



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent du commerce international

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 102

Le mardi 30 avril 2024

Présidente : L'honorable Judy A. Sgro



Comité permanent du commerce international

Le mardi 30 avril 2024

• (1535)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Nous tenons la 102^e séance du Comité permanent du commerce international.

Avant de commencer, j'aimerais 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 toutes les personnes qui participent à la réunion en personne de garder en tout temps leur oreillette éloignée de tous les microphones.

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

Toutes les oreillettes ont été remplacées par un modèle qui réduit considérablement la probabilité de retour de son. Les nouvelles oreillettes sont de couleur noire, alors que les anciennes étaient grises. Veuillez utiliser uniquement les oreillettes de couleur noire approuvées.

Par défaut, toutes les oreillettes inutilisées seront débranchées au début de la réunion.

Lorsque vous n'utilisez pas votre oreillette, veuillez la placer face vers le bas au milieu de l'autocollant disposé à cette fin, que vous trouverez sur la table, comme indiqué.

Veuillez consulter les cartes sur la table pour obtenir des directives afin de prévenir les retours de son.

La disposition de la salle a été modifiée pour accroître la distance entre les microphones afin de réduire le risque de retour de son dans une oreillette ambiante.

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. Merci à tous de votre collaboration.

Je ne lirai pas le reste du message, car c'est le même que je vous lis chaque semaine.

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.

Nous recevons aujourd'hui Ron Reinas, directeur général de la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority. Bienvenue à nouveau, monsieur Reinas.

Nous entendrons également William Steele, maire de la ville de Port Colborne, qui témoigne par vidéoconférence.

Nous accueillons en outre Steve Masson, vice-président par intérim de l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario.

Ian Hamilton, président de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, comparait par vidéoconférence.

Nous recevons aussi Matt Weller, fondateur de Naviga Supply Chain.

Enfin, nous accueillons Jean Aubry-Morin, vice-président, Relations extérieures, de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui témoigne par vidéoconférence.

Bienvenue à tous. Je crois qu'un témoin n'est pas encore en ligne. M. Hamilton n'a pas encore pu se connecter. Nous attendons donc qu'il ait pu se joindre à nous pour poser certaines questions.

Je vous remercie d'avoir pris le temps, malgré votre journée chargée, de venir nous communiquer vos renseignements et vos réflexions.

Nous commencerons par M. Reinas, si vous le voulez bien.

Je vous invite à parler pour un maximum de cinq minutes.

M. Ron Reinas (directeur général, Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority): Je vous remercie, madame la présidente.

Bonjour.

Le pont Peace entre Buffalo, dans l'État de New York, et Fort Erie, en Ontario, est un passage frontalier terrestre essentiel où transitent 1,1 million de camions et 4,5 millions de voitures chaque année. Son autorité publique est dirigée par un conseil d'administration international de 10 membres, dont les 5 membres canadiens sont nommés par le Conseil privé sur recommandation du ministre des Transports.

Le Canada a considérablement investi dans les infrastructures liées au commerce — soit près de 5 milliards de dollars au titre du Fonds national des corridors commerciaux, ou FNCC, et 6,5 milliards de dollars supplémentaires pour le nouveau pont Gordie-Howe et d'autres initiatives, comme le corridor commercial de Niagara. Depuis l'an 2000, toutefois, la circulation de camions à la frontière canado-américaine a diminué de près de 25 %. En 2023, le Mexique a dépassé le Canada en tant que principal partenaire commercial des États-Unis. Dans l'ensemble, la part du Canada dans l'ensemble du commerce américain est passée de 21 % en 2000 à 15 % en 2023.

Les investissements dans les infrastructures ne servent à rien si d'autres mesures — ou l'inaction — du gouvernement empêchent la frontière d'être aussi fluide et conviviale que possible.

Voici trois exemples.

Premièrement, parce qu'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada, ou IRCC, n'a pas de normes de service raisonnables pour traiter les documents liés au maintien ou à la modification du statut des résidents temporaires au Canada, le ministère oblige les gens à faire des heures de route pour se rendre à la frontière, puis à la traverser pour se voir refuser l'entrée aux États-Unis et revenir au Canada, où ils reçoivent immédiatement des services d'immigration. Ce processus a été qualifié d'« aller-retour ».

Que se passe-t-il à la frontière lorsque quelque 35 000 personnes font ainsi l'aller-retour à la frontière chaque année? Aux postes frontaliers de la rivière Niagara et de Champlain, il faut au moins 30 minutes pour qu'une telle personne soit traitée par le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis, ce qui oblige les autorités à affecter huit agents par semaine à ce processus. Cela signifie qu'elles ne sont pas en mesure de doter en personnel les lignes d'inspection primaire, ce qui entraîne des retards pour les voitures et les camions qui acheminent des exportations canadiennes vers les États-Unis. Ce processus se répète lorsque ces résidents temporaires reviennent au Canada, accaparant le même nombre d'agents de l'Agence des services frontaliers du Canada, ou ASFC. Ce processus n'a tout simplement pas lieu d'être à la frontière. Pendant la pandémie de COVID-19, ce processus n'a pu se faire en raison des restrictions de voyage et il n'a pas eu à se faire, parce qu'IRCC accordait ce qu'on appelait le « statut implicite » si un résident temporaire présentait une demande en ligne avant l'expiration de son statut.

Deuxièmement, le FNCC a accordé une subvention de 5 millions de dollars au pont Peace pour construire un projet commercial novateur de traitement avant l'arrivée. Nous construisons une infrastructure au Canada pour soutenir la technologie fournie par les douanes américaines, laquelle permet de balayer tous les camions et de recueillir les données des manifestes pendant qu'ils sont en mouvement, puis de prendre des décisions pendant les deux ou trois minutes qu'ils mettent à se rendre de l'autre côté du pont. Il en résulte un arrêt beaucoup plus court au poste d'inspection primaire américain. Cela change la donne à la frontière en améliorant la sécurité, tout en accélérant considérablement les exportations canadiennes vers les États-Unis.

Pourquoi ce projet est-il si essentiel? En 2021, les États-Unis ont adopté la Securing America's Ports of Entry Act, qui exige que le Service des douanes et de la protection des frontières planifie l'entièreté des inspections non intrusives pour tous les points d'entrée terrestres sur une période de six ans. Au pont Peace, il serait impossible de mettre en œuvre ce mandat aux États-Unis. Il est néanmoins sensé de recueillir ces données au Canada et de profiter du temps et de l'espace que cette technologie nous accorde. Le processus de vérification est ainsi beaucoup plus rapide qu'il ne l'est actuellement.

Malheureusement, nous ne pouvons pas réaliser le plein potentiel de ce projet parce que, jusqu'à maintenant, le Canada n'a pas approuvé la vérification de l'identité faciale pour permettre au Service des douanes et de la protection des frontières d'établir l'interdiction d'entrée aux États-Unis pendant le transit, même si chaque camion soumis au balayage non intrusif au Canada doit, en fait, entrer aux États-Unis.

Troisièmement, le Conseil du Trésor et le Syndicat des douanes et de l'immigration du Canada sont dans une impasse et il y aura probablement une grève cet été, ce qui ralentira sérieusement les choses à la frontière. Le syndicat laisse entendre qu'il « paralysera les frontières internationales en faisant la grève du zèle », même s'il indique que cette grève du zèle est considérée comme une mesure de grève et que le Conseil du Trésor affirme que la plupart des agents de l'ASFC sont jugés essentiels et qu'il leur est interdit de participer à une grève. Cela s'est produit en 2021, lorsque la frontière a essentiellement été fermée, avec des files de camions de plus de sept milles attendant pour entrer au Canada et les chaînes d'approvisionnement, le commerce, le tourisme et les voyages désespérément paralysés.

• (1540)

Si la fluidité à la frontière est aussi importante que tout le monde le dit, pour le bien-être du Canada, il ne faut tout simplement pas laisser cette grève du zèle survenir.

Je vous remercie de m'avoir offert l'occasion de m'adresser à vous.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous accordons maintenant la parole à M. Steel pour cinq minutes.

M. William Steele (maire, Ville de Port Colborne): Monsieur le président, distingués membres du Comité et chers témoins, bonjour.

Je veux commencer en disant que je suis honoré de comparaître devant le Comité permanent du commerce international de la Chambre des communes. Je vous remercie de m'avoir invité à m'adresser à vous pour vous faire part de mon point de vue sur les entreprises canadiennes au sein des chaînes d'approvisionnement et dans les marchés mondiaux.

Je pense que la plupart des Canadiens seront d'accord avec moi lorsque je dis que nous avons de la chance d'être citoyens d'un pays aussi riche en ressources. L'accès facile aux matières premières et aux marchandises en vrac fait du Canada un maillon important de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

Chaque jour, lorsque je regarde par la fenêtre, que ce soit dans mon camion lorsque je me rends au travail ou depuis mon bureau à l'hôtel de ville, la circulation intense sur le canal Welland me rappelle toujours à quel point le Canada est connecté au reste du monde. En ce qui me concerne, les cargaisons que transportent les navires qui passent par Port Colborne sont précieuses, car sans elles, nos vies ne seraient pas les mêmes.

Il a fallu une pandémie mondiale pour que nous nous rendions compte que nous tenons souvent le transport des marchandises pour acquis. Depuis mon élection et ma réélection à titre de maire, l'une de mes principales priorités a été de promouvoir le message selon lequel les relations positives entre les secteurs public et privé sont essentielles. Je sais que je ne suis pas le seul à le croire.

Les quatre maires des villes situées le long du canal Welland, soit Matt Siscoe à St. Catharines, Terry Ugolini à Thorold, Frank Campion à Welland et moi-même à Port Colborne, ont tous signalé leur appui aux partenariats qui feront de la région de Niagara une solide plaque tournante du transport multimodal.

