

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT AUX RECOMMANDATIONS

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
<p>1</p> <p>Que le gouvernement du Canada réalise un examen stratégique approfondi et établisse des prévisions sur la capacité des grands ports à moyen et à long terme afin de mieux cerner les besoins futurs en matière d'infrastructures.</p>	<p>Le gouvernement appuie cette recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Étant donné la nature complexe et multigouvernementale de la gestion de l'infrastructure de transport du Canada, y compris les ports, le gouvernement est conscient qu'il lui faut se doter d'une stratégie à long terme pour la chaîne d'approvisionnement et la logistique des transports pour assurer la stabilité, définir une vision et favoriser la cohésion aux fins du processus décisionnel à l'échelle nationale. La Stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement appuierait et compléterait les stratégies fédérales existantes en matière d'échanges commerciaux, ainsi que les stratégies provinciales et territoriales en cette matière.</p> <p>En tant qu'engagement souligné dans le budget de 2022, la Stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement énoncerait une approche pangouvernementale pour l'élaboration de mesures à court et à long terme qui s'attaqueront aux pressions et aux goulots d'étranglement en matière de transport auxquels sont confrontées les chaînes d'approvisionnement du Canada, y compris la façon dont les besoins futurs en infrastructure sont abordés à tous les ordres de gouvernement.</p> <p>La Stratégie sur la chaîne d'approvisionnement servirait de cadre pour les investissements dans les projets de la chaîne d'approvisionnement par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux, ainsi que pour le lancement de l'initiative Faire avancer la numérisation axée sur l'industrie de la chaîne d'approvisionnement du Canada afin d'appuyer la collecte et le partage de données en temps réel pour rendre le système de transport de marchandises plus efficace. Ces investissements amélioreraient la gestion des biens et du trafic, favoriseraient la résilience et amélioreraient la coordination entre les modes, y compris dans les ports et dans le reste du secteur maritime.</p> <p>En plus des engagements annoncés dans le budget de 2022, le gouvernement a annoncé, dans le budget de 2023, des mesures précoces pour appuyer la Stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement et s'est engagé à créer une feuille de route à long terme pour l'infrastructure des transports du Canada afin de mieux planifier et coordonner les investissements pour soutenir la croissance future des échanges commerciaux.</p> <p>Des travaux sont en cours pour dresser les grandes lignes de ce plan qui sera élaboré en collaboration avec l'industrie, les provinces, les territoires et les peuples autochtones. Il visera à déterminer la bonne combinaison d'investissements pour répondre aux besoins à long terme en matière d'infrastructure de la chaîne d'approvisionnement des transports.</p>
<p>2</p> <p>Que le gouvernement du Canada réduise les formalités administratives et le fardeau</p>	<p>Le gouvernement appuie cette recommandation et des mesures sont en cours.</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
<p>réglementaire afin de garantir un processus d'examen plus rapide et plus prévisible des grands projets d'infrastructure portuaire et d'expansion de l'infrastructure portuaire, tout en maintenant son devoir de consulter adéquatement les parties prenantes et de considérer les effets des projets du point de vue de la sécurité, de la protection de l'environnement et des impacts sur les communautés, y compris sur les communautés autochtones.</p>	<p>Pour bâtir l'économie propre du Canada, il faudra des investissements importants et soutenus du secteur privé dans de grands projets. Il est essentiel d'assurer l'achèvement de ces projets en temps opportun. Au cours de la dernière année, le gouvernement fédéral a pris des mesures pour accroître l'efficacité du processus réglementaire rigoureux du Canada. Cela comprend la distribution d'une enveloppe de 1,3 milliard de dollars sur six ans, à compter de 2022-2023, et de 55,4 millions de dollars par la suite, à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada et à douze autres entités fédérales pour continuer d'améliorer l'efficacité des évaluations relatives à de grands projets.</p> <p>Dans le budget 2023, le gouvernement s'est également engagé à élaborer un plan concret pour améliorer l'efficacité des processus d'évaluation d'impact et d'autorisation pour les grands projets. Le Groupe de travail ministériel chargé de l'efficacité réglementaire des projets de croissance propre supervisera ce travail. Il a pour mission de coordonner les efforts du gouvernement pour développer l'économie propre et respecter les engagements en matière d'émissions nettes zéro en garantissant un cadre réglementaire efficace pour soutenir le développement de projets de croissance propre. L'Agence canadienne d'évaluation d'impact du Canada a travaillé activement sur un certain nombre d'améliorations de l'efficacité qui viendront compléter le plan plus large du gouvernement. Il s'agit notamment de mieux définir la portée des évaluations, de fournir des orientations sur la possibilité d'intégrer les exigences en matière d'information sur les permis dans le processus d'évaluation des incidences afin de gagner du temps après l'évaluation, de fournir des orientations supplémentaires aux promoteurs sur la consultation des groupes autochtones et de faire progresser les évaluations régionales.