie de l'Ouest Canada.

[Traduction]

Le personnel de PacifiCan est ancré dans les régions qu'il sert, avec huit emplacements en Colombie-Britannique.

[Français]

Notre travail contribue à favoriser une prospérité durable pour tous les Britanno-Colombiens et toutes les Britanno-Colombiennes.

[Traduction]

Notre travail contribue à une prospérité durable pour tous les Britanno-Colombiens. Par l'intermédiaire d'investissements, d'orientations, de mobilisation et de conseils, nous poursuivons quatre objectifs: des emplois de haute qualité, des entreprises qui réussissent sur la scène internationale, des industries concurrentielles et une économie inclusive.

Les exportations jouent un rôle important dans l'atteinte de ces quatre objectifs. En 2022, la Colombie-Britannique a exporté pour plus de 100 milliards de dollars de biens et de services à l'échelle internationale, dont près de 80 % vers les États-Unis, la Chine et le Japon. Les exportations de services de la Colombie-Britannique ont augmenté et, en 2022, elles représentaient plus de 30 % des exportations de la province.

En Colombie-Britannique, les petites et moyennes entreprises, ou PME, représentent 99 % de l'ensemble des entreprises. Cependant, elles ne représentaient que 26 % des exportations de marchandises en 2022. Étant donné cette réalité, nous nous efforçons d'aider les petites et moyennes entreprises à croître, à exporter et à participer aux chaînes de valeur mondiales, ce qui contribue à créer des emplois de qualité et des retombées économiques en Colombie-Britannique et au Canada.

Nous soutenons les PME de trois façons.

Premièrement, nous travaillons directement avec des entreprises novatrices, en leur fournissant du soutien sous forme de prêts pour leur permettre de croître, d'améliorer leur productivité et d'accroître leurs exportations.

Deuxièmement, nous investissons dans l'industrie et dans d'autres acteurs de l'écosystème qui, à leur tour, fournissent une expertise et des services adaptés.

Troisièmement, nous travaillons avec des partenaires fédéraux, provinciaux et locaux, dont le Service des délégués commerciaux, pour explorer de nouvelles voies ou fournir un soutien conjoint, le cas échéant.

Permettez-moi de vous donner quelques exemples.

Le premier est Clarius Mobile Health. Clarius crée des appareils d'échographie portables et peu coûteux. Cette technologie, aujourd'hui présente dans plusieurs marchés internationaux, donne aux cliniciens un accès à des images médicales en temps réel, améliorant ainsi les soins aux patients tout en réduisant les coûts des soins de santé.

Le premier investissement de PacifiCan dans Clarius a aidé l'entreprise à accéder à des marchés de l'Amérique du Sud et du Moyen-Orient. En fait, l'entreprise a pu accéder à 10 nouveaux marchés internationaux et réaliser de nouvelles ventes d'une valeur de 18 millions de dollars.

Notre deuxième investissement dans Clarius est tout récent. Il aidera l'entreprise à accéder à d'autres marchés américains et asiatiques.

Le succès de Clarius a en outre permis à l'entreprise de devenir l'une des huit entreprises canadiennes participantes au Projet pour l'hypercroissance mondiale du gouvernement fédéral, qui est conçu pour aider les entreprises de taille moyenne à croître et à devenir des entreprises canadiennes phares. Le programme est administré par ISDE en collaboration avec divers partenaires, dont PacifiCan. Il aide les entreprises à poursuivre leur expansion sur la scène internationale.

Le deuxième projet sur lequel j'attire votre attention est le programme Export Navigator, qui vise à nous assurer que les entreprises ont accès aux services dont elles ont besoin pour se préparer à exporter. Nous finançons conjointement ce programme avec la province de la Colombie-Britannique. La prestation du programme est assurée par Small Business BC, qui offre des services adaptés. Il s'agit de mesures de soutien complémentaires au travail réalisé par le Service des délégués commerciaux, mais offertes à un stade plus précoce.

Le programme jumelle les petites entreprises participantes avec des experts-conseils de la région, aussi appelés « navigators », qui les aident à se préparer à exporter.

Okanagan Crush Pad est l'une des entreprises qui ont bénéficié du soutien d'Export Navigator. Grâce aux conseils reçus, l'entreprise a pu étendre ses activités et vendre ses produits dans de nouveaux marchés au Royaume-Uni et en Scandinavie.

Pour terminer, je vais parler de l'initiative de marchés intégrés. Grâce à d'importants investissements de PacifiCan et du gouvernement de la Colombie-Britannique, avec la participation de partenaires comme l'Administration de l'aéroport de Vancouver et les

ports de Prince Rupert et de Vancouver, l'initiative de marchés intégrés vise à réduire les risques liés à l'adoption d'innovations canadiennes. En mettant en relation des entreprises locales talentueuses et de grandes organisations ou d'importants clients, l'initiative aide les entreprises participantes à établir des clients de référence en Colombie-Britannique pour soutenir leurs ventes dans d'importants marchés à l'étranger. Les participants et partenaires institutionnels servent de bancs d'essai et d'acheteurs, ce qui accélère l'adoption de l'innovation et accroît leur compétitivité.

Voilà qui met fin à ma présentation. Je serai heureuse de répondre à vos questions.

Merci.

● (1645)

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous passons à M. Knezevic, pour cinq minutes tout au plus.

**M. Zoran Knezevic (président-directeur général, Administration portuaire de Port Alberni):** Merci, madame la présidente. Je suis heureux de vous revoir.

Je vous remercie de me donner l'occasion de présenter notre projet.

L'Administration portuaire de Port Alberni cherche une occasion stratégique d'aménager un nouveau centre de transbordement de conteneurs dans le bras de mer Alberni pour améliorer la capacité et accroître la résilience et les avantages environnementaux dans l'ensemble de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique.

Le Centre de transbordement de Port Alberni, aussi appelé PATH, est appelé à devenir un terminal à conteneurs moderne et entièrement automatisé pouvant assurer le traitement efficace de navires de toutes tailles, y compris les nouveaux porte-conteneurs géants d'une capacité de 20 000 EVP et plus. Ce projet créerait l'un des plus grands terminaux à conteneurs au Canada.

Le PATH est conçu pour le transbordement maritime selon une structure en étoile, qui a été utilisée avec succès en Europe et en Asie. Le rôle principal du centre de transbordement est d'appuyer les installations de manutention de conteneurs — les installations satellitaires — dans la région de la mer des Salish, couvrant le Lower Mainland et Puget Sound. Les barges cellulaires spécialisées livreront le fret trié en temps opportun et au point le plus rapproché de la destination finale.

