

Minister of Transport



Ministre des Transports

Ottawa, Canada K1A 0N5

L'honorable Judy A. Sgro  
La présidente  
Comité permanent du commerce international  
Chambre des communes  
Ottawa (Ontario) K1A 0A6

Chère collègue,

Je suis heureux de répondre, au nom du gouvernement du Canada, aux recommandations formulées dans le rapport du Comité permanent du commerce international de la Chambre des communes, intitulé *La grève dans les ports de la Colombie-Britannique en 2023 : Répercussions économiques et mesures fédérales*.

Le gouvernement du Canada félicite les membres du Comité et les témoins qui se sont présentés devant lui pour leur perspicacité et leur engagement en faveur de l'amélioration des corridors de transport et de commerce du Canada.

La réponse du gouvernement est le fruit d'un effort de collaboration entre les ministères et organismes fédéraux concernés, notamment Transports Canada, Emploi et Développement social Canada, Logement, Infrastructure et Collectivités Canada et Agriculture et Agroalimentaire Canada.

Le gouvernement soutient le rapport dans son ensemble et appuie, appuie en principe ou prend acte des neuf recommandations qu'il contient.

Vous trouverez ci-joint une copie de la réponse proposée par le gouvernement aux recommandations du rapport.

Au nom du gouvernement du Canada, je tiens à remercier les membres du Comité permanent et son personnel pour le travail qu'ils ont accompli dans la préparation du rapport, ainsi que les témoins qui ont fait part de leurs précieux points de vue.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie d'agréer, Madame, mes sincères salutations.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Pablo Rodriguez'.

L'honorable Pablo Rodriguez, C.P., député  
Ministre des Transports et lieutenant du Québec

Pièce jointe

## RÉPONSE DU GOUVERNEMENT AUX RECOMMANDATIONS

Recommandation du comité	Réponse du gouvernement
<p><b>1.</b> Que le gouvernement du Canada assure une communication suffisante, de façon régulière et en temps utile, aux Canadiens touchés par des perturbations des chaînes d’approvisionnement découlant d’arrêts de travail dans les secteurs de compétence fédérale, y compris les ports.</p>	<p><b>Le gouvernement du Canada appuie la recommandation, et des mesures sont prises dans le cadre des politiques et des programmes existants.</b></p> <p>Le gouvernement fédéral est conscient des répercussions qu’ont les interruptions de travail dans les ports, et ailleurs dans les chaînes d’approvisionnement du Canada, sur l’économie, la chaîne d’approvisionnement et la réputation du secteur.</p> <p>Le Bureau national de la chaîne d’approvisionnement a été créé le 1<sup>er</sup> décembre 2023 pour travailler avec des partenaires des secteurs public et privé de tous les modes de transport, y compris dans les ports du Canada, afin de rendre la chaîne d’approvisionnement du Canada plus efficace, plus fluide, plus résiliente et plus fiable. Le Bureau national de la chaîne d’approvisionnement a pour mandat ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Examiner les questions relatives à la chaîne d’approvisionnement nationale et internationale;</li> <li>• Encourager l’échange de données et l’utilisation d’outils numériques;</li> <li>• Aider le gouvernement et l’industrie à prendre des décisions plus judicieuses en matière de politiques, de réglementation, d’investissement et d’exploitation;</li> <li>• Élaborer et mettre en œuvre une Stratégie nationale sur la chaîne d’approvisionnement; et,</li> <li>• Aider le gouvernement fédéral à réagir aux perturbations majeures de la chaîne d’approvisionnement.</li> </ul> <p>Le Bureau national de la chaîne d’approvisionnement met actuellement la dernière main à la stratégie nationale de la chaîne d’approvisionnement des transports, qui servira de cadre de collaboration entre les partenaires publics, privés, autochtones et autres en vue d’adopter une vision commune visant à renforcer l’efficacité, la fluidité et la résilience des chaînes d’approvisionnement du Canada, y compris de son infrastructure commerciale.</p> <p>En plus du travail entrepris par le Bureau de la chaîne d’approvisionnement, Transports Canada effectue des travaux continus pour surveiller et évaluer l’état du secteur des transports, notamment en évaluant les répercussions économiques des perturbations de la chaîne d’approvisionnement. Le Ministère collabore également avec les intervenants et ses homologues d’autres ministères fédéraux pour surveiller et valider le rendement et la fluidité du réseau de transport en général, et en faire rapport.</p> <p>Le gouvernement du Canada est déterminé à améliorer constamment ses communications avec les intervenants du secteur des transports, y compris en cas d’interruption de travail.</p>
<p><b>2.</b> Que le gouvernement du Canada adopte rapidement des politiques et mette en œuvre des mesures qui feront en sorte que l’infrastructure commerciale du Canada, y</p>	<p><b>Le gouvernement du Canada appuie la recommandation en principe, et des mesures sont prises dans le cadre des politiques et des programmes existants.</b></p> <p>Le gouvernement fédéral reconnaît l’importance de veiller à ce que l’infrastructure commerciale du Canada puisse soutenir des chaînes d’approvisionnement fluides et efficaces.</p>