</p> <p>Le vendredi 13 octobre 2023, la Cour suprême du Canada a rendu son avis sur la constitutionnalité de la loi sur les études d'impact. Le gouvernement accepte l'avis de la Cour, qui clarifie et oriente l'élaboration d'amendements à la loi sur les études d'impact afin de s'assurer qu'elle répond aux besoins et aux valeurs des Canadiens.</p> <p>De plus, le budget de 2023 prévoyait de verser 11,4 millions de dollars sur trois ans, à compter de 2023-2024, aux Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada pour mobiliser les communautés autochtones et mettre à jour les lignes directrices fédérales à l'intention des fonctionnaires fédéraux afin de respecter l'obligation de la Couronne de consulter les peuples autochtones et de tenir compte des répercussions sur leurs droits. Cela appuiera la mise en œuvre de la <i>Loi sur la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones</i> et clarifiera la façon dont le gouvernement procédera pour garantir une approche pangouvernementale efficace et efficiente en matière de consultation et d'accommodement.</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
3	<p>Le gouvernement appuie cette recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Le 17 novembre 2022, le gouvernement du Canada a déposé des modifications législatives à la <i>Loi maritime du Canada</i> dans le cadre du projet de loi C-33, Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada, qui obligerait les administrations portuaires canadiennes à établir des cibles, surveiller les progrès et divulguer publiquement les résultats de leurs efforts visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à atténuer les risques liés au climat. Cela comprend de nouveaux pouvoirs qui permettront au gouverneur en conseil de prendre des règlements pour établir des cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les ports afin d'appuyer les engagements ambitieux du Canada pour lutter contre les changements climatiques.</p> <p>Cela s'ajoute aux autres politiques que le gouvernement du Canada met en œuvre pour décarboniser le secteur maritime. Le Plan renforcé de réduction des émissions pour 2030 du Canada est une voie ambitieuse et réalisable, secteur par secteur, pour atteindre sa nouvelle cible de réduction des émissions de 40 pour cent par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2030, et pour mettre le Canada sur la bonne voie pour atteindre notre objectif de carboneutralité dans tous les secteurs d'ici 2050. Transports Canada dirige l'élaboration d'un plan d'action pour le climat marin pour permettre au secteur de réduire ses émissions. Il mobilise l'ensemble du gouvernement, les provinces, les territoires et les peuples autochtones, ainsi que les représentants de l'industrie, afin de coordonner les efforts en vue d'atteindre l'objectif commun de décarboniser le secteur maritime.</p> <p>De plus, le Canada est signataire de la Déclaration de Clydebank sur les corridors maritimes verts annoncée le 10 novembre 2021. En tant que signataire, le Canada s'est engagé à appuyer l'établissement de corridors maritimes verts (définis comme des « routes maritimes à zéro émission entre deux ports ou plus »), notamment en facilitant les partenariats dans l'ensemble du secteur et en cernant et en éliminant les obstacles à la formation de corridors verts. En juin 2023, les ministres des Transports du G7, y compris le Canada, se sont engagés à appuyer l'établissement d'au moins 14 corridors maritimes verts en collaboration avec les membres du G7 d'ici le milieu de la présente décennie, ce qui représente une augmentation par rapport à la cible de six corridors de la Déclaration de Clydebank. À l'échelle mondiale, environ 30 initiatives de corridor maritime vert ont été annoncées, y compris celles touchant le port de Montréal, le port de Vancouver et le port de Halifax. D'autres corridors maritimes verts mobilisant des ports canadiens sont également en cours d'élaboration.</p> <p>Pour faire avancer ces travaux importants, en novembre 2022, le Canada a annoncé le Cadre des corridors maritimes verts du Canada. Le Cadre des corridors maritimes verts du Canada vise à fournir une orientation aux personnes et aux organisations qui travaillent sur les</p>

Recommandation du Comité		Réponse du gouvernement
		<p>corridors maritimes verts au Canada, afin d'assurer l'uniformité et de permettre à toutes les parties de travailler ensemble pour éliminer les émissions de gaz à effet de serre et s'attaquer à la crise climatique. Le Cadre des corridors maritimes verts du Canada est harmonisé avec le Cadre des corridors de navigation verts des États-Unis publié en avril 2022.</p> <p>Dans le budget de 2023, le Canada a annoncé un nouveau Programme de corridors maritimes verts, qui investira 165,4 millions de dollars sur sept ans pour atténuer les répercussions environnementales du transport maritime. Le programme aidera à lancer la prochaine génération de navires propres, à investir dans la technologie d'alimentation à quai et à accorder la priorité aux navires à faibles émissions et à faible bruit dans les ports.</p>