En outre, sur le plan conceptuel, on prévoit que le centre de transbordement desservira le marché captif de l'île de Vancouver ainsi que les entreprises et la population sans cesse croissantes. Le centre représente aussi une occasion de servir le secteur du cabotage.

Tel que conçu, le PATH aura pour effet concret d'élargir et d'optimiser l'utilisation de notre réseau maritime. Grâce à ses installations satellites, le centre desservira une zone d'attraction commerciale comptant plus de 13 millions de personnes dans un rayon de 500 kilomètres et favorisera considérablement la croissance et le développement de la côte Nord-Ouest du Pacifique. Cela favorisera également un meilleur aménagement du territoire pour la vie quotidienne et le travail. Il révolutionnera la logistique du transport et le commerce sur la côte Ouest.

Dans l'actuel contexte logistique, les centres de distribution sont principalement concentrés en Alberta, à plus de 1 000 kilomètres des eaux de marée. Cette incohérence géographique entraîne une congestion du réseau ferroviaire et nuit à l'efficacité du transport des marchandises.

Actuellement, beaucoup de marchandises sont inutilement transportées par train ou par camion, et beaucoup de navires sont ainsi forcés de rester dans les aires de mouillage de la région de la mer des Salish sur une période prolongée. Cela accroît la congestion, les complexités logistiques et les répercussions socioéconomiques négatives pour la porte d'entrée. Le Centre de transbordement de Port Alberni est une solution viable qui offre un point de distribution plus proche et plus efficace, réduisant ainsi la pression sur l'infrastructure de transport existante.

Le réseau routier du Lower Mainland de la Colombie-Britannique est aux prises avec des problèmes persistants, à savoir la circulation des camions et les embouteillages. L'afflux de produits, conjugué à la capacité limitée des axes de transport, contribue aux embouteillages et à l'inefficacité du transport des marchandises. Le PATH représente une solution de rechange stratégique en détournant le transport des marchandises des réseaux routiers vers notre autoroute maritime, qui est peu utilisée, pour le transport maritime à courte distance des marchandises jusqu'à la porte d'entrée du nœud suivant de la chaîne d'approvisionnement.

L'île de Vancouver, où se trouve le Centre de transbordement de Port Alberni, possède un paysage démographique unique, avec une population de près de 900 000 habitants. Malgré sa taille, l'île est confrontée à d'importants défis pour le transport des marchandises vers l'île et vers l'extérieur. Pour atténuer ces difficultés et favoriser la croissance économique, l'île de Vancouver a été désignée zone franche, ce qui offre des mesures incitatives et des avantages aux entreprises qui font du commerce international. Même avec cette désignation, l'île de Vancouver éprouve toujours d'importantes difficultés en raison de son incapacité d'assurer de façon rentable le transport des marchandises sur l'île et à l'extérieur de l'île.

Le Centre de transbordement de Port Alberni peut contribuer de façon importante à la réduction des répercussions sur l'environnement, à l'atténuation des changements climatiques et à l'amélioration de la qualité de l'air. En outre, la réduction de l'usure des infrastructures de transport améliore davantage la durabilité environnementale, ce qui préserve les ressources naturelles et réduit les coûts d'entretien à long terme.

Quant aux avantages quantifiables, le centre de transbordement renforce la résilience et la stabilité des portes d'entrée du Canada tout en favorisant l'innovation dans le transport maritime. L'amélioration de la compétitivité et l'offre accrue aux utilisateurs des ports associées au centre de transbordement faciliteront le développement et l'utilisation optimale des installations portuaires nouvelles et existantes. De plus, il offre la possibilité de saisir une part accrue des 30 millions d'EVP liés au commerce de la région du Pacifique à sa portée et d'établir un lien de transport pour le cabotage, ce qui élargirait les débouchés commerciaux et renforcerait les liens économiques.

En conclusion, dans l'ensemble, le Centre de transbordement de Port Alberni représente une étape évolutive de notre chaîne d'approvisionnement vers la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique 2.0. Ses multiples avantages soulignent son importance en tant que force transformatrice du commerce canadien.

• (1650)

En misant sur une technologie de pointe, un emplacement stratégique et un modèle opérationnel, le Centre de transbordement de Port Alberni permet non seulement de régler les problèmes associés à la chaîne d'approvisionnement, mais il ouvre aussi la voie à un avenir plus durable, plus efficace et plus prospère pour les générations à venir.

Merci beaucoup.

**La présidente:** Merci.

Nous allons maintenant entendre M. Kapoor, qui dispose de cinq minutes. Allez-y.

**M. Anoop Kapoor (sous-ministre adjoint, Politiques et orientation stratégique, Développement économique Canada pour les Prairies):** Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, bonjour.

Je suis heureux de contribuer à l'étude du Comité sur les entreprises canadiennes au sein des chaînes d'approvisionnement et dans les marchés mondiaux du point de vue de mon ministère, Développement économique Canada pour les Prairies, connu sous le nom de PrairiesCan.

[Français]

PrairiesCan est l'une des sept agences de développement régional du Canada, et son mandat est de développer et de diversifier l'économie des Prairies.

[Traduction]

Nous soutenons les entreprises, l'innovation et le développement économique communautaire en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba, une région qui représente environ un quart de l'économie du Canada.

Nous sommes fiers de notre approche locale, qui nous permet d'être présents sur le terrain et de collaborer étroitement avec les entreprises et les intervenants.

• (1655)

[Français]

Grâce à nos 11 points de service régionaux, nous pouvons offrir un soutien adapté aux besoins particuliers des communautés que nous servons.

[Traduction]

Nous remplissons notre mandat grâce à des programmes permanents tels que Croissance économique régionale par l'innovation, ou CERI, qui vise à créer des emplois bien rémunérés, à soutenir la croissance des entreprises et à développer des écosystèmes régionaux pour l'entrepreneuriat et l'innovation. Par exemple, dans le cadre du volet Croissance et productivité des entreprises du programme CERI, nous soutenons des PME à forte croissance qui développent leurs activités, produisent des biens, des technologies ou des services novateurs et cherchent à exporter leurs produits.

[Français]

Voici un exemple d'entreprise ayant bénéficié de nos investissements: Elmer's Manufacturing, un fabricant d'équipement agricole situé dans une région rurale du Manitoba.