Au cours des 200 dernières années, les résidents de Port Colborne se sont retroussés les manches, lançant des entreprises et travaillant fort pour que les Grands Lacs demeurent une route commerciale essentielle pour le Canada. Nous sommes extrêmement fiers de tous les progrès réalisés aujourd'hui pour revitaliser notre secteur riverain et transformer des centaines d'acres de terres industrielles le long du canal. Nous formons peut-être une petite ville d'un peu plus de 20 000 habitants, mais nous accordons une grande priorité au développement économique. Selon un rapport indépendant publié en 2022, le transport maritime à Port Colborne génère des retombées économiques de 64,5 millions de dollars par année.

La région des Grands Lacs et du Saint-Laurent est le cœur industriel et agricole des États-Unis et du Canada, avec un PIB combiné de plus de 6 billions de dollars américains. Si cette région était un pays, elle serait la troisième économie du monde après les États-Unis et la Chine. L'Ontario est le troisième partenaire commercial en importance des États-Unis après le Mexique et la Chine. Imaginez maintenant ce que ce chiffre pourrait être pour tous les ports du lac Érié si, dans un climat plus chaud, le transport maritime à l'année devenait réalité.

Je milite depuis longtemps en faveur de l'expansion du transport maritime dans les Grands Lacs, et ce, pour de bonnes raisons. Premièrement, cela réduirait le nombre de camions dans les zones urbaines, allégeant d'autant la pression et la congestion sur nos routes ou nos infrastructures routières. Deuxièmement, le transport maritime est une option plus écologique qui contribue à réduire les émissions de carbone. Enfin, l'augmentation des activités de transport maritime crée de nouveaux emplois dans l'industrie maritime et permet aux camionneurs d'être plus près de chez eux.

En disant tout cela, je donne peut-être l'impression de privilégier le transport maritime par rapport aux autres modes de transport. En vérité, cependant, lorsqu'il s'agit d'optimiser les chaînes d'approvisionnement et de faire du Canada un partenaire commercial de premier plan, je crois que les différents modes de transport doivent travailler ensemble et être complémentaires, et non se faire concurrence.

Le marché mondial offre aux entreprises canadiennes de formidables possibilités, mais il n'est pas sans présenter quelques défis. On l'a constaté pendant la pandémie de COVID-19. Les perturbations et les inefficacités dans toute chaîne d'approvisionnement nuisent non seulement à l'économie canadienne, mais aussi à la vie quotidienne des consommateurs canadiens.

Grâce à ma participation à l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent, j'ai eu des échanges productifs avec d'autres maires et des représentants du gouvernement sur la façon dont les chaînes d'approvisionnement transfrontalières — c'est-à-dire celles situées aux frontières terrestres et entre les ports des Grands Lacs — constituent les fondements de la réputation du Canada sur la scène mondiale.

Je conclurai en insistant sur l'importance des relations de collaboration au sein de la chaîne d'approvisionnement. Nous avons besoin de chaînes d'approvisionnement durables, fiables et multimodales si nous voulons que la place du Canada dans la chaîne de valeur s'améliore.

Il ne fait aucun doute dans mon esprit que le gouvernement fédéral devrait prendre les devants en investissant stratégiquement dans les infrastructures clés de la chaîne d'approvisionnement et en cher-

chant à moderniser les politiques afin de stimuler la compétitivité des entreprises canadiennes.

Je vous remercie encore une fois de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant le Comité permanent.

Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

● (1545)

La présidente: Merci beaucoup.

Nous entendrons maintenant M. Masson, qui dispose de cinq minutes.

M. Steve Masson (vice-président par intérim, Politiques, partenariats et communication, Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario): Bonjour, madame la présidente et distingués membres du Comité permanent du commerce international.

Je vous remercie de m'avoir invité et de m'offrir l'occasion de témoigner aujourd'hui.

Je m'appelle Steve Masson. Je suis le vice-président par intérim des Politiques, des partenariats et des communications à l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario, que j'appellerai FedDev Ontario ou l'Agence au cours de mon témoignage.

Avant de commencer, je tiens à souligner que le territoire sur lequel je témoigne aujourd'hui devant vous est le territoire traditionnel non cédé du peuple algonquin anishinabe, plus précisément des Algonquins de Pikwakanagan.

FedDev Ontario est un des sept organismes de développement régional. Notre zone de responsabilité est le Sud de l'Ontario. Avec des bureaux à Waterloo, Toronto, Ottawa et Peterborough, l'Agence offre des programmes et des services de croissance économique aux petites et moyennes entreprises, aux communautés et aux organismes. Elle a pour mandat de renforcer la capacité d'innovation et de croissance économique propre et inclusive dans une région qui est un moteur important de l'économie canadienne, forte de plus du tiers de la population, du produit intérieur brut et de l'emploi au Canada.

[Français]

En Ontario, 90 % des entreprises sont des PME. Près d'un demi-million de PME sont réparties dans toute la province. De plus, parmi l'ensemble des provinces et territoires, c'est l'Ontario qui a le plus important volume de commerce international. Ce volume était évalué à 760 milliards de dollars en 2023, ce qui représente la moitié des exportations et des importations internationales de biens et de services du Canada.

[Traduction]

Pour stimuler la croissance économique dans la région, il est essentiel d'aider les PME à prendre de l'expansion, à percer de nouveaux marchés et à s'intégrer aux chaînes d'approvisionnement mondiales. FedDev Ontario investit dans des projets qui aident les PME à mettre au point, à commercialiser ou à produire des produits, des processus et des services novateurs; à améliorer la productivité, la capacité et la compétitivité; et à prendre de l'expansion afin de créer de nouvelles occasions d'affaires, notamment grâce à la diversification dans de nouveaux marchés mondiaux.

En plus de soutenir directement les PME, nous investissons également dans des projets de formation de grappes au sein de notre écosystème d'innovation afin qu'elles attirent des talents et des investissements de l'étranger dans la région. Nous travaillons également avec des organismes sans but lucratif, comme des accélérateurs et des incubateurs d'entreprises, pour offrir un soutien adapté à nos entreprises en expansion afin de les aider à poursuivre leur croissance et à percer de nouveaux marchés.

En 2022-2023, FedDev Ontario a investi 154 millions de dollars dans 135 projets dans le cadre de ses programmes permanents. Ces projets ont contribué à la création et au maintien de plus de 13 000 emplois et ont facilité les possibilités de croissance.

Bon nombre de ces investissements axés sur la croissance ont aidé des PME à pénétrer de nouveaux marchés nationaux et étrangers et à atteindre de nouveaux clients dans un large éventail de secteurs, dont ceux de la technologie numérique, de la fabrication d'aliments et de boissons et de l'aérospatiale.

Comme dans d'autres régions du pays, la pandémie a mis en lumière la vulnérabilité de nos chaînes d'approvisionnement. Grâce à ses investissements, FedDev Ontario a aidé des entreprises à se doter de capacités essentielles et, de ce fait, à bâtir une chaîne d'approvisionnement nationale plus résiliente. En fait, il s'agissait d'une priorité clé dans le cadre du Fonds pour l'emploi et la croissance que nous avons récemment mis en place.

L'économie du Sud de l'Ontario est fortement intégrée dans les chaînes d'approvisionnement nord-américaines et internationales, notamment dans l'industrie automobile. La région est le deuxième pôle de fabrication de véhicules en importance en Amérique du Nord, avec plus de 1,8 million de véhicules légers produits chaque année dans huit usines d'assemblage de véhicules. À mesure que cette industrie évolue et que la demande migre vers les véhicules sans émission, la chaîne d'approvisionnement en automobiles du Sud de l'Ontario devra s'adapter et se transformer pour continuer à croître.

FedDev Ontario aide les PME et les communautés de la région à se positionner pour tirer parti de cette occasion qui ne se présentera qu'une fois par génération. Plus de 83 millions de dollars ont été investis à ce jour dans les entreprises et les communautés à l'épicentre de cette transition. Pour assurer la croissance de ce secteur, il est primordial de maintenir des corridors commerciaux fluides et efficaces pour le transport des pièces au sein des chaînes de valeur intégrées mondialement pour les véhicules électriques.

Je vous remercie encore une fois de m'avoir donné l'occasion de témoigner pour traiter du rôle de FedDev Ontario dans le cadre de l'étude du Comité sur les chaînes d'approvisionnement nationales et internationales et les entreprises canadiennes dans les marchés mondiaux.

Je serai heureux de répondre aux questions des membres du Comité.

• (1550)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Hamilton, je crois comprendre que vous êtes maintenant des nôtres. Je vous accorde la parole.

M. Ian Hamilton (président et directeur général, Administration portuaire de Hamilton-Oshawa): Merci beaucoup.

Je vous remercie de me donner l'occasion de parler de ce sujet important. Je m'adresse à vous au nom de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, la plus grande administration portuaire canadienne dans le bassin des Grands Lacs. Je suis heureux de témoigner cet après-midi aux côtés de nos partenaires de la magnifique ville de Port Colborne et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Mes observations d'aujourd'hui porteront sur un objectif que nous partageons tous, je crois — instaurer des chaînes d'approvisionnement efficaces, fiables et propices au commerce, des chaînes d'approvisionnement sur lesquelles les Canadiens peuvent compter pour acheminer les produits là où on en a besoin, quand on en a besoin. La clé pour atteindre cet objectif est de faire en sorte que nous ayons une capacité adéquate en matière de chaîne d'approvisionnement. Deux des obstacles les plus importants auxquels nous nous heurtons en ce moment concernent le manque de soutien au dédouanement et l'incapacité à construire rapidement et efficacement de nouvelles infrastructures propices au commerce.