4	<p>Que le gouvernement du Canada envisage d'augmenter les limites d'emprunt contenues dans les lettres patentes des administrations portuaires canadiennes et de simplifier le processus de modification de ces limites; tout en protégeant les contribuables canadiens de risques excessifs.</p>	<p>Le gouvernement appuie cette recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Le gouvernement reconnaît l'importance des investissements portuaires pour promouvoir et faciliter les échanges commerciaux. Il s'est donc engagé à faire en sorte que les administrations portuaires canadiennes aient accès à des capitaux tout en équilibrant le risque financier pour les contribuables canadiens. Dans le cadre de l'Examen de la modernisation des ports, Transports Canada a analysé la meilleure façon de moderniser le cadre d'emprunt des ports afin de faciliter l'accès à des niveaux appropriés de capitaux pour le développement des ports. Le projet de loi C-33, qui découle de l'Examen de la modernisation des ports, établirait des examens triennaux des emprunts des administrations portuaires qui permettraient au gouvernement d'évaluer les capacités financières de chaque port et d'établir des limites d'emprunt qui sont financièrement viables et qui reflètent le rendement et les besoins du port.</p>
5	<p>Que le gouvernement du Canada élabore des stratégies pour remédier aux lacunes et aux délais d'attente liés au processus d'examen des demandes présentées au Fonds national des corridors commerciaux, dans le but d'améliorer l'aspect prévisible des délais.</p>	<p>Le gouvernement appuie cette recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Le Fonds national des corridors commerciaux est un programme fondé sur le mérite conçu pour aider à financer des projets d'infrastructure au Canada. Ces projets améliorent le réseau de transport en l'aidant à résister aux effets des changements climatiques, à mieux s'adapter aux nouvelles technologies et à l'innovation et à répondre aux besoins des collectivités de l'Arctique et du Nord.</p> <p>Depuis 2017, le Fonds national des corridors commerciaux a lancé sept appels de propositions, engageant 4 milliards de dollars en financement fédéral pour 184 projets de transport à l'échelle du Canada, ce qui a permis de mobiliser des investissements de plus de 10,2 milliards de dollars. Afin d'assurer une communication rapide et transparente avec les demandeurs du Fonds national des corridors commerciaux, le gouvernement du Canada répond aux demandes de renseignements et aux questions par courriel et accuse réception des demandes du Fonds national des corridors commerciaux en respectant la norme de service de deux semaines. En plus d'établir des normes</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
		<p>de service, chaque appel de propositions du Fonds national des corridors commerciaux est guidé par des normes de service précises qui peuvent être touchées par divers facteurs, y compris des volumes élevés de demandes du Fonds national des corridors commerciaux sollicitant du financement fédéral. Par exemple, lors de l'appel de propositions Accroître la fluidité des chaînes d'approvisionnement du Canada, 182 déclarations d'intérêt et 129 propositions de projet détaillées ont été soumises aux fins d'examen au cours de la période de réception des demandes de six semaines, par comparaison à 264 déclarations d'intérêt et à 79 propositions de projet détaillées soumises à des fins d'examen au cours de la période de réception des demandes de trois ans dans le cadre de l'appel continu de propositions.</p> <p>Parmi les autres facteurs qui peuvent avoir une incidence sur les échéanciers du processus d'examen du Fonds national des corridors commerciaux, mentionnons la nature complexe des projets d'infrastructure qui peuvent exiger plusieurs séries de précisions de la part des promoteurs de projet, ainsi que les échéanciers pour achever l'analyse de Transports Canada afin d'assurer l'optimisation de l'utilisation des ressources pour chaque projet, compte tenu de la sursouscription du programme. L'analyse supplémentaire permettra de s'assurer que les projets dont le financement est recommandé sont ceux qui auront la plus forte incidence sur les chaînes d'approvisionnement du Canada. De plus, le calendrier des étapes cumulatives que suit Transports Canada pour l'évaluation complète d'un projet, le temps requis pour qu'un promoteur de projet obtienne tous les permis requis avant la signature de l'accord de contribution d'un projet peuvent également avoir une incidence sur le début des activités du projet.</p>
6	<p>Que le gouvernement du Canada inclue une représentation syndicale au conseil d'administration de ports maritimes canadiens, les candidats devant être choisis après consultation entre le ministre et les organisations syndicales.</p>	<p>Le gouvernement prend acte de cette recommandation.</p> <p>Au cours de la deuxième lecture du projet de loi C-33, les députés du Nouveau Parti démocratique ont souligné leur intention de présenter un amendement visant à établir une représentation syndicale au conseil d'administration des administrations portuaires canadiennes. Le député de Skeena—Bulkley Valley (Colombie-Britannique) a également présenté une pétition parlementaire à cette fin. Le gouvernement collaborera avec d'autres parties pour évaluer cette recommandation au cours de l'étude du projet de loi C-33 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.</p>