[Traduction]

Grâce à notre soutien, l'entreprise a pu innover et accroître ses procédés de fabrication, ce qui s'est traduit par une augmentation de 150 % de son chiffre d'affaires, la création de 200 emplois et une forte croissance de ses exportations. Ses produits sont vendus dans plusieurs pays du monde comme les États-Unis, l'Australie, la République tchèque et l'Afrique du Sud.

Par ailleurs, nous reconnaissons l'importance croissante de la production d'hydrogène en Alberta. C'est pourquoi PrairiesCan a également soutenu Edmonton Global, une organisation qui vise à faire de la région d'Edmonton un lieu de choix pour les investissements mondiaux, en renforçant la chaîne d'approvisionnement régionale en hydrogène et le marché du travail.

En fait, notre rapport de 2022-2023 sur les résultats ministériels montre que nos programmes de financement ont contribué à la création de près de 15 000 emplois, à une augmentation des ventes à l'exportation de plus de 440 millions de dollars et à une augmentation des recettes de plus de 1,2 milliard de dollars pour les sociétés que nous avons aidées. La croissance des ventes à l'exportation est donc un élément important dans la sélection des projets appuyés par le Ministère.

Je vais maintenant vous parler de la région des Prairies, dont l'économie est grandement axée sur l'exportation.

[Français]

Les Prairies sont les plus grands producteurs de potasse du monde. Elles se classent au deuxième rang pour ce qui est de la production d'uranium et au quatrième rang pour le pétrole brut.

[Traduction]

Nous possédons également le cinquième plus grand gisement d'hélium et la moitié des exploitations agricoles du Canada — couvrant plus de 80 % des terres agricoles du Canada — sur une superficie équivalente à celle de l'Espagne.

La région des Prairies exporte du pétrole, du gaz naturel, de l'énergie hydraulique renouvelable, des céréales, des grains et des légumineuses, des services, des médicaments, des technologies, et plus encore. Nos exportations de produits de l'Ouest canadien sont principalement destinées aux États-Unis — soit 80 % des exportations, évaluées à 200 milliards de dollars — et à la Chine — soit 5,2 % des exportations et près de 12,7 milliards de dollars —, et nos exportations internationales ont été évaluées à 246 milliards de dollars en 2023. Ce chiffre représente plus d'un tiers de la valeur totale des exportations internationales de marchandises du Canada.

Au cours des dix dernières années, la valeur totale des exportations annuelles de marchandises des Prairies a augmenté de 65 %, passant de 149 milliards de dollars à 246 milliards de dollars.

La majeure partie des exportations des Prairies quitte le pays par des oléoducs et des gazoducs, et par des trains et des camions à destination des ports de la Colombie-Britannique et des consommateurs des États-Unis.

Pour terminer, il importe de reconnaître le potentiel de la région des Prairies en tant que puissance économique sur la scène mondiale. Grâce à l'abondance des ressources naturelles, aux industries novatrices et aux communautés résilientes, les Prairies sont prêtes à approvisionner le monde en énergie, en produits agricoles, en technologies propres et bien plus encore.

Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous allons maintenant entendre M. Tse, qui dispose de cinq minutes. Allez-y.

**M. Jason Tse (gestionnaire, Développement du fret et partenariats, Administration de l'aéroport de Vancouver):** Merci, madame la présidente.

Je remercie également les membres du Comité de me donner l'occasion de témoigner devant vous aujourd'hui.

Je suis heureux de me joindre au Comité à distance à partir de mon bureau à l'Aéroport international de Vancouver, situé sur le territoire traditionnel, non cédé et occupé en permanence du peuple Musqueam.

L'aéroport de Vancouver est un actif stratégique en matière de commerce et d'infrastructure pour le Canada qui joue un rôle crucial en tant que porte d'entrée fiable vers l'Indo-Pacifique, tant pour les passagers que pour les marchandises. À cet égard, l'aéroport fait concurrence aux aéroports de la côte Ouest des États-Unis — Seattle, Portland, San Francisco et Los Angeles — pour attirer les transporteurs aériens et les investissements.

Le fret aérien a prouvé sa valeur à maintes reprises, par des exemples spectaculaires au cours de la pandémie. Les transporteurs aériens ont considérablement modifié leurs opérations pour transporter plus de marchandises lorsque des restrictions de voyage ont été mises en place. En 2022, lorsque la rivière atmosphérique a frappé la Colombie-Britannique, l'aéroport de Vancouver a été le seul mode de transport qui est resté pleinement opérationnel pendant et après les pluies abondantes.

La pandémie a également remis en question les hypothèses de longue date de l'industrie concernant la croissance, la mondialisation, la technologie et la main-d'œuvre. Aujourd'hui, alors que notre industrie émerge de la pandémie, ces changements peuvent être résumés ainsi: en faire plus avec moins.

Les volumes de passagers et de marchandises se sont presque entièrement rétablis, mais il y a moins d'aéronefs et moins de routes pour répondre à cette demande, alors que l'industrie rétablit ses bilans et redevient rentable. Les volumes de fret sont généralement un bon indicateur des conditions économiques, mais ils ont récemment été mis à rude épreuve en raison du niveau élevé des stocks détenus par les détaillants à mesure que les consommateurs se tournaient vers les services. Même si le marché du fret aérien s'est adouci au cours de la dernière année et que les exploitants tout-cargo ont adapté leurs stratégies d'investissement en conséquence, nous croyons que les facteurs fondamentaux à long terme pour le fret aérien demeurent importants.

L'année 2023 a été une excellente année pour le fret à l'aéroport de Vancouver, malgré le ralentissement général de l'économie et les tendances en matière de fret. Bien que les aéroports américains se soient généralement rétablis plus rapidement après la COVID, les résultats récents ont été plus faibles, tandis que la reprise de l'aéroport de Vancouver s'est accélérée. L'aéroport de Vancouver a connu une hausse de 5 % par rapport à l'année 2019, tandis que l'aéroport de Los Angeles a connu une hausse de 2 % et que ceux de Seattle, de Portland et de San Francisco ont tous connu une baisse. Les premiers chiffres dont nous disposons indiquent une possibilité d'atteindre des niveaux records en 2024.

La force des activités de fret de l'aéroport de Vancouver et le rôle qu'il joue dans la chaîne d'approvisionnement du Canada demeurent une priorité pour nous. Les investissements que nous faisons pour transformer l'aéroport de Vancouver en centre multimodal d'investissement commercial transformeront la région, et tout le Canada.