<p>compris les ports du pays, soit suffisante et bien entretenue.</p> <p>Pour l'élaboration des politiques et des mesures, le gouvernement devrait travailler de concert avec des représentants d'associations de gens d'affaires et de syndicats afin de définir les meilleurs moyens d'intégrer les technologies de pointe à cette infrastructure, en tenant dûment compte des conséquences sur l'emploi.</p>	<p>Lors de la réunion de février 2024 des ministres fédéral, provinciaux et territoriaux responsables des transports, un nouveau groupe de travail fédéral, provincial et territorial sur les principes et les possibilités d'investissement dans les infrastructures de transport a été créé. Ce groupe de travail constituera un exercice de collaboration important pour toutes les juridictions afin de mieux comprendre les besoins d'investissement dans les infrastructures de transport du Canada à court, moyen et long terme.</p> <p>Dans le cadre de programmes fédéraux comme le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC), le gouvernement fédéral investit dans des infrastructures favorisant le commerce qui soutiennent la circulation des marchandises dans les chaînes d'approvisionnement du Canada. Le financement du programme, qui est réparti sur 11 ans (2017-2018 à 2027-2028), soutient tous les modes de transport, en accordant la priorité aux investissements dans les infrastructures d'importance nationale, en appuyant les infrastructures numériques et les technologies novatrices, et en assurant une plus grande résilience du réseau de transport canadien aux répercussions des changements climatiques. Depuis 2017, 213 projets ont été approuvés dans le cadre du FNCC, ce qui représente des engagements financiers fédéraux d'une valeur de 4,1 milliards de dollars. En ce qui concerne les infrastructures portuaires, 70 de ces projets, totalisant 1,4 milliard de dollars en financement du FNCC et 4,3 milliards de dollars de tous les partenaires du projet, visent à renforcer les capacités, à moderniser les infrastructures et à utiliser les données pour transporter les marchandises plus efficacement dans les ports du Canada.</p> <p>Afin de mieux soutenir l'adoption de technologies novatrices, l'appel de propositions pour faire progresser la numérisation de la chaîne d'approvisionnement a été lancé dans le cadre du FNCC en 2023. En mai 2024, le gouvernement du Canada a annoncé 23 projets dans le cadre de l'appel numérique, ce qui représente une contribution fédérale totale de 57,2 millions de dollars pour des projets visant à renforcer les infrastructures numériques du Canada afin d'améliorer l'efficacité et la fiabilité des chaînes d'approvisionnement des transports au pays. En investissant dans des outils qui aident l'industrie à recueillir et à analyser des données, les intervenants peuvent optimiser l'utilisation des actifs existants, renforcer la résilience, mieux planifier de nouveaux investissements et améliorer la coordination.</p> <p>Des investissements sont également effectués pour soutenir l'infrastructure commerciale du Canada par l'entremise de la Banque de l'infrastructure du Canada, une société d'État indépendante chargée d'investir et de chercher à attirer des investissements du secteur privé et des investisseurs institutionnels dans des projets d'infrastructure qui sont dans l'intérêt public. La Banque de l'infrastructure du Canada a un volet d'investissement ciblé de cinq milliards de dollars pour des projets d'infrastructures de commerce et de transport.</p> <p>Le gouvernement du Canada examine les possibilités et les risques que présente l'obligation d'intégrer la technologie aux infrastructures pour la surveillance en temps réel de la collecte de renseignements. De plus, le gouvernement envisage l'adoption de</p>
---	---