7	<p>Que le gouvernement du Canada prenne des mesures pour s'assurer que les ports maritimes canadiens gèrent mieux leurs relations avec les communautés environnantes, les communautés autochtones, les organisations syndicales et les partenaires intermodaux.</p>	<p>Le gouvernement appuie cette recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Le projet de loi C-33 vise à créer davantage d'occasions pour les administrations portuaires canadiennes de collaborer avec les groupes autochtones et les collectivités locales afin d'améliorer la réceptivité et la transparence dans la gestion portuaire au regard des enjeux économiques, environnementaux et sociaux. Par exemple, le projet de loi C-33 obligerait les administrations portuaires canadiennes à créer des comités consultatifs pour soutenir</p>

Recommandation du Comité		Réponse du gouvernement
		un engagement structuré avec les communautés, les gouvernements locaux et les groupes autochtones. Ces comités consultatifs permettraient un dialogue permanent et éclaireraient la planification et la prise de décision concernant les ports.
8	Que le gouvernement du Canada explore les options pour faciliter une coopération accrue entre les administrations portuaires, y compris la planification collaborative, l'investissement dans l'infrastructure et l'approvisionnement.	<p>Le gouvernement prend acte de cette recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>En octobre 2022, le ministre des Transports a fait état de l'intention du Ministère de mener un examen de la complémentarité des administrations portuaires canadiennes en vue d'appuyer une plus grande productivité de ces biens fédéraux clés. Cet examen est en cours.</p>
9	Que le gouvernement du Canada, en consultation avec les administrations portuaires et les parties prenantes affectées, envisage de simplifier le processus de modification des activités autorisées dans les lettres patentes afin de répondre avec plus de flexibilité aux besoins particuliers de chaque port.	<p>Le gouvernement prend acte de cette recommandation et doit l'examiner de plus près.</p> <p>À l'heure actuelle, la <i>Loi maritime du Canada</i> offre une certaine souplesse et permet au gouvernement d'ajouter des activités aux lettres patentes des administrations portuaires canadiennes au cas par cas. Dans certains cas, les activités non essentielles qui appuient l'autonomie financière des administrations portuaires canadiennes sont permises, et cela peut comprendre des activités comme le développement industriel pour potentiellement réduire les goulots d'étranglement. De plus, le ministre des Transports peut modifier les activités réputées appuyer les activités portuaires avec l'approbation du ministre des Finances et du président du Conseil du Trésor avant la délivrance des lettres patentes supplémentaires. La surveillance accrue des activités non essentielles découle du risque que ces activités présentent pour l'État.</p> <p>Transports Canada a déjà pris des mesures pour simplifier et améliorer le processus de modification des activités par l'entremise des lettres patentes des administrations portuaires canadiennes. Un guide d'instructions a été transmis aux administrations portuaires canadiennes. Il établit des attentes claires quant à la présentation de documents aux fins d'examen par le Ministère lorsque les administrations portuaires canadiennes demandent des modifications à leurs lettres patentes. Ces efforts ont permis d'améliorer considérablement le processus et le Ministère a reçu un plus grand nombre de trousseaux documentaires complètes.</p> <p>De plus, le projet de loi C-33 renferme des dispositions qui clarifieraient les activités autorisées des administrations portuaires canadiennes. Par exemple, le projet de loi C-33 vise à permettre l'aménagement de terminaux intérieurs qui éloigneraient le commerce des zones urbaines congestionnées et faciliteraient le mouvement des marchandises, tout en améliorant l'efficacité des terminaux maritimes.</p>
10	Que le gouvernement du Canada contribue à faciliter un plus grand échange de données entre les ports et les autres parties prenantes de la chaîne d'approvisionnement afin de	<p>Le gouvernement appuie cette recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Le budget de 2022 prévoyait 136,3 millions de dollars sur cinq ans pour appuyer une approche moderne, numérique et axée sur l'analyse de la gestion de la chaîne</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