L'aéroport de Vancouver a ouvert deux nouveaux entrepôts de fret aérien en 2023, ce qui a permis à GTA dnata et à Cargojet d'élargir leurs activités. L'hiver dernier, nous avons également terminé une validation de principe pour un système de réservation de créneaux pour les camions avec Kale Logistics, en utilisant la technologie numérique pour améliorer l'efficacité du fret. Purolator, AeroStream et Menzies sont en train d'examiner la technologie en vue d'une utilisation potentielle.

La construction de la première phase de notre nouveau projet d'expansion du fret au sud a également commencé en 2023. Cet investissement de 150 millions de dollars augmentera la capacité de fret de l'aéroport de 160 000 tonnes, ce qui représente une augmentation de 22 milliards de dollars du potentiel commercial du Canada chaque année. Je tiens à exprimer notre gratitude pour le soutien que le gouvernement du Canada a apporté à ce projet par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux. Cependant, il reste des défis à relever en ce qui concerne l'infrastructure commerciale du Canada si nous voulons saisir les occasions qui se présenteront dans 20 ou 30 ans.

Tout d'abord, l'aéroport de Vancouver abonde dans le même sens que les représentants de la Chambre de commerce du Canada qui ont témoigné devant le Comité en février. Des milliards de dollars d'investissements privés et publics sont nécessaires pour combler le déficit du Canada en matière d'infrastructure commerciale. Bien que le gouvernement ne soit pas le seul responsable, un engagement fédéral à l'égard d'investissements importants, stratégiques et à long terme est essentiel.

De plus, nous croyons que le gouvernement fédéral doit réinvestir les montants des loyers des aéroports dans l'infrastructure aéroportuaire. En permettant aux aéroports de réinvestir les 400 millions de dollars que le gouvernement fédéral retire actuellement du réseau aéroportuaire chaque année, on générerait des retombées économiques annuelles de 612 millions de dollars, on créerait près de 2 400 emplois dont le salaire moyen serait de 79 700 \$, et on apporterait environ 160 millions de dollars au PIB.

Enfin, le gouvernement doit continuer à investir dans les secteurs qui créent plus de produits admissibles au fret, comme ceux de la fabrication de pointe et des produits pharmaceutiques.

Je vais m'arrêter ici, et j'ai hâte de participer à la discussion.

Je remercie encore une fois le Comité d'étudier ce sujet important et de prendre le temps d'entendre les intervenants de partout au pays. Je serai heureux de répondre à vos questions.

• (1700)

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous allons maintenant entendre notre dernier témoin, M. Sobkowich, qui dispose de cinq minutes.

Allez-y.

**M. Wade Sobkowich (directeur général, Western Grain Elevator Association):** Merci.

La Western Grain Elevator Association est une association nationale de sociétés céréalières qui manutentionnent plus de 90 % des expéditions de grains en vrac au pays. Le transport du grain représente environ 20 % des recettes totales des chemins de fer chaque année, ce qui fait des membres de la WGEA certains des plus grands utilisateurs des chemins de fer et des ports maritimes du Canada. Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, nous vous remercions de nous avoir invités à discuter de ce sujet très important.

La capacité du Canada à soutenir la concurrence sur les marchés mondiaux dépend de notre capacité à transporter des produits de l'intérieur de notre pays jusqu'aux ports de mer. L'efficacité du service ferroviaire est donc un élément essentiel au succès de nos chaînes d'approvisionnement. Les voyageurs aériens au Canada subissent souvent des annulations et des retards d'avion, des correspondances manquées, des bagages perdus, des frais exorbitants et des options de voyage médiocres. Imaginez maintenant qu'il n'y ait qu'une seule compagnie aérienne disponible dans un aéroport. C'est la réalité du service ferroviaire.

Par-dessus tout, la responsabilisation financière et l'amélioration de la réglementation en matière d'accès concurrentiel pour les compagnies de chemin de fer en cas de défaillance du service sont nécessaires. Les sanctions pécuniaires payables à l'expéditeur en cas de mauvais service inciteraient les compagnies de chemin de fer à mettre en place des plans pour les éviter. De plus, des mesures comme l'interconnexion étendue qui introduisent de la concurrence créent une menace de perte de clientèle qui favorisera un meilleur service ferroviaire.

Nous devons également reconnaître l'importance des ports maritimes et du trafic maritime pour l'économie nationale. Avec des cultures en pleine croissance, nous sommes confrontés au défi de transporter plus de produits chaque année. Il n'est pas question de trouver des moyens de faire plus avec moins. Sur le plan pratique, nous devons trouver une façon de faire en sorte qu'un plus grand nombre de navires soient prêts à être chargés dans le port de Vancouver, principalement. C'est le plus grand port du Canada conçu pour le commerce et il faut d'abord et avant tout le considérer sous cet angle.

Au lieu de cela, nous avons le projet de loi C-33, qui va créer un système réglementé pour limiter la présence de navires dans les ports du Canada. Les organismes de réglementation et les parlementaires voient actuellement d'un mauvais œil la présence de navires dans les ports et l'exploitation d'installations terminales. D'une part, on nous dit que le Canada veut profiter des retombées économiques des exportations vers les marchés mondiaux, mais d'autre part, on nous dit qu'il y a trop de navires dans les ports et que les activités associées au chargement normal des navires posent problème.

Le projet de loi C-33 ne traite que du symptôme des temps d'attente des navires, faisant fi de la cause profonde d'un service ferroviaire inadéquat. Si le gouvernement fédéral a l'intention d'adopter une loi qui a une incidence positive sur les chaînes d'approvisionnement, il doit principalement examiner l'offre de wagons des chemins de fer par rapport à la demande des exportateurs sur une base hebdomadaire et présenter une loi qui oblige les compagnies de chemins de fer à répondre à cette demande. Les débouchés pour les exportations canadiennes doivent être déterminés par les clients, et non par les compagnies de chemin de fer.

Les interruptions de travail dans les services ferroviaires et portuaires nuisent également à la capacité du Canada de livrer de façon fiable aux clients. Le Canada est sur le point de faire face à une grève des deux chemins de fer nationaux en même temps, et les conséquences seront dévastatrices. Lorsque des grèves ou des lock-out surviennent sur les chemins de fer et dans les ports, de vastes pans de l'économie en souffrent, et pas seulement ceux qui participent au processus de négociation. Dans un environnement concurrentiel, les clients peuvent trouver d'autres options pour minimiser les perturbations. Étant donné que les chemins de fer et les ports du secteur céréalier sont les seules options, la même menace de perte de revenus n'existe pas. Il n'y a pas de solution de rechange concurrentielle.