		<p>technologies de pointe en milieu de travail et œuvre de façon proactive à réduire au minimum les conséquences négatives de ces changements sur l'emploi.</p> <p>Afin de renforcer davantage le réseau de transport et l'infrastructure des chaînes d'approvisionnement du Canada, le gouvernement du Canada s'est engagé, dans le budget de 2023, à collaborer avec l'industrie, les provinces, les territoires et les peuples autochtones pour élaborer une feuille de route pour l'infrastructure de transport du Canada afin de mieux planifier et coordonner les investissements nécessaires pour soutenir la croissance future du commerce. À cet égard, lors de la réunion annuelle du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, qui a eu lieu à Montréal en février 2024, les ministres fédéral, provinciaux et territoriaux ont mis sur pied un groupe de travail pour comprendre les besoins d'investissement en matière d'infrastructure et de capacité des chaînes d'approvisionnement des transports du Canada à court, à moyen et à long terme. Les ministres s'attendent à ce que ce travail soit mis à profit, le cas échéant, par chaque gouvernement pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Éclairer l'élaboration des politiques;</li> <li>• Appuyer une éventuelle coordination intergouvernementale concernant les intérêts communs liés à l'attraction d'investissements étrangers directs;</li> <li>• Constituer des dossiers pour le financement de projets et de programmes d'infrastructures.</li> </ul> <p>De plus, le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement vise également à travailler avec des partenaires des secteurs public et privé de tous les modes de transport, y compris dans les ports du Canada, afin de rendre les chaînes d'approvisionnement du Canada plus efficaces, plus fluides, plus résilientes et plus fiables. Le Bureau met actuellement la dernière main à la stratégie nationale de la chaîne d'approvisionnement des transports, qui servira de cadre de collaboration entre les partenaires publics, privés, autochtones et autres en vue d'adopter une vision commune visant à renforcer l'efficacité, la fluidité et la résilience des chaînes d'approvisionnement du Canada, y compris de son infrastructure commerciale.</p>
3.	<p>Que le gouvernement du Canada continue de reconnaître le droit de recourir à un arrêt de travail comme faisant légitimement partie du processus de négociation collective et qu'il procède à l'examen des lois fédérales applicables afin de s'assurer que les décideurs sont à la table de négociation. Cet examen pourrait comprendre l'article 34 du <i>Code canadien du travail</i>.</p>	<p><b>Le gouvernement du Canada appuie en principe la recommandation d'examiner les lois fédérales pertinentes, y compris l'article 34 du <i>Code canadien du travail</i>. Le gouvernement fédéral continue également de reconnaître le droit de recourir à un arrêt de travail comme faisant légitimement partie du processus de négociation collective.</b></p> <p>Le Canada est membre de l'Organisation internationale du travail et a ratifié la Convention n° 87, qui garantit la liberté d'association et le droit d'organisation, en 1972. En 2017, le Canada a également ratifié la Convention n° 98, qui protège les travailleurs contre la discrimination antisyndicale de la part des employeurs, défend les organisations de travailleurs et d'employeurs contre l'ingérence des deux côtés et fait la promotion du droit à la négociation collective.</p> <p>Le gouvernement du Canada reconnaît que la capacité de former un syndicat, de négocier collectivement et de faire la grève est essentielle à la santé de la main-d'œuvre. En 2015, la Cour</p>

		<p>suprême du Canada a affirmé que la <i>Charte canadienne des droits et libertés</i> inclut le droit de grève.</p> <p>La partie I du <i>Code canadien du travail</i> (le Code) est la loi fédérale qui établit les règles régissant la syndicalisation, la négociation collective et les conflits de travail dans les secteurs sous réglementation fédérale.</p> <p>La partie I du Code protège le droit de grève des Canadiens, et ne le limite que dans les situations où une grève ou un lock-out constituerait une menace immédiate et sérieuse pour la santé et la sécurité du public. En vertu de l'article 87.4 du Code, les employeurs et les syndicats sont tenus de s'entendre sur les services qui doivent être maintenus pendant un arrêt de travail afin de protéger la santé et la sécurité du public. Si l'employeur et le syndicat ne peuvent s'entendre sur ce qui doit être maintenu, ils peuvent renvoyer la question au Conseil canadien des relations industrielles (CCRI) pour décision. Le ministre peut également demander au CCRI de se prononcer sur une question relative au maintien des activités. Si le CCRI est saisi avant qu'une grève ou un lock-out n'ait lieu, les parties n'ont pas le droit d'entamer une telle action avant que le CCRI ne rende une décision, ce qui peut retarder l'exercice du droit de grève des travailleurs.</p> <p>Le 20 juin 2024, le projet de loi C-58, <i>Loi modifiant le Code canadien du travail et le Règlement de 2012 sur le Conseil canadien des relations industrielles</i>, a reçu la sanction royale. Ce projet de loi améliore le processus de négociation collective et protège davantage le droit de grève des travailleurs. Ces améliorations s'appliqueront à toutes les industries sous réglementation fédérale, y compris les ports, à compter du 20 juin 2025.</p> <p>Bien que les grèves et les lock-out fassent parfois partie du processus de négociation collective, la grève dans les ports de la côte Ouest à l'été 2023 a causé de graves perturbations à l'économie et aux chaînes d'approvisionnement canadiennes. Le conflit de travail a eu un effet d'entraînement sur les entreprises et les travailleurs partout au pays.</p> <p>C'est pourquoi le gouvernement du Canada appuie l'intention de la recommandation du comité d'examiner les lois fédérales pertinentes, y compris le Code, à la lumière de la grève de 2023 et d'autres arrêts de travail.</p> <p>C'est aussi la raison pour laquelle le gouvernement du Canada a pris des mesures pour entreprendre un examen des problèmes structurels sous-jacents à la grève dans les ports de la côte Ouest, ainsi que des différends semblables qui se sont produits dans des ports partout au Canada.</p> <p>La première partie de l'examen a commencé en octobre 2023 et a été dirigée par les experts indépendants en relations industrielles Anthony Giles et Kevin Banks. Les experts ont été chargés de relever les questions clés auxquelles il faut répondre et de proposer un mandat pour un examen plus approfondi. Ils ont conclu que les ports de la côte Ouest représentent une étude de cas unique qui nécessite un examen plus approfondi.</p> <p>Par la suite, le ministre du Travail et des Aînés a annoncé, en avril 2024, la création d'une commission d'enquête sur les relations de travail présidée par Vincent Ready et appuyée par</p>
--	--	--