La région desservie par l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, soit le Sud de l'Ontario, représente la région la plus peuplée et la plus puissante sur le plan économique au Canada. Ses activités sont fortement intégrées à celles de notre plus important partenaire commercial, les États-Unis. Si la région binationale des Grands Lacs était une seule économie, elle serait la troisième en importance au monde. Cette région connaît une croissance démographique et économique. Il faut donc créer de nouvelles capacités en matière de chaîne d'approvisionnement avant que les systèmes actuels ne s'écroulent. Comme nous avons pu le constater ces dernières années, au sortir de la COVID, il est peut-être déjà trop tard.

En tant qu'administration portuaire, notre rôle est de faciliter le commerce, de renforcer les chaînes d'approvisionnement et de créer les conditions nécessaires pour que les industries canadiennes puissent prospérer, mais nous ne faisons pas ce travail tout seuls. Nous sommes au centre d'un réseau d'intervenants et de partenaires, qui comprend des représentants de l'industrie, des expéditeurs, des fournisseurs de services de transport et d'autres parties prenantes du secteur. Nous comptons également sur le soutien d'organismes comme l'Agence des services frontaliers du Canada. L'ASFC a un travail essentiel à faire pour réglementer la circulation des marchandises qui entrent au Canada et qui en sortent afin de protéger les Canadiens. Nous estimons toutefois que l'Agence pourrait établir un meilleur équilibre pour faciliter les échanges commerciaux.

Voici un exemple. L'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa et son partenaire, le Hamilton Container Terminal, ont proposé une installation de transbordement ferroviaire pour les conteneurs préapprouvés à Hamilton. Cette installation contribuerait à élargir et à diversifier la chaîne d'approvisionnement, en fonction de la croissance démographique dans cette région économique bien occupée. Cela offrira une option de coûts concurrentiels aux importateurs et aux exportateurs de la région de Hamilton. La réduction des distances parcourues par les camions aura une incidence positive sur la congestion et les émissions, car les conteneurs resteront ainsi sur les voies ferrées plus près de leur destination.

L'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa et le Hamilton Container Terminal se sont engagés à investir dans les infrastructures nécessaires, dont la valeur s'élève aujourd'hui à près de 30 ou 40 millions de dollars. Nous avons une liste de partenaires commerciaux et d'expéditeurs qui attendent ce service avec impatience. Nous avons le soutien et le partenariat du CN. Nous sommes prêts à nous atteler à la tâche. Nous avons demandé à l'ASFC d'assurer la dotation en personnel de cette installation, qui, selon les estimations, devra compter entre deux et quatre employés. Cela fait maintenant deux ans que la demande est en suspens, et nous attendons toujours.

Le temps est venu de renforcer les capacités de la chaîne d'approvisionnement avant que la prochaine crise ne nous frappe, ou avant que la population croissante n'engorge nos systèmes actuels. Nous invitons l'ASFC à se tourner davantage vers l'avenir pour permettre à ce projet et à d'autres d'aller de l'avant.

L'autre chose que nous pouvons faire comme pays pour créer des chaînes d'approvisionnement prêtes pour l'avenir, c'est d'investir dans les infrastructures essentielles qui favorisent les échanges commerciaux, en particulier dans la région des Grands Lacs, qui, on l'oublie parfois, est une porte d'entrée cruciale pour le commerce. Le Fonds national des corridors commerciaux, ou FNCC, a facilité de tels investissements. Je sais qu'il y a eu des questions au sujet de l'incidence des programmes, alors permettez-moi de vous faire part un peu de notre expérience.

Westport, à Hamilton, est l'une des plus anciennes zones industrielles riveraines de la ville, construite principalement sur des remblais industriels sur une période d'un siècle. En 2018, nous avons reçu 17 millions de dollars dans le cadre du FNCC pour moderniser l'infrastructure et améliorer les correspondances dans cette zone. L'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa a investi, à son tour, 20 millions de dollars pour égaler le financement versé par le gouvernement fédéral. C'est ainsi qu'est né le projet de modernisation de Westport. En créant de nouvelles parcelles destinées au réaménagement et en modernisant les installations et les infrastructures, l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa a su transformer l'investissement initial en un investissement qui a une incidence positive à long terme.

Quelques années plus tard, nous avons travaillé de nouveau avec le FNCC pour mener un projet de 5 millions de dollars au quai 10, à Hamilton, en mettant l'accent sur les chaînes d'approvisionnement de la transformation des grains et des aliments en Ontario. Ces projets ont largement atteint leurs objectifs en matière de chaîne d'approvisionnement, en favorisant l'augmentation des volumes de fret, des volumes ferroviaires, de l'emploi et plus encore.

Grâce à ces investissements, nous avons récemment annoncé la construction de la plus grande raffinerie de sucre du Canada dans la zone de Westport, en misant sur l'investissement initial du FNCC. Cette annonce a été suivie de près par l'annonce de l'expansion de la minoterie et de l'accroissement de la capacité des terminaux. Ces deux initiatives contribuent à alimenter le secteur de la transformation des aliments dans le Sud de l'Ontario.

Ces résultats totalisent près d'un quart de milliard de dollars en nouveaux investissements et plus d'un milliard de dollars en retombées économiques. Voilà autant d'exemples remarquables qui mettent en évidence l'importance d'investir dans des infrastructures portuaires propices au commerce et la façon dont des investissements modestes peuvent être sérieusement mis à contribution.

• (1555)

Dans le dernier budget, rien n'était prévu pour renflouer le FNCC ou d'autres programmes phares en matière d'infrastructure. À notre sens, nous ratons ainsi l'occasion de réaliser plus de projets comme le projet Westport de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa.

Les administrations portuaires sont des entreprises publiques dynamiques qui ont été créées pour devenir financièrement autonomes et réagir rapidement aux débouchés commerciaux qui stimulent le commerce canadien. À notre avis, nous nous acquittons de ce mandat de façon stratégique et avec succès.

Nous encourageons le gouvernement à donner aux ports les moyens de faire ce qu'ils font le mieux. Nous pouvons continuer à mettre en œuvre de bons projets et à obtenir de bons résultats pour l'économie canadienne.

Je vous remercie de m'avoir permis de prendre la parole devant le Comité aujourd'hui.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Hamilton.

Nous allons passer à M. Weller. Vous disposez d'un maximum de cinq minutes.

M. Matt Weller (fondateur, Naviga Supply Chain Inc.): Merci, madame la présidente et distingués membres du Comité, de me donner le privilège de m'adresser à vous aujourd'hui.

Je m'appelle Matt Weller. Je suis le fondateur de Naviga Supply Chain, une entreprise créée pour relever les défis dans la chaîne d'approvisionnement des petites et moyennes entreprises manufacturières, qui représentent 99,4 % de l'ensemble du secteur manufacturier canadien. Bon nombre d'entre elles fabriquent des produits à faible volume, à grande valeur ou à forte complexité qui présentent un ensemble unique de problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement, problèmes qui sont rarement discutés et encore moins réglés.

Je m'adresse à vous aujourd'hui en tant que spécialiste ayant 24 ans d'expérience de travail pratique dans toutes les sphères de la chaîne d'approvisionnement, et ce, dans diverses industries. J'ai vu de mes propres yeux les défis en matière de productivité et de chaîne d'approvisionnement auxquels font face ces fabricants canadiens dès leurs débuts.

Pour régler les problèmes de notre chaîne d'approvisionnement, nous ne pouvons pas compter uniquement sur les programmes d'exportation, les améliorations de procédés, les technologies, l'intelligence artificielle ou les investissements. Aucune de ces mesures n'est la panacée que beaucoup espèrent. Certes, ce sont tous des éléments essentiels et utiles une fois qu'une entreprise devient fiable et efficace sur le plan de sa productivité et de sa rentabilité, mais ces mesures peuvent s'avérer désastreuses si on les applique sans avoir d'abord assuré l'efficacité des activités.

En ce qui concerne les PME manufacturières, la grande difficulté est justement de franchir cette étape. Faute de temps, je ne pourrai pas énumérer tous les nombreux défis en la matière qui pèsent sur ces entreprises, mais les trois principaux sont la connaissance des modalités d'exécution, le perfectionnement et le maintien en poste.

Ces défis préexistants sont maintenant exacerbés par des facteurs qui créent la tempête parfaite. La baisse du taux de natalité et le départ à la retraite d'un grand nombre de personnes signifient que les capitaux se font déjà rares. Des politiques fiscales et réglementaires arbitraires vont à l'encontre de la concurrence et de la productivité et servent à étouffer les PME, ce qui ne fait qu'aggraver le problème.

La mondialisation est en train de s'effondrer, ce qui entraîne chaque jour de nouvelles répercussions géopolitiques sur l'approvisionnement. À mesure que nous perdons les ressources manufacturières existantes, les entrepreneurs en devenir sont dissuadés de se lancer dans le secteur manufacturier, croyant que la production physique n'est pas un modèle d'affaires viable au Canada. De nombreuses sociétés de capital-risque n'investiront pas dans le secteur manufacturier en raison du capital de départ et du manque de confiance dans leur capacité de produire de la valeur.

Il est temps de faire les choses différemment. Voici trois suggestions.

Premièrement, même si les solutions à ces problèmes doivent provenir de l'industrie, il faut une stratégie nationale de réindustrialisation pour coordonner et prioriser ces efforts et pour concevoir une chaîne d'approvisionnement et un climat d'affaires favorables à la productivité. Nous devons nous assurer de comprendre, de cerner et de conserver les ressources, les compétences et les capacités essentielles en matière de fabrication, ainsi que les moindres détails de leurs interactions complexes, ce dont l'industrie et les consommateurs auront besoin à très long terme.

En adoptant une approche axée sur le système dans son ensemble, nous pouvons concilier les besoins de notre système économique et éviter les avantages à court terme pour un secteur ou une industrie en particulier, au détriment de la productivité globale et de la stabilité économique à long terme. C'est essentiel pour que nous puissions survivre aux enjeux sociétaux, économiques et géopolitiques qui nous attendent. La récente pandémie a déjà mis en évidence notre vulnérabilité.