Qu'il s'agisse du blé et de l'avoine pour les boulangeries, des pâtes et de céréales pour petit-déjeuner ou du canola et du soja pour l'huile végétale, nos produits sont la base des aliments de tous les jours. Même de courtes perturbations des chaînes d'approvisionnement peuvent avoir une incidence sur la disponibilité et le prix des produits, ce que la pandémie a démontré partout dans le monde. À cet égard, la circulation des biens essentiels nécessaires au maintien et à la préservation de l'approvisionnement alimentaire national et mondial du Canada et à la sécurité alimentaire mondiale doit se faire même en cas d'interruption de travail. L'obligation de conclure une entente de maintien des services avant un arrêt de travail deviendrait automatique avec le projet de loi C-58. Nous croyons que les parlementaires devraient exiger explicitement que ces accords incluent le transport de produits alimentaires essentiels.

Le Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement a déterminé qu'au cours des 50 prochaines années, il faudra investir 4,4 billions de dollars dans l'infrastructure maritime et de transport pour répondre à la croissance démographique prévue. Il est absolument nécessaire d'accroître les investissements dans l'infrastructure portuaire de Vancouver, surtout pour améliorer la fluidité, notamment avec l'ajout de pétroliers. De plus, il ne fait aucun doute que le Canada doit examiner de près son cadre de réglementation et de délivrance de permis, qui est inutilement rigide, redondant, désuet et nuit aux investissements commerciaux visant à améliorer les chaînes d'approvisionnement.

• (1705)

Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous passons maintenant aux questions des membres du Comité.

Monsieur Jeneroux, vous disposez de six minutes. Allez-y.

**M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC):** Merci, madame la présidente.

J'espère pouvoir m'adresser aux trois témoins aujourd'hui. J'aimerais commencer par KC Recycling, puis entendre l'Agence de développement économique du Pacifique Canada et enfin revenir au représentant de l'aéroport.

Monsieur Stamper, j'aimerais tout d'abord vous féliciter à l'avance pour l'obtention de votre citoyenneté canadienne. C'est un événement marquant. Je suppose que vous recevrez une lettre de votre député pour vous féliciter. Sinon, vous n'aurez qu'à revenir devant le Comité. Je suis certain que de nombreuses personnes seront heureuses de vous féliciter à nouveau.

J'aimerais que vous reveniez sur ce que vous avez dit au sujet du cycle de vie d'une batterie. J'ai trouvé cela choquant. Je comprends que vous n'avez que cinq minutes pour nous en parler, mais vous avez dit, en gros, que les batteries étaient envoyées dans un autre pays pour être recyclées. Je suppose qu'il s'agit d'un pays asiatique et non des États-Unis. On fait fondre les batteries dans des fosses à combustion. Cette pratique a un impact sur les enfants et sur leur santé.

Je vais vous donner quelques minutes pour nous expliquer la situation, qui me semble très grave.

**M. Pete Stamper:** Oui. Je peux vous montrer une vidéo aussi, si vous le voulez. Ce qui se passe, c'est que les dernières batteries qui ne sont pas recyclées de manière appropriée le sont de manière informelle, dans des cabanes de recyclage de fortune, dans les pays en développement.

La vidéo que je pourrais vous montrer provient de Dhaka, au Bangladesh. Elle a été filmée dans le cadre d'un reportage sur l'industrie. Il y a 100 usines de recyclage des batteries dans la ville de Dhaka. Les exploitants jettent les batteries dans le feu et envoient de l'air dessus jusqu'à qu'ils obtiennent du plomb fondu, qui est mis dans un moule et vendu aux mêmes fonderies que celles à qui je vends mes produits, qui proviennent des batteries recyclées à Trail.

**M. Matt Jeneroux:** Est-ce que ce sont des batteries canadiennes que l'on envoie là-bas?

**M. Pete Stamper:** Bien sûr.

Si nous exportons nos batteries hors de l'Amérique du Nord, c'est parce que nous ne cessons de fermer des usines. On en fabriquait dans différentes villes avant d'apprendre que le plomb était dangereux. Ce n'est que dans les années 1970 qu'on l'a compris, lorsqu'on a vu que le plomb contaminait les cours de récréation, les écoles, etc. On s'est mis à fermer ces usines dans les pays développés. On ne renforçait les capacités nulle part dans ces pays.

C'est ainsi que les batteries sont recyclées. Vancouver reçoit sans doute 5 % des batteries usées de la vallée du bas Fraser, et 95 % sont exportées en Asie. Bien des batteries sont exportées légalement — en Corée, par exemple —, mais bon nombre sont ensuite réexportées ou finissent dans des pays comme le Bangladesh ou en Afrique. Les Nations unies signalent que 50 % des enfants dans le monde ont des niveaux toxiques de plomb dans le sang à cause du recyclage rudimentaire de batteries.

**M. Matt Jeneroux:** Ouf. J'aurais aimé avoir plus de temps pour examiner cet enjeu, madame la présidente.

Je vais vite passer à l'aéroport, parce que je veux vous poser une brève question, monsieur Tse. Vous avez dit qu'il y avait moins d'aéronefs, moins de trajets, et vous avez parlé du montant des frais aéroportuaires. Connaissez-vous le rapport du groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement de 2022?

• (1710)

**M. Jason Tse:** De quel rapport parlez-vous?

**M. Matt Jeneroux:** C'est le rapport du groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement intitulé *Action. Collaboration. Transformation*. Étant donné que vous témoignez ici, au Comité, j'espérerais que vous sachiez de quoi je parle.

À la page 19 du rapport, l'une des recommandations est la suivante:

Renoncer à 50 % des loyers aéroportuaires à court terme pour permettre aux autorités aéroportuaires d'investir dans des améliorations aux immobilisations qui renforcent la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement des transports.

Est-ce une recommandation que votre organisation et vous appuyeriez?

**M. Jason Tse:** Oui. Nous avons connu un déficit d'infrastructure par le passé. Je répète que nous entrons en concurrence avec d'autres aéroports de la côte Ouest pour le transport de marchandises. Dans la mesure où les autres aéroports de la côte Ouest des États-Unis ont une infrastructure limitée, comme ils sont situés le long...