		<p>Amanda Rogers à titre de membre. La commission a été chargée d’entreprendre un examen plus approfondi des questions sous-jacentes qui pourraient avoir contribué au conflit de travail de 2023 dans les ports de la côte Ouest du Canada afin de trouver des solutions à long terme. La commission rencontrera les intervenants, examinera les demandes de consultation et présentera ses conclusions et ses recommandations dans un rapport au ministre du Travail.</p> <p>Le budget de 2024 a confirmé l’engagement du gouvernement fédéral à l’égard de cette importante initiative. Plus particulièrement, il a réaffecté 3,1 millions de dollars sur deux ans, à compter de 2024-2025, pour permettre au Programme du travail d’Emploi et Développement social Canada de terminer cet examen.</p> <p>Le gouvernement du Canada compte bien recevoir le rapport final de la commission et examiner ses recommandations.</p>
4.	<p>Que le gouvernement du Canada prenne acte du fait que les retards importants dans le transport des marchandises à l’aide des infrastructures indispensables au commerce, comme les ports, ont une incidence négative sur le caractère abordable des aliments au pays.</p>	<p><b>Le gouvernement du Canada prend acte de l’impact potentiel sur l’accessibilité alimentaire en cas de perturbation de la chaîne d’approvisionnement. Des mesures sont en cours à travers les politiques et programmes existants pour aborder ces questions.</b></p> <p>Le gouvernement du Canada est déterminé à assurer une chaîne d’approvisionnement alimentaire solide et stable en répondant aux défis, notamment les phénomènes météorologiques violents, les pénuries de main-d’œuvre ou les interruptions de travail, et il prend des mesures pour accroître la fluidité et la résilience de la chaîne d’approvisionnement, comme le travail effectué par le Bureau national de la chaîne d’approvisionnement de Transports Canada.</p> <p>De nombreux facteurs influent sur le caractère abordable des aliments au pays, y compris le coût des intrants, le transport, les obstacles au commerce intérieur et international, les incertitudes géopolitiques, les préférences des consommateurs, le climat et les taux de change. Le gouvernement fédéral est déterminé à soutenir des prix concurrentiels pour l’épicerie et d’autres produits essentiels, et à offrir aux Canadiens plus de choix. En octobre 2023, le gouvernement fédéral a annoncé qu’il triplait son investissement dans le Programme de contributions pour les organisations sans but lucratif de consommateurs et de bénévoles d’Innovation, Sciences et Développement économique Canada. Cet investissement aidera les organisations à réaliser des recherches indépendantes et à entreprendre des activités qui aideront à renforcer le rôle du consommateur sur le marché. Cela comprend la recherche sur des pratiques comme la « réduflation » et la « déqualiflation ». Le gouvernement fédéral tiendra également à jour le Carrefour de données sur les prix des aliments, qui fournit aux Canadiens des renseignements détaillés sur les prix des aliments.</p> <p>Le gouvernement du Canada a également modifié la <i>Loi sur la concurrence</i> afin d’uniformiser les règles du jeu pour les concurrents et d’accroître le caractère abordable des aliments et le choix offert aux consommateurs. La <i>Loi sur le logement et l’épicerie à prix abordable</i> a reçu la sanction royale le 15 décembre 2023 et a apporté des changements cruciaux à la <i>Loi sur la concurrence</i> pour accroître la concurrence et aider à</p>

		<p>stabiliser les prix pour les Canadiens, en mettant l'accent sur des mesures plus susceptibles d'avoir une incidence dans le contexte de l'épicerie. De plus, la <i>Loi d'exécution de l'énoncé économique de l'automne, 2023</i> a reçu la sanction royale le 20 juin 2024 et a modernisé tous les aspects de la loi afin de faciliter son application et de rendre les marchés plus contestables.</p> <p>En outre, le 18 juillet 2024, l'industrie a fourni un rapport aux ministres fédérales, provinciales et territoriales de l'Agriculture confirmant que les organisations de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, y compris tous les fournisseurs clés, de nombreux épiciers indépendants régionaux et locaux et les cinq plus grands détaillants en alimentation du Canada se sont engagés à adhérer au Code de conduite des épiceries. L'industrie vise à le mettre en œuvre d'ici juin 2025. Bien que le Code de conduite des épiceries n'ait pas d'incidence directe sur l'accessibilité des aliments, il améliorera la prévisibilité, la transparence et l'équité des relations au sein de la chaîne d'approvisionnement, ce qui profitera en fin de compte aux consommateurs.</p> <p>Le budget 2024 a annoncé des investissements clés pour renforcer la sécurité alimentaire dans les communautés canadiennes, tels qu'un milliard de dollars pour un programme national d'alimentation scolaire, et 62,9 millions de dollars dans le cadre de la politique alimentaire pour le Canada pour renouveler et élargir le Fonds pour l'infrastructure alimentaire locale afin de soutenir les organisations communautaires pour investir dans l'infrastructure alimentaire locale. Les deux programmes visent à démarrer en 2024-2025, tandis que le Fonds pour l'infrastructure alimentaire locale durera 3 ans et le Programme national d'alimentation scolaire 5 ans.</p> <p>Le gouvernement du Canada est également conscient que des obstacles internes peuvent faire augmenter le coût des aliments, surtout dans le Nord, et a lancé le Plan d'action fédéral pour renforcer le commerce intérieur en 2022 afin de faciliter la circulation des marchandises à travers le Canada. En avril 2024, le gouvernement fédéral a lancé le Centre canadien de données et d'informations sur le commerce intérieur, qui fournit des données pancanadiennes ouvertes et accessibles sur les principaux secteurs économiques, y compris le secteur agricole. Dans le cadre de son engagement en vertu de l'Accord de libre-échange canadien, le gouvernement fédéral travaille également avec les territoires à accroître la production et la transformation d'aliments locaux en tirant parti du commerce intérieur.</p> <p>Tout cela fait partie de l'approche globale du gouvernement fédéral visant à offrir aux Canadiens des aliments sains, durables et abordables.</p>
5.	<p>Que le gouvernement du Canada consulte les entreprises canadiennes et les groupes représentant les syndicats pour déterminer les ports d'entrée et les corridors commerciaux du pays qui font partie de ses</p>	<p><b>Le gouvernement du Canada appuie cette recommandation en principe.</b></p> <p>Le gouvernement du Canada reconnaît l'importance de recommandations semblables formulées au sujet de l'établissement de protocoles visant à protéger le transport commercial essentiel et à intervenir en cas d'interférences. C'est notamment le cas pour la recommandation n° 30 du rapport de l'enquête publique sur la situation d'urgence de 2022 en matière</p>