Deuxièmement, il y a l'éducation et le financement. On apprend aux jeunes entrepreneurs à recueillir des fonds, à commercialiser et à vendre des produits, mais pas à en produire. Pour les entreprises manufacturières en démarrage, la pratique par défaut est de s'en occuper plus tard. Quand arrive enfin le moment de passer à la production, beaucoup finissent par échouer, et les fonds investis sont perdus.

Nous devons changer cette tendance dans nos établissements et nos incubateurs. Nous devons inciter les établissements d'enseignement à réfléchir de façon systémique à la chaîne d'approvisionnement en vue de la réindustrialisation et à combler activement le manque de connaissances sur les modalités d'exécution. Il serait possible d'accorder un financement — public ou privé — en fonction de l'assimilation de telles connaissances pour atteindre les objectifs de productivité et prouver la viabilité de l'entreprise au moyen de résultats. Cela servirait également à atténuer les risques pour les investisseurs, qui autrement n'investiraient dans aucun type de fabrication.

Troisièmement, il faut bâtir un écosystème de petites et moyennes entreprises manufacturières.

Il y a beaucoup de choses que nos petites et moyennes entreprises manufacturières peuvent apprendre du secteur des technolo-

gies immatérielles en ce qui a trait à la construction d'écosystèmes. Nos PME manufacturières ont tendance à manquer incroyablement de ressources, à souffrir d'un réseautage en ligne inefficace et à affronter les difficultés en solitaire. La création d'un écosystème pourrait s'avérer extrêmement utile à cet égard, à l'échelle régionale et nationale. Un tel effort doit être dirigé par l'industrie, mais encouragé par le gouvernement. Un écosystème actif peut tirer parti de vastes connaissances fondées sur l'expérience pour résoudre des problèmes communs, améliorer la visibilité du secteur manufacturier canadien et constituer un inventaire de ressources et de capacités grâce à des réseaux de collaboration commerciale et à des relations partout au Canada, en plus des modèles de commerce existants sur l'axe nord-sud.

Nous devons agir sans tarder. Le monde change rapidement, et on n'attendra pas le Canada. Grâce à cette étude, j'ai bon espoir que nous pourrions avoir les discussions et la vision nécessaires pour passer à l'action.

Je vous remercie de votre attention.

• (1600)

La présidente: Merci, monsieur Weller.

Nous allons maintenant entendre M. Aubry-Morin.

M. Jean Aubry-Morin (vice-président, Relations externes, Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent): Bonjour, madame la présidente. Je m'appelle Jean Aubry-Morin, et je suis vice-président des relations externes à la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, ou CGVMSL. Je tiens à remercier le Comité de m'accorder le privilège de discuter avec vous de la valeur de la Voie maritime du Saint-Laurent, un maillon essentiel de la chaîne d'approvisionnement nord-américaine et une importante porte d'entrée pour le commerce international.

[Français]

La Corporation est une société à but non lucratif qui a été créée en 1998 pour exploiter les actifs canadiens de la Voie maritime du Saint-Laurent. Nous travaillons en étroite collaboration avec la Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation, qui est l'organisme américain partenaire de notre réseau binational.

[Traduction]

Le réseau que forment les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent est une autoroute maritime de 3 700 kilomètres, qui comporte 15 écluses et qui s'étend de l'océan Atlantique jusqu'à la tête des Grands Lacs. Nous assurons un lien essentiel avec un réseau de ports intérieurs et de raccordements internationaux des deux côtés de la frontière canado-américaine. Notre réseau soutient 355 000 emplois et 30 milliards de dollars en salaires.

En 2022, 252 millions de tonnes de marchandises ont transité par la Voie maritime du Saint-Laurent, ce qui a généré des retombées économiques de 66 milliards de dollars. Le transport maritime sur la Voie maritime du Saint-Laurent est écologique et rentable. Un navire Seawaymax transporte l'équivalent de 1 000 camions de transport ou de 300 wagons.

Le gouvernement canadien a récemment annoncé un plan pour un corridor de navigation écologique sur le réseau du Saint-Laurent et des Grands Lacs. L'augmentation du transport de marchandises essentielles dans le réseau permettra de réduire la congestion sur nos autoroutes et dans le corridor ferroviaire achalandé, en plus d'accroître l'efficacité et la productivité du secteur des transports.

Le vrac solide et le vrac liquide constituent les principaux flux de marchandises dans le réseau — des produits essentiels comme le grain, le minerai de fer, le sel, le pétrole et les produits chimiques spécialisés. Les cargaisons destinées à des projets, allant des éoliennes à l'équipement de fabrication, circulent également sur la voie maritime. Nous sommes bien placés pour soutenir la diversification des marchandises canadiennes expédiées par voie maritime. Depuis le début du conflit en Ukraine, nous avons appuyé les exportations accrues de potasse et de grain pour répondre aux besoins internationaux.

Grâce aux investissements stratégiques dans les infrastructures, notre taux de disponibilité légendaire de 99 % signifie que les expéditeurs n'ont pas à s'inquiéter des retards dans l'acheminement de leurs produits vers les marchés. Nous disposons d'une capacité qui peut doubler le rendement du réseau actuel en fonction des possibilités économiques futures, notamment le potentiel émergent de la stratégie canadienne sur les minéraux critiques et la décarbonation continue de la chaîne d'approvisionnement du fret.

En plus du potentiel de croissance commerciale, nous produisons peu d'émissions de gaz à effet de serre dans notre réseau. L'objectif de carboneutralité offre des avantages à l'ensemble du secteur des transports. Grâce à l'innovation, la CGVMSL a réduit ses émissions de gaz à effet de serre de 58 % par rapport au niveau de 2005, devançant la cible de réduction fixée pour 2030 par le gouvernement fédéral.

Le renouvellement récent de notre entente à long terme avec le gouvernement canadien apporte stabilité et prévisibilité à la Corporation et aux parties prenantes. Cette entente de 20 ans permet à la CGVMSL de poursuivre sa mission, qui consiste à maintenir un réseau sécuritaire, fiable, écologique et rentable.

Les investissements constants dans les infrastructures maritimes grâce au renouvellement des fonds fédéraux destinés aux infrastructures renforceront les éléments clés de la chaîne d'approvisionnement et favoriseront des possibilités de commerce international. Il est essentiel que le gouvernement canadien continue de reconnaître la valeur essentielle de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Je me ferai un plaisir de répondre aux questions des membres du Comité. Merci beaucoup, madame la présidente, de m'avoir donné l'occasion de témoigner.

• (1605)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur.

Nous allons maintenant passer aux séries de questions.

Monsieur Baldinelli, vous avez la parole pendant six minutes.

M. Tony Baldinelli (Niagara Falls, PCC): Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être des nôtres aujourd'hui.

En tant que député de Niagara, je suis ravi de voir parmi nous aujourd'hui autant de témoins qui viennent de Niagara ou qui ont des entreprises et des relations dans le domaine du commerce et des chaînes d'approvisionnement dans la région de Niagara.

Tout à l'heure, le maire Steele a parlé de la notion de collaboration en disant que le secteur privé collabore avec le gouvernement et ses organismes pour faciliter la croissance économique.

Pas plus tard qu'hier, la Chambre de commerce maritime a publié un communiqué de presse. Dans le titre, on peut lire que la

Chambre de commerce maritime demande au gouvernement de se retirer des chaînes d'approvisionnement. Voici un extrait du communiqué:

Les processus de dédouanement jouent un rôle crucial dans l'acheminement des produits qui comptent pour les entreprises et les consommateurs partout au Canada, et le gouvernement fédéral a la responsabilité de s'assurer que ces processus sont menés de façon efficace et efficiente. Or, de plus en plus d'exemples révèlent que le gouvernement fédéral ne s'acquitte pas de cette responsabilité, ce qui nuit à notre économie et à la robustesse de nos chaînes d'approvisionnement [...]

Monsieur Hamilton, vous avez donné quelques exemples concernant l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa et vous avez parlé des problèmes que vous avez rencontrés dans vos démarches auprès de l'ASFC. En fait, vous avez dit attendre depuis deux ans pour obtenir l'approbation de l'ASFC concernant une dotation en personnel dans le cadre d'un projet très important.

Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet?

M. Ian Hamilton: À la suite de la mise en évidence des vulnérabilités de nos chaînes d'approvisionnement pendant la pandémie de COVID, nous avons réalisé qu'il nous fallait renforcer nos capacités pour desservir la région du Grand Toronto et de Hamilton. Nous avons donc entrepris un projet de création d'une installation de transbordement pour les conteneurs qui seraient acheminés à Montréal par bateau. Par la suite, ces conteneurs seraient transportés par voie ferrée de Montréal à Hamilton, puis livrés à Hamilton.

Les conteneurs seraient débarqués du navire et précontrôlés sur place pour des raisons de sécurité. Ensuite, ils seraient transportés à Hamilton avant d'être autorisés à entrer dans l'économie par l'intermédiaire du contrôle douanier de l'ASFC. Cela nécessite la création de ce que l'on appelle un « entrepôt d'attente ». Cet entrepôt d'attente serait le lieu où les conteneurs seraient retenus sous douane jusqu'à ce qu'ils soient autorisés à entrer dans l'économie.

Ce que nous avons demandé, c'est la possibilité de créer cet entrepôt d'attente à Hamilton. L'autorité portuaire de Hamilton-Oshawa et Hamilton Container Terminals ont réuni tous les capitaux et les ressources foncières nécessaires pour le créer. En fait, tout ce dont nous avons besoin, c'était que l'ASFC vienne inspecter les conteneurs. Nous avons été quelque peu consternés quand l'ASFC est revenue à la charge à plusieurs reprises en déclarant qu'aucune analyse de rentabilisation ne justifiait la création de l'entrepôt d'attente. Pourtant, si l'on tient compte du nombre de conteneurs qui sont entrés et sortis de la région du Grand Toronto et de Hamilton au cours de la dernière décennie, on constate qu'il a plus que doublé.