**M. Matt Jeneroux:** Je vais vous interrompre ici, parce que je veux poser des questions aux autres témoins aussi. Seriez-vous en faveur de la réduction de 50 % des frais d'aéroports? Le gouvernement a-t-il déjà mis en oeuvre cette réduction — oui ou non?

**M. Jason Tse:** Nous n'avons pas encore vu une telle réduction, non.

**M. Matt Jeneroux:** Selon le rapport du groupe de travail, cette recommandation devait être mise en place immédiatement. Nous avons entendu d'autres témoins, y compris ceux du bureau du groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement, qui ont indiqué qu'ils n'ont pas vu cette recommandation être appliquée non plus. Comme je l'ai dit, j'espère que cette recommandation pourra faire partie du rapport que nous soumettrons à la Chambre.

Pour ma dernière question, je m'adresse à Mme Sloan. Merci de votre témoignage et de votre présence ici aujourd'hui.

La grève et les interruptions de travail au port de Vancouver ont eu une forte incidence sur les PME, n'est-ce pas?

**Mme Naina Sloan:** Oui, des clients nous ont parlé de ces perturbations.

**M. Matt Jeneroux:** Dans les 30 dernières secondes dont je dispose, j'aimerais savoir si toute autre interruption de travail aurait aussi une grande incidence sur les PME. Je présume que la réponse à cette question est oui, là aussi.

**Mme Naina Sloan:** Oui. Tout type d'interruption de travail peut avoir des conséquences sur les petites entreprises.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Miao, vous avez la parole pour six minutes, s'il vous plaît.

**M. Wilson Miao (Richmond-Centre, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Merci à tous les témoins d'être ici aujourd'hui, y compris ceux en ligne, pour nous donner le point de vue des gens de la côte Ouest sur cette étude.

Ma première question s'adresse à Mme Sloan de PacifiCan. Pourriez-vous nous dire quels programmes PacifiCan a mis en place ou quels investissements votre organisme a faits pour améliorer la résilience de notre chaîne d'approvisionnement au fil des ans?

**Mme Naina Sloan:** Je pourrais peut-être parler d'un programme en particulier d'abord, avant de donner un exemple.

Le programme croissance et productivité des entreprises appuie des entreprises à forte croissance qui ont la possibilité de croître, qui sont en croissance et qui produisent des technologies ou des biens et services novateurs. Ce programme est en place depuis quelques années et soutient près de 100 entreprises. Près de 200 millions de dollars leur ont été accordés. Le programme crois-

sance et productivité des entreprises cible les entrepreneurs qui veulent faire grandir leur entreprise par la croissance des exportations, une meilleure productivité et d'autres formes d'expansion. Le programme récolte d'excellents résultats en ce qui a trait aux nouvelles ventes à l'exportation. Il ne se limite pas à un secteur en particulier; il soutient des entreprises dans toutes sortes de secteurs, mais il y a des exemples où nous sommes en mesure d'aider des entreprises qui réalisent du travail relatif à la chaîne d'approvisionnement et à sa résilience.

L'exemple que j'ai présenté dans mon exposé, celui de l'initiative du marché intégré, en fait partie. Parmi nos partenaires, nous comptons des aéroports, des ports, etc. Dans le cadre de cette initiative, l'idée consiste à soutenir les PME qui vendent des produits et services novateurs qu'on peut mettre à l'essai dans les aéroports ou les ports avec l'aide des partenaires de la chaîne d'approvisionnement. Ces essais peuvent mener à une meilleure efficacité pour ces organisations et à des débouchés pour ces PME. C'est une des façons dont nous appuyons ces entreprises.

**M. Wilson Miao:** Merci de cette réponse.

Quels genres de programmes PacifiCan met-il en oeuvre ou quel genre d'investissements fait-il pour aider les entreprises de la Colombie-Britannique à diversifier leurs marchés internationaux ou l'économie de manière générale?

• (1715)

**Mme Naina Sloan:** Je pourrais peut-être donner l'exemple d'un autre projet.

Nous avons bon nombre de projets, mais je vais parler du soutien que PacifiCan a apporté à AbCellera dans le cadre du programme croissance et productivité des entreprises. AbCellera est une entreprise du domaine des sciences de la vie et des produits pharmaceutiques qui a connu une importante croissance des exportations pour atteindre des ventes de 1,4 milliard de dollars. Elle a attiré des investissements étrangers directs considérables. PacifiCan a aidé AbCellera à élargir ses partenariats dans la découverte d'anticorps thérapeutiques. Nous y sommes parvenus au moyen de marketing, de soutien au développement de l'entreprise, de l'homologation de propriété intellectuelle et de l'appui à l'expansion mondiale. Plus particulièrement, le projet que nous avons financé a aidé l'entreprise à renforcer sa présence aux États-Unis et en Europe, en améliorant sa visibilité et ses partenariats avec des sociétés pharmaceutiques. Aux États-Unis, par exemple, AbCellera a élaboré le premier traitement aux anticorps approuvé par la FDA contre le virus qui a causé la COVID.

Ce n'est qu'un exemple d'une entreprise qui bénéficie du programme croissance et productivité des entreprises de PacifiCan, qui diversifie ses partenariats, ses produits et ses services et qui remporte du succès à l'étranger.

**M. Wilson Miao:** Merci de cette réponse.

Ma prochaine question s'adresse au représentant de l'Administration de l'aéroport de Vancouver. J'en profite aussi pour vous féliciter, car votre aéroport a été nommé meilleur aéroport en Amérique du Nord des SKYTRAX world airport awards. C'est le seul aéroport à avoir été nommé 14 fois meilleur aéroport en Amérique du Nord.

Monsieur Tse, c'est toujours bon de vous voir ici. Au début de l'année, nous avons annoncé le financement des corridors commerciaux nationaux pour accroître le transport des marchandises. Dans votre exposé, vous avez parlé du travail qui s'amorce actuellement. Pourriez-vous s'il vous plaît nous dire comment un programme comme celui-ci va renforcer notre chaîne d'approvisionnement?

**M. Jason Tse:** Comme je l'ai dit plus tôt, nos principaux concurrents sont les aéroports de longue date établis sur la côte Ouest américaine, notamment ceux de Seattle et de Portland et, dans une moindre mesure, ceux de San Francisco et de Los Angeles. La plupart de ces aéroports sont situés directement au bord de l'océan ou près des rives.