	<p>infrastructures indispensables au commerce.</p> <p>Une fois les infrastructures répertoriées, le gouvernement devrait élaborer des plans d'intervention qui seraient mis en œuvre en cas d'interruption de travail à ces points d'entrée ou en lien avec ces corridors commerciaux.</p>	<p>d'ordre public. Par conséquent, cette recommandation s'harmonise avec les travaux en cours pour améliorer la compréhension des infrastructures essentielles et la façon de mieux se préparer aux perturbations, peu importe leur nature. Il y a différentes façons d'aborder la détermination des infrastructures essentielles. Des pays comme le Royaume-Uni, l'Australie et la Nouvelle-Zélande ont mis l'accent sur des questions comme la criticité, l'importance et la vulnérabilité. Les discussions avec les intervenants au sujet des corridors commerciaux et des plans d'intervention du Canada constituent une première étape. Il convient d'adopter une approche inclusive de la mobilisation des intervenants, qui inclut les syndicats ainsi que les provinces, les territoires, les groupes autochtones, le milieu universitaire et d'autres organisations de l'industrie.</p> <p>Cette recommandation suggère un engagement ciblé avec l'industrie et les syndicats sur les plans d'intervention en cas d'interruption de travail. Transports Canada tiendra compte des points de vue des syndicats dans son travail de mobilisation plus vaste et s'en servira pour éclairer les travaux en cours du gouvernement fédéral visant à améliorer l'état de préparation général en cas de perturbations.</p> <p>Une mobilisation élargie auprès des intervenants est en cours. Transports Canada a commencé à consulter les intervenants, les propriétaires et les exploitants du secteur des transports, ainsi que les organisations autochtones, les provinces et les territoires, afin de mieux comprendre les corridors commerciaux essentiels pour accroître les capacités d'intervention collaborative, la résilience des infrastructures essentielles et la continuité des opérations. Le Ministère continue également de collaborer avec Sécurité publique Canada qui, en 2022, a mené des consultations publiques pour recueillir des points de vue plus variés dans le cadre de ses efforts continus pour renouveler la <i>Stratégie nationale pour les infrastructures essentielles du Canada</i>.</p> <p>Transports Canada collabore avec les intervenants du secteur des transports et ses homologues du Programme du travail à Emploi et Développement social Canada pour surveiller, diagnostiquer et valider les répercussions des perturbations aux infrastructures commerciales clés du Canada. Le Ministère collabore également avec l'industrie pour surveiller la réaction aux perturbations et faire le point sur les mesures d'atténuation en place pour réagir aux répercussions sur la chaîne d'approvisionnement. Le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement s'engage également à assurer la communication avec les intervenants et entre les ministères au sujet des répercussions de tout arrêt de travail.</p> <p>En cas de perturbations, Transports Canada veillera également à ce que la fermeture et la réouverture des réseaux de transport touchés se fassent de manière à protéger les gens et les infrastructures, particulièrement dans le cas du transport de marchandises dangereuses.</p>
6.	<p>Que le gouvernement du Canada mette en place des mesures visant à renforcer son leadership dans la coordination avec les intervenants lors de la</p>	<p><b>Le gouvernement du Canada appuie cette recommandation et des mesures sont prises.</b></p> <p>Cette recommandation est conforme aux initiatives gouvernementales existantes. Le gouvernement du Canada collabore activement avec les intervenants lorsqu'il s'agit de réagir aux interruptions de travail qui touchent les chaînes</p>