Puis si l'on tient compte d'autres facteurs comme l'augmentation de la population canadienne et de la population que nous allons voir dans la région du Grand Toronto et de Hamilton, on se rend compte que le nombre de conteneurs va continuer d'augmenter. Nous avons besoin de la capacité nécessaire pour répondre à cette demande.

Je précise encore une fois que nous risquons d'attendre qu'il soit trop tard.

• (1610)

M. Tony Baldinelli: Oui, je vous remercie de votre réponse.

Je voudrais juste me détourner de cette question et demander à M. Reinas de parler de l'administration du pont Peace et de certains des problèmes qu'il rencontre également dans le cadre de ses relations avec l'ASFC.

Il y a la loi sur la sécurité dans les ports et l'article 6 de la Loi sur les douanes. En ce qui concerne nos négociations contractuelles, quelle que soit notre position au sujet du contrat, nous semblons toujours négocier le dernier contrat avec notre syndicat, au lieu d'aller de l'avant et de négocier un contrat à venir.

Pouvez-vous nous expliquer certains de ces problèmes?

M. Ron Reinas: Je vais commencer par répondre à votre dernière question.

Vous avez mentionné le contrat. Notre dernier contrat avec l'ASFC a pris fin en 2022. Je crois comprendre qu'ils négocient en ce moment un contrat de quatre ans qui prendra fin en 2025. S'ils parviennent à un accord cet été, le contrat ne sera en vigueur que pendant une année, puis tout le processus devra recommencer. Idéalement, les deux parties devraient s'entendre pour négocier un contrat plus long, afin d'éliminer une partie de l'incertitude liée au contrat.

En ce qui concerne la loi américaine intitulée « Securing America's Ports of Entry Act », les États-Unis sont en voie de mettre en œuvre leur procédure opérationnelle standard, qui consiste à contrôler par balayage tous les éléments de tous les camions. À l'heure actuelle, ils contrôlent de 5 et 10 % des camions. À moins que nous sachions ce que cela signifie sur le plan du ralentissement du commerce transfrontalier, il faut se préoccuper de cette question. Un retard d'une heure a pour effet de réduire d'une heure le temps dont le camionneur dispose pour assurer son service, ce qui signifie qu'il pourrait ne pas être en mesure d'acheminer son produit là où il doit aller.

Au pont Peace, nous avons dû faire face à ce problème parce que nous disposons d'un espace limité du côté américain. D'un point de vue réaliste, la question devrait être abordée à chaque point d'entrée parce que, si vous réglez le problème à ce niveau, vous pourrez examiner les expéditions pendant que le camion traverse le pont. Tous les principaux postes frontaliers canadiens utilisés pour le commerce sont des ponts: le pont Blue Water, le pont Ambassador, le pont Peace et le pont Queenston-Lewiston.

M. Tony Baldinelli: Et si je ne me trompe pas, ma circonscription compte à elle seule deux des quatre ponts commerciaux les plus fréquentés.

Si je ne m'abuse, un de ces ponts est le seul à se conformer à la nouvelle mesure législative par l'intermédiaire du programme TAPE. Ce qui est très préoccupant, c'est qu'aucun des autres ponts n'est prêt à respecter cette loi. Je ne crois pas que le gouvernement soit prêt à respecter cette loi.

M. Ron Reinas: Une partie du problème réside dans le fait que les ponts sont tous gérés différemment. Le pont Ambassador est privé; le pont Lewiston-Queenston Bridge est exploité selon un modèle semblable au nôtre. D'autres administrations de pont considèrent qu'il incombe aux gouvernements de s'occuper de ces questions.

Nous ne pouvons pas attendre que le gouvernement intervienne, car si la procédure est imposée, il suffira d'un incident pour qu'elle devienne obligatoire. Pour l'instant, l'année de son entrée en vigueur est 2026, alors il faut régler cette question. Je pensais que le pont Gordie Howe aurait intégré cette procédure dans sa modélisation et sa conception, parce qu'il est logique que cette procédure soit suivie au Canada et qu'on réserve l'espace nécessaire et prenne le temps de statuer sur ces expéditions.

La présidente: Il vous reste seulement 15 secondes, monsieur Baldinelli.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Arya pendant six minutes.

M. Chandra Arya (Nepean, Lib.): Merci, madame la présidente.

Monsieur Reinas, vous avez mentionné la diminution des échanges entre le Canada et les États-Unis. Vous avez semblé dire expressément, ou du moins sous-entendre, que c'est parce que les passages à la frontière ne se font pas sans encombre. Nous aussi, nous pouvons utiliser les statistiques. Nous sommes des politiciens, et nous savons comment faire des discours. Je vais donc vous citer un autre chiffre. Vous avez dit que les échanges étaient en baisse. En 2022, les exportations canadiennes vers les États-Unis s'élevaient à 436 milliards de dollars, soit 22 % de plus qu'en 2021.

Tenons-nous-en donc aux faits. Je sais qu'il est important que les passages à la frontière se fassent sans encombre. Les améliorations, quelles qu'elles soient, sont toujours bonnes à apporter. Voilà ce que nous devrions viser. Je pense que des mesures sont prises en ce moment. Si vous souhaitez qu'elles soient prises plus rapidement, c'est toujours une bonne chose. Nous y reviendrons.

Monsieur Weller, vous avez mentionné un certain nombre de problèmes auxquels, selon vous, les PME sont confrontées. Je crois que ce sont les mêmes mots que j'ai entendus il y a presque neuf ans, lorsque j'ai été élu pour la première fois. Chaque année, j'entends les mêmes mots.

Cependant, les exportations de produits manufacturés augmentent chaque année. En 2018, elles s'élevaient à 318 milliards de dollars, et en 2022, à 436 milliards de dollars. Je ne dis pas que tout est parfait pour les PME, car elles doivent relever des défis. Vous avez mentionné la démographie et le taux de natalité. Par rapport aux pays du G7, je pense que le seul autre pays qui peut rivaliser avec le Canada sur le plan de la démographie et du taux de natalité est les États-Unis. Nous sommes en bien meilleure position que les autres pays, quelles que soient les statistiques dont nous pouvons discuter à ce sujet.

Vous avez parlé de politiques fiscales arbitraires. Pourquoi n'avez-vous pas mentionné que le gouvernement a réduit le taux d'imposition des petites entreprises? Bien sûr, personne ne veut reconnaître les bonnes mesures que le gouvernement prend, mais ce n'est pas grave.

Monsieur Masson, vous avez mentionné que FedDev aide les PME à s'intégrer dans les chaînes d'approvisionnement mondiales et... la productivité. Pouvez-vous nous parler des programmes qui vont dans ce sens?

• (1615)

M. Steve Masson: Je serais heureux de le faire.

Je vous remercie de la question, madame la présidente.

Permettez-moi tout d'abord de parler un peu de la programmation de FedDev Ontario en général. Nous proposons deux programmes principaux. Le premier consiste à investir directement dans les entreprises par l'intermédiaire de contributions payables à un taux d'intérêt de 0 %, afin d'aider les entreprises à se développer et à élaborer des plans de mise sur le marché. Notre deuxième intervention clé est faite en collaboration avec des partenaires sans but lucratif qui sont bien placés pour aider ces entreprises à s'intégrer dans les chaînes d'approvisionnement mondiales.

Je peux vous donner un exemple précis, à savoir le projet que nous avons financé avec la Chambre de commerce de la région de Toronto dans le cadre de son programme d'accélérateur commercial. Ce programme visait précisément les petites PME qui avaient déjà un an ou deux d'avance sur le marché. Elles ont participé à un programme de six semaines mis en place par la chambre de commerce pour les aider à élaborer des stratégies sectorielles particulières pour les marchés qu'elles ciblaient. À l'issue de ce programme, les entreprises disposent d'une stratégie d'exportation qui leur sert de tremplin.

M. Chandra Arya: Je vous interrogerai de nouveau plus tard, car mon temps est limité.

J'ai une brève question à poser à M. Hamilton.

L'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa et l'Institut des transports et de la logistique de l'Université McMaster ont publié une étude visant à accroître l'utilisation du transport maritime à courte distance dans les Grands Lacs.

Je n'étais pas au courant de la viabilité du transport maritime à courte distance. Existe-t-il des exemples précis où le transport maritime à courte distance est tout à fait viable dans d'autres régions d'Amérique du Nord ou du monde?

M. Ian Hamilton: Je vous remercie de votre question.

Selon toute vraisemblance, le Canada est probablement le seul pays où ce transport ne fonctionne pas bien à l'heure actuelle. Il fonctionne certainement très bien en Europe, et il fonctionne le long du Mississippi aux États-Unis. De plus, il fonctionne assez bien dans les différents pays qui se trouvent en Asie du Sud-Est et en Asie tout court.

Il existe de nombreux exemples de la manière dont ce transport contribue à atténuer les pressions exercées sur notre réseau de transport terrestre, et il permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

M. Chandra Arya: Je vous remercie, monsieur Hamilton.

Je suis désolé de vous interrompre, mais je dispose de très peu de temps.

J'ai une question à poser à M. Jean Aubry-Morin, qui représente la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent.

Vous avez parlé de la voie maritime du réseau hydrographique du Saint-Laurent. Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

M. Jean Aubry-Morin: Je fais allusion au corridor maritime vert, qui constitue un effort de collaboration entre les États-Unis et le Canada. Cet effort de collaboration vise à éliminer ce que j'appellerais les lacunes et les retards qui existent dans le système de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, afin d'en accroître la fluidité. Il permet également d'apporter des avantages environnementaux à l'intérieur du corridor, de manière plus efficace.