Leurs possibilités d'aménagement du territoire sont très restreintes, donc nous avons une occasion assez unique de construire d'autres infrastructures consacrées au transport de marchandises, dont une aire de trafic et un entrepôt côté piste au cours des prochaines années, pour tirer proactivement avantage de cette voie commerciale clé, qui va de l'Asie à l'Amérique du Nord et aux Amériques en général. Nous pouvons consolider proactivement nos marchés au profit de la collectivité locale et du reste du Canada.

**M. Wilson Miao:** Merci, monsieur Tse.

Dans les 20 secondes qu'il reste, pourriez-vous expliquer au Comité ce que fait l'aéroport de Vancouver pour aménager les terrains, tout particulièrement étant donné la rareté actuelle des terrains industriels dans le Grand Vancouver? Comment est-ce que cela profitera à la chaîne d'approvisionnement du Canada?

**M. Jason Tse:** Oui. La disponibilité de terrains industriels représente un défi pour le Lower Mainland. Toutefois, à l'aéroport, il nous est possible de libérer des terrains supplémentaires au sud et au nord de l'aérogare, et nous travaillons actuellement à ces deux projets. Encore une fois, les travaux du côté sud de l'aéroport ont déjà commencé et l'aménagement du côté nord de l'aéroport commencera sous peu.

**M. Wilson Miao:** C'est excellent. Merci. Je n'ai plus de temps.

**La présidente:** Monsieur Savard-Tremblay, vous avez six minutes, s'il vous plaît.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ):** Merci, madame la présidente.

Merci à l'ensemble des témoins d'être avec nous.

Ma question s'adresse au représentant de l'Administration portuaire de Port Alberni.

Monsieur Knezevic, pendant la grève au port de Vancouver, certains acteurs du milieu économique ont demandé au gouvernement de mettre en place une loi spéciale afin de forcer le retour au travail. Cela n'a pas été accepté cette fois, contrairement à ce qui s'est produit, par exemple, au port de Montréal il y a quelques années. Il y avait eu un vote en ce parlement. On sait que le Canada a un triste bilan en ce qui concerne le retour forcé des travailleurs en recourant à des lois spéciales.

De quelle façon pouvons-nous assurer à la fois la protection de nos chaînes d'approvisionnement et le respect des droits des travailleurs?

• (1720)

[Traduction]

**M. Zoran Knezevic:** Selon moi — comme l'a mentionné M. Sobkowich —, la meilleure façon serait de qualifier certains biens d'essentiels. Notre point d'accès doit demeurer fluide et ouvert. C'est pourquoi certains secteurs doivent être désignés comme essentiels. D'un autre côté, les travailleurs doivent aussi pouvoir faire la grève et exercer leurs droits.

Il s'agit toujours de trouver un équilibre dans l'industrie, mais en ce qui concerne le point d'accès, il est selon moi très important d'assurer sa fluidité et de trouver une solution lorsqu'un port doit demeurer ouvert.

J'espère avoir répondu à votre question.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Dans le cadre d'une autre étude, à la fin de 2023, nous avons reçu un représentant du Syndicat des débardeurs du port de Montréal. Il affirmait qu'une des raisons ayant mené aux grèves, notamment à Vancouver et à Montréal, avait été l'absence de véritables décideurs à la table de négociation. Il faisait allusion au fait qu'aucun représentant des compagnies maritimes et des opérateurs maritimes ne s'y trouvait.

Êtes-vous d'accord sur ce constat?

[Traduction]

**M. Zoran Knezevic:** Dans une certaine mesure, les entreprises de Montréal et de la côte Ouest sont représentées par l'Association des employeurs maritimes. L'adhésion est volontaire, et non obligatoire. Certains expéditeurs en font partie, mais la plupart ne deviennent pas membres. L'adhésion représente un coût pour l'expéditeur.

Toutes les parties prenantes devraient être à la table, alors oui, je conviens que nous devrions également appuyer la présence des expéditeurs à la table.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Merci.

J'aimerais maintenant vous entendre parler un peu des grands défis pour les 5 à 10 prochaines années que les installations portuaires devront affronter.

Pensez-vous que le Canada est prêt à les relever?

[Traduction]

**M. Zoran Knezevic:** Je suis d'accord avec M. Sobkowich lorsqu'il dit que le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement a déterminé qu'il nous manque quelques billions de dollars en investissements dans les infrastructures portuaires pour l'avenir. Nous accusons beaucoup de retard en matière d'infrastructures portuaires et de transport adéquates qui nous permettront d'avancer. Notre retard se creuse chaque jour, et nous devons examiner des modèles novateurs. C'est exactement ce que je proposais: sortir des sentiers battus, utiliser notre autoroute maritime et vraiment nous concentrer sur l'investissement dans les infrastructures portuaires et de transport. Il n'y a toujours qu'un seul chemin de fer qui traverse le canyon du Fraser, et si quelque chose devait lui arriver, nous serions dans le pétrin.

Nous devons plus sérieusement... ce n'est peut-être pas le bon mot. Nous devons vraiment concentrer nos efforts et trouver un moyen de fournir un financement continu pour permettre à notre infrastructure portuaire et de transport, mais aux ports en particulier, de transporter des marchandises à destination et en provenance de nos côtes. C'est seulement ainsi que nous pourrions croître. Étant donné que notre chemin de fer venant de la côte Ouest est saturé, je crois que nous avons une occasion à saisir. Le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement est un bon début, mais je crois aussi qu'il doit avoir les moyens de faire avancer les choses.

Tout se résume à une question de financement. Nous devons consacrer des sommes importantes à ce dossier et vraiment nous diriger — et je parle surtout de la côte Ouest — vers la Porte de l'Asie-Pacifique 2.0. Nous devons regrouper l'ensemble de la côte Ouest pour catalyser le transport des marchandises canadiennes dans le cadre de nos échanges commerciaux avec l'Asie.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Je cède la parole à Mme Zarrillo pour les quelques minutes restantes.

• (1725)

**Mme Bonita Zarrillo (Port Moody—Coquitlam, NPD):** Merci beaucoup, madame la présidente.

La journée d'aujourd'hui a été très intéressante et il ne nous reste malheureusement que six minutes. J'en suis désolée, car nous aurions pu écouter chacun d'entre vous pendant une heure entière.