	<p>réaction à des perturbations du travail qui touchent les infrastructures indispensables au commerce.</p>	<p>d’approvisionnement, y compris les infrastructures indispensables au commerce.</p> <p>Pendant une perturbation majeure des chaînes d’approvisionnement (comme une interruption de travail), le rôle de Transports Canada, y compris du Bureau national de la chaîne d’approvisionnement, est de collaborer avec les intervenants pour faciliter l’échange d’information sur les répercussions de la situation sur le système de transport et ses utilisateurs afin d’être en mesure d’informer les décideurs et de faciliter la coordination opérationnelle. Cet échange d’information facilitera également la restauration du système une fois la perturbation terminée. Le gouvernement continuera de collaborer étroitement avec les intervenants pour assurer l’efficacité, la résilience et la fiabilité continues des chaînes d’approvisionnement du Canada.</p> <p>Cet échange d’information aide également les exploitants du secteur privé à prendre des décisions opérationnelles en meilleure connaissance de cause, ce qui peut faciliter leur planification, leur permettre de gérer les répercussions des perturbations et réduire le temps de rétablissement. Transports Canada participe également à la surveillance et à la validation des répercussions des interruptions de travail afin de s’assurer que l’incidence de ces perturbations sur l’économie soit bien comprise. Ces évaluations sont communiquées aux ministères fédéraux partenaires et servent à éclairer la réponse du gouvernement fédéral aux perturbations.</p> <p>En outre, le Ministère a un rôle à jouer dans l’échange d’information entre les gouvernements, ainsi qu’avec les exploitants du secteur privé, afin de faciliter le rétablissement des services de transport à la fin d’une perturbation et de garantir la sécurité de l’infrastructure de transport du Canada et des Canadiens qui l’utilisent.</p> <p>Le gouvernement du Canada continuera de collaborer étroitement avec les intervenants pour assurer l’efficacité, la résilience et la fiabilité continues des chaînes d’approvisionnement du Canada.</p> <p>En réponse à ce rapport, des travaux sont en cours pour examiner d’autres possibilités d’améliorer la façon dont le gouvernement fédéral coordonne ses activités avec les intervenants lorsqu’il réagit à une interruption de travail. Le gouvernement du Canada est prêt à communiquer les résultats de cet examen au Comité dès qu’ils seront disponibles.</p>
7.	<p>Que le gouvernement du Canada améliore le rendement des ports au pays en mettant en œuvre sans délai des mesures visant à favoriser leur efficacité et leur fiabilité.</p> <p>En particulier, il faudrait se concentrer sur le port de Vancouver, qui a obtenu la 347<sup>e</sup> place sur</p>	<p><b>Le gouvernement du Canada appuie cette recommandation et demeure déterminé à améliorer le rendement des ports au pays en mettant en œuvre des mesures visant à favoriser leur efficacité et leur fiabilité.</b></p> <p>Dix-sept des ports du Canada, y compris le port de Vancouver, sont gérés par les administrations portuaires canadiennes (APC). Il s’agit de sociétés constituées en vertu d’une loi fédérale, autonomes et sans capital-actions qui sont indépendantes du gouvernement fédéral. Elles fonctionnent sur une base commerciale et sont censées être financièrement autonomes. Les APC sont chargées de superviser les activités portuaires et de déterminer les plans stratégiques et d’investissement d’un port. La législation actuelle ne prévoit aucun pouvoir de donner des</p>

	<p>348 à l'échelle mondiale au classement de l'Indice de rendement des ports à conteneurs de la Banque mondiale pour 2022.</p>	<p>directives permettant au gouvernement fédéral de diriger ou d'influencer les actions des APC respectives.</p> <p>Néanmoins, le gouvernement fédéral demeure déterminé à aider les ports à améliorer leur rendement en s'attaquant aux goulots d'étranglement et en améliorant l'efficacité et la résilience des ports canadiens. Cet engagement est renforcé par le projet de loi C-33, <i>Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada</i>, qui vise à élargir les mandats des APC afin de mieux gérer le trafic, d'autoriser les ports intérieurs et d'offrir un meilleur accès aux données et aux renseignements sur la chaîne d'approvisionnement. Ensemble, ces mesures soutiendraient la planification proactive et l'optimisation en temps opportun des activités portuaires, ainsi que le développement de grands projets d'infrastructure portuaire qui appuieraient de futurs débouchés commerciaux viables.</p> <p>Les autres efforts déployés par le gouvernement fédéral comprennent le Programme de gestion active de la circulation des navires dirigé par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser et soutenu par Transports Canada. Les progrès de la numérisation et de la coordination de la circulation maritime, réalisés en centralisant la fonction de planification, soutiennent l'objectif d'aider à gérer les volumes de fret actuels et futurs transitant par le port de Vancouver d'une manière plus sûre, plus efficace et plus durable.</p> <p>Le gouvernement du Canada demeure déterminé à collaborer avec l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour veiller à ce que le port de Vancouver continue de faire partie intégrante du réseau d'infrastructure commerciale du Canada. À cette fin, le gouvernement fédéral a investi, par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux de Transports Canada, 331,6 millions de dollars dans 16 projets au port de Vancouver depuis 2017. Voici quelques-uns des projets réalisés au port de Vancouver :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'amélioration du site Lynnterm et le réalignement de la route, qui ont été achevés en 2019, ont eu l'avantage de réutiliser la propriété pour en faire un centre de consolidation des produits forestiers, de l'acier et d'autres marchandises diverses, et d'accroître la sécurité pour les conducteurs et les piétons.</li> <li>• L'installation de stockage de camions sur le chemin Deltaport, achevée en 2020, qui a répondu à une préoccupation de longue date au sujet de la sécurité routière en réduisant les files d'attente des camions à destination du port le long du chemin Deltaport et de la jetée Roberts Bank. Le réalignement de la rue Commissioner et de la voie ferroviaire, terminé en 2022, a amélioré le mouvement des camions et la circulation au port, et a contribué à améliorer l'accès aux installations terminales pour le trafic commercial, en plus de permettre un accès sécuritaire et efficace aux terrains du port pour les employés et les fournisseurs de services. Ce projet fournit également des terrains pour l'expansion des voies ferrées, soutenant ainsi la croissance du commerce.</li> </ul>
8.	Que le gouvernement du Canada prenne	<b>Le gouvernement du Canada prend acte de l'importance de l'infrastructure commerciale. Bien que des mesures soient prises</b>