M. Chandra Arya: Veuillez faire une pause pendant une seconde.

Pouvez-vous expliquer davantage la signification du corridor maritime vert?

M. Jean Aubry-Morin: Dans le cadre de la COP27, les États-Unis et le Canada ont déclaré qu'ils aimeraient que les industries maritimes des deux pays puissent travailler en collaboration afin de mettre en place tous les éléments nécessaires pour que le transport par voie d'eau puisse soutenir la croissance de l'économie à mesure que nous avançons.

Il s'agit de réduire les retards, d'utiliser des biocarburants pour réduire de 80 % les émissions des navires eux-mêmes ou d'électrifier le fonctionnement des navires dans les ports et sur les rives, afin de réduire leurs émissions quand ils sont inactifs. Ce sont là des exemples typiques des méthodes que nous utilisons dans le système de la voie maritime.

• (1620)

La présidente: Je vous remercie.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Savard-Tremblay pendant six minutes.

[Français]

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

Je remercie l'ensemble des témoins de leurs présentations.

Ma question s'adresse à M. Aubry-Morin, de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Comme on le sait, le gouvernement a annoncé, en mars 2023, une entente pour que votre corporation continue de gérer, d'entretenir et d'exploiter la Voie maritime. L'entente comprend notamment l'amélioration des mécanismes de gouvernance.

Qu'est-ce qui devait être amélioré?

M. Jean Aubry-Morin: Plus précisément, il faut être capable de structurer la recherche ainsi que l'engagement des 47 communautés adjacentes qui contribuent à l'empreinte de la Voie maritime.

Par ailleurs, depuis la formation de la Corporation, il y a deux décennies, nous sommes en relation avec les Premières Nations que nous touchons à différents endroits du système, qu'il s'agisse de Kahnawake, d'Akwesasne, des Mississaugas ou des Premières Nations du canal Welland. Il s'agit de rendre ces relations plus formelles.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Cette entente a été annoncée il y a un an et un mois. Êtes-vous en mesure de nous dire ce qui a été fait depuis?

M. Jean Aubry-Morin: Je peux vous donner un exemple précis. Pour l'ensemble des projets dont le canal Welland fait l'objet, notamment l'électrification et la mise en place d'une nouvelle chaîne d'approvisionnement pour les systèmes de batteries, des consultations ont été tenues auprès des Premières Nations et des communautés auxquelles nos collègues ont fait allusion il y a quelques instants. Nous voulons ainsi nous assurer d'une cohésion, d'une harmonie et d'un soutien au développement, que ce soit sur le plan environnemental, sociétal ou économique, tant du côté du Canada que du côté des États-Unis.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Quels ont été les effets de ces changements jusqu'à maintenant? Sont-ils déjà perceptibles, après si peu de temps?

M. Jean Aubry-Morin: J'y ai fait allusion tantôt quand je disais que la Corporation avait déjà atteint ses objectifs, en ce qui concerne la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre fixée pour 2030. Nous avons en effet réduit de 58 % nos émissions de GES. En fait, nous allons probablement atteindre l'objectif de carboneutralité en 2038 ou en 2040. Ce travail a été rendu possible par la collaboration et l'échange d'information avec les diverses Premières Nations et les communautés adjacentes. Celles-ci nous ont aidés à orienter nos plans d'action et nos stratégies à ce sujet.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Avant le renouvellement de l'entente avec Transports Canada, un examen de la Voie maritime a été effectué. La plupart des intervenants ont alors déclaré que la Voie maritime serait capable de recevoir des niveaux de trafic plus élevés.

Le trafic a-t-il augmenté au cours des dernières années?

M. Jean Aubry-Morin: Ce qui fait le succès de la Voie maritime, c'est sa fiabilité, sa résilience et son aptitude à répondre aux besoins. Je parlais tantôt des problèmes ou des défis géopolitiques auxquels nous faisons face pour permettre l'exportation de la potasse et des grains, par exemple.

Oui, 42 % de la capacité est utilisée présentement. Certains projets sont en cours afin d'augmenter cette capacité. Un exemple que je peux vous donner est celui du quai 18, à Port Colborne. Les sommes du Fonds national des corridors commerciaux qui sont investies dans le développement de nouvelles infrastructures permettront d'augmenter d'un million de tonnes la capacité de passage. On peut espérer qu'une telle augmentation du passage sera rendue possible également par chacun des projets de ce type qui seront réalisés dans un avenir rapproché.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Vous parlez d'augmentation, mais quel en est l'impact?

M. Jean Aubry-Morin: Nous prévoyons une réduction de l'impact environnemental. Si ces denrées et ce cargo étaient transportés par d'autres modes de transport, les effets environnementaux seraient plus élevés. Tantôt, j'ai fait allusion au fait que chaque navire représente l'équivalent de plus de 1 000 camions ou de 300 wagons de chemin de fer. Il faut donc s'imaginer que, pour 2 800 passages faits par la Voie maritime annuellement, on parlerait de 2,8 millions de camions sur une autoroute comme la 401. Le transport par navire contribue donc à réduire la congestion, ce qui est positif sur le plan environnemental.

• (1625)

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: J'imagine que vous parlez surtout du carbone. Y a-t-il aussi quelque chose à surveiller quant à l'impact environnemental sur les rives?

M. Jean Aubry-Morin: La gestion de l'érosion des berges est faite de façon à ce que l'ensemble du programme sur lequel nous nous articulons, de concert avec les communautés, les Premières Nations et, plus spécialement, les collaborateurs du système, nous permette d'atténuer les effets de l'érosion ou de les minimiser. L'augmentation du trafic maritime ne vient pas augmenter de façon importante cette charge environnementale.

[Traduction]

La présidente: Il vous reste 26 secondes.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Dans ce cas, madame la présidente, je pense que je vais attendre le prochain tour de questions.

Merci, monsieur Aubry-Morin.

[Traduction]

La présidente: Fort bien.

Monsieur Cannings, vous avez la parole pendant six minutes.

M. Richard Cannings (Okanagan-Sud—Kootenay-Ouest, NPD): Merci.

Je vous remercie tous de votre présence.

Je pense que je commencerai par interroger M. Reinas, qui représente le pont Peace. À bien des égards, je trouve très intéressante l'idée que les Américains souhaitent contrôler par balayage la totalité des camions. S'agit-il d'une politique qu'ils souhaitent mettre en place dans tous les postes frontaliers, ou commenceront-ils seulement par les plus importants? Vous avez mentionné l'échéance de 2026, je crois.

M. Ron Reinas: La mesure législative est très claire. Elle indique que d'ici 2026, la CBP, ou Customs and Border Protection, devra disposer d'un plan pour chaque camion qui entrera aux États-Unis, en passant par la frontière sud ou la frontière nord. La mise en œuvre de cette mesure sera progressive. L'acquisition la plus importante que les douanes américaines ont entreprise est celle d'équipements d'inspection non intrusifs. Je crois qu'ils ont dépensé plus de 1 milliard de dollars pour acheter ces équipements au cours des trois ou quatre dernières années. Dans un certain nombre de ports du Sud, ils ont déjà commencé à inspecter la totalité des cargaisons pour des raisons évidentes, mais les Américains s'apprennent à en faire autant en ce qui concerne les camions qui franchissent leur frontière du Nord. Le pont Peace sera le premier poste frontalier où cette procédure sera mise en œuvre, mais elle s'appliquera bientôt à tous les postes frontaliers.

M. Richard Cannings: Vous avez mentionné que les ponts situés à l'ouest des Grands Lacs sont les postes frontaliers les plus fréquentés par les camions au Canada. Bien entendu, la frontière n'est qu'une ligne tracée sur le sol. Les camions empruntent donc des routes pour la franchir. Je suis fasciné par cette technologie. Vous avez déclaré que l'inspection était effectuée à mesure que les camions traversaient les ponts. Est-ce exact?

M. Ron Reinas: C'est exact. La nouvelle technologie est appelée portail multiénergie. La cabine du camion est balayée au moyen de rayons plus faibles, si l'on peut dire, alors que la remorque est balayée au moyen de rayons beaucoup plus intenses.

Oui, il est possible de balayer chaque camion. Ils le font déjà dans certains ports. Chaque port dispose d'une forme ou d'une autre d'appareils à rayons X. En ce moment, le chauffeur doit descendre du camion. Même aux frontières terrestres, un appareil à rayon X est utilisé pour balayer chaque camion qui entre aux États-Unis. La nouvelle technologie est beaucoup plus efficace, car elle permet de balayer les camions en mouvement, qui se déplacent à une vitesse de cinq miles à l'heure. Dans un poste frontalier comme le nôtre, que 5 000 camions traversent quotidiennement, il est important que ces camions continuent d'avancer. Si les Américains commencent à balayer tous les camions et que les chauffeurs doivent descendre des camions, les frontières deviendront congestionnées.

M. Richard Cannings: C'est vrai. La procédure sera mise en oeuvre graduellement au cours de la prochaine année et demie, je suppose.

M. Ron Reinas: Ce processus est en cours en ce moment. Il arrive que ces échéances soient reportées, comme cela se produit souvent, mais l'échéance prévue dans la mesure législative est 2026.

M. Richard Cannings: Laissez-vous entendre que, dans de nombreux cas, cela se produira au Canada? Le balayage doit-il avoir lieu avant que les camions n'entrent aux États-Unis?

M. Ron Reinas: Il n'est pas nécessaire que le balayage ait lieu au Canada. Ce que je dis, c'est que, si ce balayage est effectué au Canada, le camion n'aura pas besoin de s'arrêter du côté américain de la frontière pendant que les agents statuent sur son sort.