Compte tenu du fait que je ne dispose que de six minutes, je voulais simplement vous dire que toutes vos citations et les choses que vous dites influencent les recommandations que fait ce comité et peuvent influencer les décisions du gouvernement.

Ma première question s'adresse à M. Stamper, puis j'espère pouvoir m'adresser à M. Tse, de l'Administration de l'aéroport de Vancouver.

Monsieur Stamper, vous avez mentionné qu'il y a des produits qui sortent du pays et dont nous avons besoin, et que nous faisons venir les mêmes produits d'autres endroits. Comment fonctionne le modèle australien? Comment les Australiens connaissent-ils leur capacité intérieure disponible?

**M. Pete Stamper:** C'est une excellente question.

L'Australie et le Japon ont failli perdre toutes leurs industries de recyclage de batteries parce que, essentiellement, des courtiers achetaient les batteries et les vendaient à ces pays moins développés. Puisque les batteries sont des déchets dangereux, il faut un permis pour les exporter. En Australie et au Japon, cela déclenche une procédure publique de consultation. Bien sûr, ils invitent tous les recycleurs restants à faire part de leurs commentaires, et ils disent: « Je m'oppose à ce permis parce que j'ai la capacité de recycler les batteries ici. »

**Mme Bonita Zarrillo:** Quels sont les délais? S'agit-il d'un processus long ou d'un processus court?

**M. Pete Stamper:** Je ne connais pas la réponse à cette question. Je sais que, dans le processus canadien, lorsque nous demandons un permis d'exportation, il s'écoule environ deux à trois mois entre le moment où nous présentons le dossier et celui où le permis est accordé.

**Mme Bonita Zarrillo:** Ce délai vous semble-t-il raisonnable ?

**M. Pete Stamper:** Oui, ça va. Ce serait mieux si c'était plus court, mais il s'agit d'un permis d'un an. Je pense donc que deux ou trois mois conviennent pour avoir ensuite un permis d'un an.

**Mme Bonita Zarrillo:** D'accord. Merci beaucoup.

Je remercie M. Stamper et les autres témoins qui ont parlé de la façon de soutenir les PME.

J'aimerais m'adresser à M. Tse, de l'Administration de l'aéroport de Vancouver.

Merci beaucoup, monsieur Tse, de m'avoir récemment fait visiter les installations après leur agrandissement.

Les nouvelles installations et les systèmes améliorés de l'aéroport international de Vancouver ont-ils rendu les chaînes d'approvisionnement nationales et internationales du Canada plus efficaces et plus fiables?

**M. Jason Tse:** Les travaux d'agrandissement dont j'ai parlé sont en cours et ne sont pas achevés. Cela dit, dans le cadre d'une récente démonstration de la validité de la conception, nous avons examiné des solutions numériques pour rehausser l'efficacité de nos infrastructures de fret, notamment avec un système de réservation des créneaux pour les camions, qui a été mis à l'essai avec les parties concernées. Ce système pourrait accélérer la circulation et réduire l'empreinte carbone de certains camions. Nous continuons de faire connaître cette solution à notre collectivité avec l'espoir d'une mise en place dès l'achèvement du projet du côté sud de l'aéroport.

**Mme Bonita Zarrillo:** Pendant ma visite, on a beaucoup parlé des marchandises de grande valeur et du transport aérien de marchandises, notamment de cerises et de crabes.

Comment une PME ou un petit joueur peut-il concurrencer les grands joueurs comme Amazon qui mobilisent en grande partie la capacité des aéroports pour exporter? Comment les petites entreprises peuvent-elles être concurrentielles? Selon vous, que peut faire le gouvernement pour les soutenir à cet égard?

**M. Jason Tse:** J'ai évoqué plus tôt le fait qu'en attirant de nouveaux services tout-cargo, on s'expose au risque que représente une grande dépendance au transport de produits périssables. Il devient donc essentiel de diversifier sa base d'exportation pour inclure, par exemple, des produits manufacturés plus avancés. Un excellent exemple est ce que fait PacifiCan en soutenant AbCellera dans le pharmaceutique. AbCellera, que nous avons visitée, achemine peu ses exportations par avion, mais il est à espérer qu'elle finira par se tourner vers le transport aérien pour exporter à l'extérieur de notre marché. Cela attirera de nouveaux services et nous pourrions servir le marché local et le marché de transit dans le reste de l'Amérique du Nord également.

**Mme Bonita Zarrillo:** Merci.

Ma dernière question s'adresse à M. Kapoor.

Vous avez également dit vouloir aider les petites entreprises à innover et à saisir les occasions d'affaires. Avez-vous quelque chose à dire au Comité, afin que ce soit consigné au compte rendu, en votre propre nom ou en celui de vos clients?

**M. Anoop Kapoor:** Oui. J'aimerais dire que notre initiative de croissance économique pour notre région rencontre un grand succès. Elle a mené à 1,3 milliard de dollars d'exportations, grâce à notre soutien aux PME, sans compter les emplois créés dans notre région.

• (1730)

**Mme Bonita Zarrillo:** Le gouvernement fédéral a-t-il participé en quelque capacité que ce soit à cette croissance? Le fédéral a-t-il propulsé des initiatives? Aurait-il pu en appuyer d'autres?

**M. Anoop Kapoor:** Nous investissons dans des initiatives sur les médicaments essentiels à Edmonton, où nous renforçons la chaîne d'approvisionnement pour accroître notre capacité de créer des médicaments essentiels. Nous investissons dans l'économie de l'hydrogène, car la demande mondiale d'hydrogène augmentera considérablement. Nous élaborons la chaîne d'approvisionnement et nous nous préparons.

En Saskatchewan, nous cherchons comment renforcer la chaîne d'approvisionnement en vue de l'adoption des petits réacteurs modulaires qu'entraînera l'instauration d'un secteur nucléaire pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Il est important d'être là pour les PME avant l'installation de nouvelles industries afin que nos PME soient prêtes à saisir les occasions d'affaires qui viendront avec l'arrivée de nouveaux secteurs ou de nouvelles industries.

**Mme Bonita Zarrillo:** Merci.

**La présidente:** Très bien, merci beaucoup.

Je remercie tous mes collègues.

Je remercie nos témoins. Acceptez mes excuses encore une fois pour le début tardif, mais les choses sont ce qu'elles sont. Nous vous sommes reconnaissants de nous avoir accordé du temps et d'avoir contribué à notre étude.

La séance est levée.

---





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 des communes.

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 :  
<https://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of  
the House of Commons

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

---

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>