<p>immédiatement des initiatives conçues pour permettre d'améliorer le classement mondial des infrastructures du pays, qui, en 2008, atteignait le 10<sup>e</sup> rang sur 134 pays à l'égard de la qualité des infrastructures dans leur ensemble et en 2019, le 32<sup>e</sup> rang sur 141 pays pour ce qui est des infrastructures du secteur des transports. Dans le cadre de ces initiatives, le gouvernement devrait allouer des ressources à l'amélioration de l'infrastructure commerciale des ports canadiens, y compris celui de Vancouver.</p>	<p><b>dans le cadre des politiques et des programmes existants, les provinces, les sociétés d'État, les administrations portuaires canadiennes et le secteur privé devront déployer des efforts pour donner suite à cette recommandation.</b></p> <p>Le gouvernement prend des mesures pour cerner et comprendre les besoins et les priorités du Canada en matière d'infrastructure afin de garantir que les décisions de planification et d'investissement à long terme créent des conditions favorables à un avenir prospère. Par exemple, Logement, Infrastructures et Collectivités Canada entreprend une évaluation nationale des infrastructures qui vise à évaluer les besoins en infrastructures du Canada et à établir une vision à long terme, à améliorer la coordination entre les propriétaires et les bailleurs de fonds des infrastructures, et à déterminer les meilleurs moyens de les financer.</p> <p>Afin de soutenir des chaînes d'approvisionnement efficaces et fiables, Transports Canada a élaboré un cadre pour appuyer la prise de décisions en matière d'investissement dans les ports canadiens. À l'appui de ce cadre, le projet de loi C-33, <i>Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada</i>, propose l'introduction de dispositions législatives clés qui fourniraient au ministre des Transports les outils et les renseignements nécessaires pour veiller à ce que les investissements dans les ports soient conformes aux objectifs plus vastes du Canada en matière de concurrence, d'économie et de sécurité nationale.</p> <p>De plus, le gouvernement du Canada effectue des investissements clés dans les infrastructures qui soutiennent la circulation des marchandises dans les chaînes d'approvisionnement du Canada au moyen de programmes comme le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC). Le Fonds appuie tous les modes de transport, en donnant la priorité aux investissements dans les infrastructures d'importance nationale, en soutenant l'infrastructure numérique et les technologies novatrices, et en assurant une plus grande résilience du système de transport canadien aux répercussions des changements climatiques. Depuis 2017, le programme a mené à l'approbation du financement de 213 projets, ce qui représente des engagements financiers fédéraux d'une valeur de 4,1 milliards de dollars. Parmi ces projets, 70 visent à renforcer les capacités, à mettre à niveau l'infrastructure et à utiliser les données pour assurer un transport plus efficace des marchandises dans les ports partout au Canada. Les projets dans les ports ont reçu des engagements de financement de 1,4 milliard de dollars dans le cadre du FNCC et mobilisent des investissements de 4,3 milliards de dollars de la part de tous les partenaires du projet. De ces projets, 16 sont situés au port de Vancouver et ont reçu 345,4 millions de dollars en engagements de financement de la part du FNCC, ce qui représente un investissement total de 928,4 millions de dollars de la part de tous les partenaires du projet. Voici des exemples de projets portuaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le projet du pont Zanardi et de la chaussée au port de Prince Rupert, qui est toujours en cours, permettra de réduire les conflits opérationnels et d'augmenter la capacité</li> </ul>
--	---