Le fonctionnement est le suivant: le camion est balayé, puis dans un centre de commandement, des agents regardent le balayage. Dans quelques années, ce système sera remplacé par l'intelligence artificielle, mais le chauffeur doit tout de même attendre que la décision soit prise. L'avantage d'effectuer le balayage au Canada, c'est que la décision peut être prise pendant que le camion traverse le pont, c'est-à-dire pendant les deux ou trois minutes qu'il passe sur le pont. Sinon, le chauffeur devra attendre deux ou trois minutes. Des engorgements se produiraient très rapidement si la décision ne peut pas être prise pendant que le camion se déplace.

M. Richard Cannings: D'accord. Je suis désolé d'avoir été pris dans tout cela pendant que vous faisiez votre déclaration. Quelles sont les véritables difficultés auxquelles nous nous heurtons en ce moment et que le gouvernement fédéral pourrait contribuer à éliminer?

M. Ron Reinas: À mon avis, nous devons tenir compte de deux éléments principaux. D'abord, nous devons être conscients que cela se produit, car cela pourrait avoir un impact important si nous ne sommes pas bien préparés d'ici 2026.

Ensuite, nous voulons inclure la reconnaissance faciale. Les douanes ont déjà des photos des camionneurs dans leur système. Ce que nous disons, c'est qu'il faut l'inclure dans le dossier d'information sur la cargaison scannée, les camionneurs et les plaques d'immatriculation scannées, la technologie IRF, et ainsi de suite. Nous devons également inclure la reconnaissance faciale parce que les camions qui sont scannés doivent se rendre aux États-Unis. Si un camionneur ne souhaite pas se soumettre à cette procédure, il peut s'y soustraire avant le balayage. Une fois son camion scanné, le camionneur doit se rendre aux États-Unis. Il faut intégrer la reconnaissance faciale dans le processus, car tout peut alors être réglé et il n'est pas nécessaire de s'arrêter à la guérite d'inspection primaire américaine, ce qui facilite le mouvement des exportations canadiennes vers les États-Unis.

• (1630)

M. Richard Cannings: Pensez-vous que cela se produise aux postes-frontière terrestres, comme le poste-frontière du Pacifique en Colombie-Britannique et d'autres endroits de ce type?

M. Ron Reinas: Oui, l'inspection non intrusive aura lieu à chaque point d'entrée aux États-Unis.

Ce que nous disons, c'est qu'aux grands points de passage, lorsqu'il y a un pont où il faut prendre le temps de statuer, pourquoi ne pas mettre la technologie du côté canadien, car cela facilite la circulation des marchandises et du trafic.

Cela ressemble beaucoup à ce qui se passe dans les aéroports en mode prédédouanement, où les personnes sont en fait dédouanées au Canada. Ensuite, lorsqu'ils arrivent du côté américain, ils sont libres de partir.

M. Richard Cannings: Oui, et dans les aéroports, cela inclut la reconnaissance faciale?

M. Ron Reinas: Effectivement, c'est le cas.

M. Richard Cannings: Quand je dois rester là et obtenir... Cela ne fonctionne jamais pour moi.

M. Ron Reinas: Nous ne faisons pas partie du modèle de prédédouanement car il s'agit d'un environnement de fret, ce qui est différent, mais le principe est très similaire.

M. Richard Cannings: Le gouvernement canadien est préoccupé par le dispositif de reconnaissance faciale?

M. Ron Reinas: C'est ce qui s'est passé lorsque nous avons présenté notre première demande de fonds pour les corridors commerciaux nationaux. Nous avons obtenu un permis IBTTA de l'International Bridge, Tunnel and Turnpike Association pour utiliser la technologie, mais nous n'avons pas inclus la vérification faciale.

C'est pourquoi nous avons déposé une nouvelle demande. Au début du mois de mars, nous avons demandé à Transports Canada d'ajouter la vérification faciale. Nous n'avons pas encore eu de nouvelles quant à l'approbation ou non de cette demande.

Ce que je veux dire, c'est que nous le construisons cet été. Ce serait bien de l'incorporer maintenant et de nous permettre d'avoir le paquet complet d'ici la fin de l'année.

La présidente: Monsieur Cannings, votre temps est écoulé.

Monsieur Seeback, vous disposez de cinq minutes.

M. Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je voudrais juste revenir sur ce que M. Arya essayait de dire à propos du commerce. Le volume réel des échanges au Canada a diminué d'après le dernier rapport sur le commerce. La valeur réelle en dollars a augmenté, mais le volume réel des échanges a diminué. Il a augmenté en raison de l'inflation et d'éléments tels que la taxe carbone.

Il en va de même pour notre pourcentage du marché américain. Même si notre valeur commerciale a augmenté en raison de l'inflation et de la taxe carbone, nous avons perdu des parts de marché. Lorsque vous perdez des parts de marché, vous perdez. C'est pourquoi nous sommes aujourd'hui le troisième partenaire commercial des États-Unis. On peut essayer d'appliquer du rouge à lèvres sur un cochon, mais cela reste un cochon. Tel est le bilan des libéraux en matière de commerce.

Une partie du problème concerne notre infrastructure commerciale. Nous savons que la Canada West Foundation a publié un rapport selon lequel notre infrastructure commerciale a connu un déclin précipité au cours des douze dernières années.

Je voudrais poser une question à M. Weller. Pour ajouter aux problèmes, le ministre de l'Environnement, un libéral radical, a déclaré que nous ne devrions plus investir dans les routes, comme si les routes étaient des infrastructures nocives ou je ne sais quoi. Je pense que les routes sont essentielles pour le commerce. Je pense que tout le monde ici est d'accord avec cela, et nous devons développer nos routes pour pouvoir accroître nos échanges commerciaux.

Monsieur Weller, souhaitez-vous faire un commentaire à ce sujet?

M. Matt Weller: Bien entendu, madame la présidente, que l'avenir du Canada repose sur une économie verte ou non, nos infrastructures vont demeurer un élément essentiel. Pour répondre aux nouveaux besoins en énergie verte, en panneaux solaires et en production de véhicules électriques, il faut non seulement disposer de ressources minérales, mais aussi extraire et traiter les minéraux à une échelle jamais vue auparavant. On parle en effet d'une expansion industrielle sans précédent, et c'est pourquoi j'ai évoqué la nécessité de réindustrialiser notre économie.

Honnêtement, du point de vue d'un praticien, les objectifs fixés ne sont pas réalistes dans le contexte actuel. Le gouvernement aurait probablement dû commencer il y a des années pour y parvenir. Ce n'est certes pas une réponse populaire, mais c'est la réalité. Oui, le Canada va toujours avoir besoin de routes, c'est une évidence. Nous allons également avoir besoin de mettre en place de nouvelles infrastructures, et moderniser le réseau électrique. Nous aurons besoin d'infrastructures municipales pour soutenir les collectivités impliquées dans les secteurs essentiels. Nous allons devoir mettre en place une sorte de coordination générale, au lieu de traiter chaque secteur en silo. Pour que l'ensemble du système bénéficie d'un avantage global, il faut coordonner le tout de manière adéquate. C'est ce à quoi je fais référence lorsque j'évoque une approche systémique globale.

M. Kyle Seeback: Pour continuer sur le même sujet, la résilience des chaînes d'approvisionnement repose en grande partie sur nos infrastructures. Le gouvernement a commandé un rapport intitulé « Rapport final du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement 2022 », qui indique que nous avons besoin d'investissements majeurs dans les structures routières et autoroutières, ainsi que dans d'autres réseaux. Ce rapport appelle à des investissements d'une valeur de 3,3 billions de dollars, ce qui inclut les chemins de fer, les ports, et toutes les autres catégories d'infrastructures. Néanmoins, j'ai été choqué de constater que le dernier budget fédéral ne prévoit pratiquement aucun investissement dans ces infrastructures essentielles.

Le Canada est un pays commerçant. Comme 60 à 70 % de notre PIB provient de nos échanges commerciaux, il est prioritaire d'investir dans nos infrastructures. Monsieur Weller, que pensez-vous des investissements réalisés jusqu'à présent pour soutenir les chaînes d'approvisionnement et l'infrastructure ferroviaire? Est-ce que les propositions du gouvernement sont assez ambitieuses?

• (1635)

M. Matt Weller: Une fois de plus, je vais m'exprimer uniquement du point de vue de l'industrie manufacturière, car c'est le domaine dans lequel je suis impliqué.

Je pense que nous devons tout simplement investir davantage dans la productivité. Lorsqu'il est question des chaînes d'approvisionnements, du développement des exportations, et de l'augmentation des échanges commerciaux, tout est lié à la productivité. La

productivité demeure le principal baromètre de notre santé économique.

Je n'ai pas besoin d'entrer dans les détails de la récente déclaration de la Banque du Canada sur la productivité. Comme tout le monde dans cette salle connaît les chiffres, je n'ai donc pas besoin de les citer. Je dirais que le bilan de la productivité à l'échelle nationale est médiocre. Il ne s'agit pas de dénigrer un parti politique en particulier, mais je crois qu'en étant optimistes, nous pouvons faire mieux. Une fois que nous commencerons à voir comment ces éléments s'imbriquent les uns dans les autres, nous pourrions coordonner nos efforts et trouver les solutions qui s'imposent. Le territoire canadien est très riche en ressources. Nous devons nous concentrer sur la transformation de ces ressources, et ne pas nous contenter de les vendre au rabais, seulement pour les racheter en aval de la chaîne de valeur, et à un prix plus élevé.

La présidente: Monsieur Seeback, il vous reste 16 secondes.

M. Kyle Seeback: Cela ne me laisse pas assez de temps, alors je vais m'arrêter ici.

Je vous remercie, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup.

Je cède maintenant la parole à M. Badawey pour les cinq prochaines minutes.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Je vous remercie, madame la présidente.

Je vous remercie de m'accueillir au sein du Comité aujourd'hui. J'en profite d'ailleurs pour saluer tous les témoins présents ici.