	favoriser la fluidité de nos portes d'entrée internationales.	<p>d'approvisionnement par l'élaboration de solutions de données dirigées par l'industrie. Ce financement comprend une enveloppe pour appuyer des projets d'échange de données sur le fret afin d'accroître la visibilité de la chaîne dans les principaux corridors commerciaux maritimes et régionaux du Canada.</p> <p>De plus, par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux, le gouvernement du Canada investit plus de 18 millions de dollars pour faciliter l'échange de données dans les ports canadiens, habiliter la visibilité de la chaîne d'approvisionnement et réduire la congestion. Pour tirer parti de ce succès, en février 2023, Transports Canada a lancé l'appel de propositions faire progresser la numérisation de la chaîne d'approvisionnement dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux afin de renforcer l'infrastructure numérique du Canada et de rendre les chaînes d'approvisionnement de transport plus efficaces et fiables, y compris dans les ports canadiens. Cet appel de propositions ciblait des projets qui amélioreront la gestion des actifs et des opérations, la coordination, la planification et l'optimisation des chaînes d'approvisionnement afin d'aider à réduire les goulets d'étranglement et à accroître la fluidité et la résilience du réseau. Transports Canada a réservé jusqu'à 50 millions de dollars de financement fédéral pour cet appel.</p> <p>De plus, par l'établissement d'un pouvoir de réglementation, le projet de loi C-33 fournirait une meilleure vue d'ensemble des chaînes d'approvisionnement et des investissements. Pour éclairer ce travail important, Transports Canada consulterait les intervenants afin de s'assurer que les données et les renseignements recueillis sont pertinents et utiles à la prise de décisions, y compris en ce qui concerne l'infrastructure portuaire, les opérations des ports et la concurrence. Parallèlement, le gouvernement du Canada a l'intention de collaborer avec l'industrie à l'élaboration de normes et d'un modèle de gouvernance qui servira de base aux plateformes de visibilité de la chaîne d'approvisionnement.</p>
11	Que le gouvernement du Canada donne suite aux recommandations 19 et 25 à 32 du septième rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, intitulé Améliorer l'efficacité et la résilience des chaînes d'approvisionnement du Canada, qui ont trait aux ports.	<p>Le gouvernement prend acte de cette recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Le gouvernement a répondu à ces recommandations dans sa Réponse au 7^e rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, intitulé Améliorer l'efficacité et la résilience des chaînes d'approvisionnement du Canada.</p>
12	Que le gouvernement du Canada prenne des mesures pour réduire les obstacles bureaucratiques à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent qui entravent le plein développement de la Voie maritime du Saint-Laurent en tant qu'un corridor commercial intermodal, qui revêt	<p>Le gouvernement prend acte de cette recommandation et doit l'examiner de plus près.</p> <p>Le gouvernement du Canada reconnaît que le Réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent (la Voie maritime) est essentiel aux chaînes d'approvisionnement et à la prospérité économique du Canada. La Voie maritime est une voie navigable intérieure stratégique binationale d'une importance économique majeure pour le Canada et</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
<p>une importance stratégique d'un point de vue national.</p>	<p>les États-Unis. Transports Canada est déterminé à faire en sorte que la Voie maritime demeure un corridor de transport essentiel pour l'Amérique du Nord.</p> <p>Depuis 1998, la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent gère et exploite les actifs de la Voie maritime du Canada en vertu d'ententes-cadres conclues avec le ministre des Transports. La Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent est autorisée à imposer des droits et à générer d'autres revenus pour financer ses activités, lesquels sont complétés par des fonds fédéraux provenant d'un crédit législatif visant à éliminer les déficits annuels. Le gouvernement du Canada et la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent travaillent avec des partenaires, y compris des locataires et des administrations portuaires canadiennes, pour investir sur une base continue dans ce corridor commercial vital afin d'en assurer l'efficacité et la fiabilité.</p> <p>Transports Canada a appuyé le développement des actifs de la Voie maritime par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux. Le Fonds national des corridors commerciaux a investi 22,6 millions de dollars en 2023 pour aider la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent à reconstruire et à remettre en état trois quais situés sur le canal Welland à Port Colborne, en Ontario, afin d'appuyer les opérations et d'accroître la capacité du corridor commercial. Ce projet générera d'importants avantages pour la région, comme la réduction de la congestion de la chaîne d'approvisionnement et la facilitation du mouvement des marchandises.</p> <p>Transports Canada a également mis en œuvre des mesures visant à réduire les obstacles bureaucratiques aux activités liées aux terres gérées par la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent. Par exemple, Transports Canada a récemment mis en œuvre un nouveau processus pour accélérer l'examen des baux et des permis des locataires qui doivent être renouvelés par la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent.</p>