		<p>ferroviaire du port de Prince Rupert afin de répondre à la croissance future du commerce d'importation et d'exportation pour tous les terminaux actuels et futurs.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le projet de la plateforme logistique d'exportation de l'île Ridley, également au port de Prince Rupert, met l'accent sur l'extension du corridor routier, ferroviaire et de services publics existant afin de permettre un meilleur accès aux trains-blocs. L'infrastructure ferroviaire est le précurseur d'une installation de transbordement de vrac à grande échelle, d'une installation de transbordement des marchandises diverses à grande échelle et d'un parc à conteneurs hors quai intégré. L'extension du corridor d'utilité publique route-rail créera une plateforme pour attirer des investissements du secteur privé dans le transbordement des exportations et la capacité d'entreposage au port.</li> <li>• L'expansion du port de Montréal à Contrecoeur, qui comprend deux nouveaux postes à quai et une aire de manutention des conteneurs, une cour ferroviaire intermodale connectée au réseau principal, un portail d'accueil pour les camions relié au réseau routier et des installations de soutien pour les activités portuaires. Lorsqu'elle sera pleinement opérationnelle, cette expansion permettra d'augmenter la capacité annuelle du port de jusqu'à 60 % par rapport aux niveaux actuels.</li> </ul> <p>Des investissements sont également effectués par l'entremise de la Banque de l'infrastructure du Canada, une société d'État indépendante chargée d'investir et de chercher à attirer des investissements du secteur privé et des investisseurs institutionnels dans des projets d'infrastructure qui sont dans l'intérêt public. La Banque de l'infrastructure du Canada a un volet d'investissement ciblé de cinq milliards de dollars pour des projets d'infrastructures de commerce et de transport. En 2024, elle a annoncé un prêt de 150 millions de dollars à l'Administration portuaire de Prince Rupert pour le projet de plateforme logistique CANXPORT de 750 millions de dollars. Le projet soutiendra le transbordement du rail au conteneur avec une capacité initiale de 400 000 EVP (équivalent vingt pieds) qui permettra la conteneurisation efficace de produits en vrac comme les produits agricoles et forestiers et les résines plastiques.</p> <p>Afin de soutenir davantage le rendement de l'infrastructure de transport favorisant le commerce du pays, le gouvernement du Canada s'est engagé, dans le budget de 2023, à élaborer une feuille de route à long terme en collaboration avec l'industrie, les provinces, les territoires et les peuples autochtones afin de mieux planifier et coordonner les investissements nécessaires pour soutenir la croissance future du commerce.</p>
9.	Que le gouvernement du Canada reconnaisse qu'il est nécessaire d'achever immédiatement la construction du terminal 2 de Roberts Bank au port de	<p><b>Le gouvernement du Canada prend acte de la nécessité d'accroître la capacité de conteneurs sur la côte Ouest au cours des deux prochaines décennies pour répondre à la croissance du commerce le long de la porte d'entrée. Le gouvernement du Canada s'engage à prendre des décisions en temps utile sur les projets clés qui répondraient à ce besoin, comme le montre l'approbation du projet du terminal 2 de Roberts Bank (RBT2)</b></p>

<p>Vancouver, ce qui devrait faire augmenter la capacité du port de 1,6 million de conteneurs et contribuer ainsi à améliorer l'efficacité et les capacités opérationnelles. Sur ce point, le gouvernement devrait mettre en œuvre des mesures conçues pour permettre de raccourcir de manière drastique l'échéancier actuel d'achèvement du terminal, estimé à 20 ans.</p>	<p><b>par le Canada en avril 2023, à la suite d'un processus d'évaluation environnementale rigoureux et fondé sur des données scientifiques. Le gouvernement du Canada est déterminé à prendre des décisions en temps utile sur des projets clés comme RBT2.</b></p> <p>Avec l'approbation environnementale du projet, le promoteur peut maintenant demander des autorisations et des permis supplémentaires aux ministères fédéraux, y compris à Pêches et Océans Canada en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i> et de la <i>Loi sur les espèces en péril</i>. À cette fin, le Canada met en œuvre des mesures visant à accélérer les grands projets de croissance propre et les développements d'infrastructure, comme le projet RBT2, qui sont essentiels à l'avenir de la prospérité du Canada. En 2023, le premier ministre a annoncé la création d'un Bureau de la croissance propre du Bureau du Conseil privé pour aider à coordonner et à faire progresser les travaux à l'échelle du gouvernement fédéral, et à mesure que le projet avance dans la phase de réglementation, le Bureau du Conseil privé a désigné le RBT2 comme un projet de croissance propre. Le budget de 2024 comprenait en outre plusieurs nouvelles mesures pour la réalisation de grands projets, y compris l'établissement de nouvelles cibles de deux ans ou moins pour l'achèvement des processus de délivrance de permis, et l'élaboration d'une nouvelle directive du Cabinet sur les projets de croissance propre.</p> <p>Les perturbations des chaînes d'approvisionnement, comme celles causées par des catastrophes naturelles, ont des répercussions négatives sur l'économie canadienne en raison de la hausse des prix du transport maritime, de retards coûteux et de la congestion des navires. À l'heure actuelle, le Canada n'a pas une capacité suffisante de conteneurs pour absorber ce genre de perturbations aux portes d'entrée. S'il était construit, le terminal 2 de Roberts Bank (RBT2) augmenterait la capacité en conteneurs de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser d'environ 50 %.</p>
---	---