Aux États-Unis comme au Canada, les dirigeants accordent la priorité aux centres régionaux de production. Ils se concentrent sur les zones où les ventes ont lieu dans certaines régions afin de rationaliser la logistique, d'améliorer la gestion des stocks, et d'accélérer la réponse à la demande du marché. Voilà pourquoi le Comité a entrepris une étude sur la chaîne d'approvisionnement. Les résultats attendus de cette étude sont nombreux. Dans le cadre de vos activités quotidiennes, vous êtes chargés d'aider à la circulation des marchandises et des personnes, et de trouver les moyens d'améliorer la fluidité des échanges. Vous êtes également responsables d'étudier les différents mécanismes, qu'il s'agisse de politiques ou d'investissements financiers, auxquels le gouvernement peut s'associer pour vous aider à atteindre vos objectifs.

Cela dit, je voudrais d'abord m'adresser à M. Hamilton en ce qui concerne certains des projets sur lesquels l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa travaille actuellement. En tant que député de la région de Niagara, je sais que cette région a très bien réussi à intégrer son réseau multimodal, à acquérir des terrains, et à bâtir une nouvelle économie. Je sais que nous ne pouvons pas encore parler de cette nouvelle économie, mais nous y reviendrons lors d'une prochaine séance.

Cela dit, monsieur Hamilton, quelles sont les victoires remportées non seulement dans la région de Niagara, mais aussi à Hamilton et à Oshawa?

Je vais ensuite m'adresser à M. Steele.

Monsieur Hamilton, allez-y, je vous prie.

M. Ian Hamilton: À ce sujet, monsieur le secrétaire parlementaire, notre objectif est d'aménager et de gérer un réseau portuaire intégré dans le Sud de l'Ontario. Nous avons cherché à combiner différents actifs afin de nous assurer que les marchandises puissent circuler sur une chaîne d'approvisionnement et un port d'entrée efficace. Nous avons concentré nos investissements dans les infrastructures afin d'en avoir le plus possible pour notre argent.

À Hamilton, l'un de nos défis est que nous manquons d'espace, et que l'espace dont nous disposons devient de plus en plus cher. En nous tournant vers la région de Niagara, nous avons repéré une réelle occasion de tirer parti de l'espace industriel disponible, ainsi que de l'accès à la chaîne d'approvisionnement maritime par le canal Welland, d'un bon réseau routier, ainsi que de la proximité avec la frontière américaine.

Au cours des deux dernières années, nous avons pu, avec nos partenaires, investir environ 100 millions de dollars dans la région de Niagara. Nous possédons à présent environ 800 acres que nous développons, et nous accueillons 12 clients ayant accès à d'excellentes chaînes d'approvisionnement.

Nos prochains investissements seront consacrés à optimiser l'utilisation de la Voie maritime du Saint-Laurent, notamment pour améliorer l'accès à l'eau. Nous allons permettre aux entreprises de profiter de chaînes d'approvisionnement plus durables et plus résilientes grâce au transport multimodal, c'est-à-dire le transport routier, ferroviaire et aérien.

• (1640)

M. Vance Badawey: Je vous remercie, monsieur Hamilton.

Il est évident que tous ces investissements vont améliorer la productivité dans la région de Niagara, et dans toute la province de l'Ontario.

M. Ian Hamilton: Oui, vous avez raison.

Pour chaque dollar investi, nous serons vraisemblablement en mesure de générer huit dollars supplémentaires.

M. Vance Badawey: Je vous remercie, monsieur Hamilton.

Monsieur Steele, pourriez-vous nous donner votre avis sur le sujet?

M. William Steele: Port Colborne étant la porte d'entrée de la navigation pour le canal Welland sur le lac Érié, les terrains vacants des anciens sites industriels... Du lac Érié jusqu'à notre frontière nord avec Welland, nous disposons de vastes étendues de terre. Certaines d'entre elles sont contrôlées par des entreprises privées, d'autres par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Aujourd'hui, HOPA s'apprête à acquérir un certain nombre d'hectares dans la ville.

Nous cherchons à renforcer notre industrie maritime. Je suis heureux que M. Aubry-Morin ait parlé du grand projet de Port Colborne. Il s'agit d'une enveloppe d'environ 45 millions de dollars visant à remettre en état les quais 18-1, 18-2 et 18-3, qui sont hors service depuis environ 10 à 15 ans. Le secteur privé s'est associé à ce projet.

Il y a le projet sur le terrain de l'ancienne usine d'Algoma Steel, qui doit être remis en service pour accueillir des corridors commerciaux multimodaux, comme M. Hamilton l'a évoqué.

Port Colborne a de la chance. Vous vous souviendrez, monsieur Badawey, de l'époque où j'ai servi à vos côtés en tant que conseiller

municipal alors que vous étiez maire de Port Colborne. Nous possédons notre propre chemin de fer et notre propre port, ici, le long de la Voie maritime du Saint-Laurent. Nous gérons l'ancien silo gouvernemental pour les céréales qui partent des lacs supérieurs, traversent le Niagara, puis partent en mer vers les marchés étrangers.

Il y a tellement de terrains qui pourraient être réaménagés le long du canal, mais il s'agit d'argent pour l'infrastructure, comme l'ont dit de nombreux témoins ici aujourd'hui. Il faut vraiment que le secteur privé et le secteur public coordonnent leurs efforts pour que ces terrains soient aménagés le plus rapidement possible et mis sur le marché.

Nous développons une toute nouvelle subdivision commerciale-industrielle le long du canal de la Voie maritime du Saint-Laurent. Nous sommes accompagnés d'une entreprise privée, avec environ 600 acres, de la Voie maritime du Saint-Laurent, avec environ 100 acres, et de la ville de Port Colborne, avec environ 80 acres que nous sommes en train d'aménager.

Nous devons tous travailler ensemble. Nous devons attirer les entreprises qui viennent au Canada. Très franchement, je pense que nous allons en voir de plus en plus. Je pense que l'annonce de Honda jeudi dernier à Alliston n'était que la partie émergée de l'iceberg.

C'est vraiment de bon augure pour le climat politique de l'Amérique du Nord, tant au Canada qu'aux États-Unis. Lorsque vous avez des problèmes en Asie, au Moyen-Orient et, franchement, certains problèmes en Europe en ce moment, vous envisagez de voir des entreprises s'installer ici.

Port Colborne accueille une entreprise appelée Jungbunzlauer, ou JBL, comme nous l'appelons. C'est l'une des plus grandes usines d'acide citrique au monde. Elle déménage une nouvelle usine de gomme xanthane à Port Colborne. Elle va doubler la taille de son usine.

Ce sont des choses qui arrivent, mais nous devons être prêts. Très franchement, nous devons être prêts hier, pas demain.

La présidente: Merci beaucoup.

Je cède à présent la parole à M. Savard-Tremblay pour deux minutes et demie.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Merci, madame la présidente.

Monsieur Aubry-Morin, je poursuis notre discussion là où nous l'avions laissée et je reviens à la question de l'examen de la Voie maritime du Saint-Laurent qui a été mené.

Certaines parties prenantes ont déclaré que la révision des systèmes de pilotage et de cabotage pourrait rendre la Voie maritime plus compétitive. Partagez-vous ce constat?

M. Jean Aubry-Morin: Merci pour votre question.

Quand on parle de chaînes d'approvisionnement, on parle de fluidité et de mouvement. La rapidité de déplacement de l'ensemble des denrées et des marchandises fait partie des solutions, et on peut l'obtenir en utilisant la technologie ou le facteur humain, ou encore une coordination du mouvement et l'ensemble de ces solutions. Comme mes collègues MM. Weller et Reinas l'ont mentionné, quel que soit le facteur contribuant, la solution est de s'assurer que les denrées ne restent jamais immobiles et qu'elles bougent de façon continue en temps réel. Ce qui fait le succès de la Voie maritime, c'est qu'on investit dans la technologie pour assurer cette coordination.

• (1645)

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Au moment où nous nous parlons, que devrait-on réviser et qu'est-ce qui a déjà été fait?

M. Jean Aubry-Morin: Présentement, nous sommes en train de mettre en place ce qu'on appellerait la technologie de la troisième génération de la gestion des passages des navires et de l'inclusion des sites et des mouvements multimodaux, de façon à communiquer les informations en temps réel et de façon efficace et rapide. Ça permettra de prendre des décisions proactives pour éviter les délais et les arrêts auxquels nous faisons allusion. Ça inclut les services de pilotage du Saint-Laurent et des Grands Lacs, ainsi que d'autres acteurs, qu'ils soient portuaires ou logisticiens.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Merci.

[Traduction]

La présidente: Il ne vous reste que 17 secondes.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Monsieur Aubry-Morin, il ne nous reste que 17 secondes. Je pense donc que nous poursuivrons au prochain tour.

[Traduction]

La présidente: Je vous remercie.

Monsieur Cannings, vous disposez de deux minutes et demie.

M. Richard Cannings: Je vous remercie.

Je me tourne maintenant vers M. Weller. Je ne dispose que de deux minutes et demie. Vous avez parlé d'une stratégie de réindustrialisation. Je ne sais pas si vous pouvez en parler en deux minutes et demie, mais j'aimerais savoir quelles sont les causes de notre désindustrialisation. Qu'avons-nous appris ces dernières années, en particulier pendant la pandémie, sur nos chaînes d'approvisionnement, afin de les réindustrialiser et d'améliorer leur résilience?

M. Matt Weller: Par votre intermédiaire, madame la présidente, il y a beaucoup de choses à extraire de cette question. Je vais essayer, aussi rapidement que possible, de réitérer....

Quelles sont les causes de ces échecs? Il y en a eu plusieurs. À partir de la fin des années 1990, il s'est mis à se passer beaucoup de choses. La situation s'est aggravée avec... Je dirais que nous avons atteint notre apogée à la fin des années 1990. La crise financière de 2008 nous a fait passer par-dessus bord. Le dollar canadien a été mis à parité avec le dollar américain, ce qui a nui à de nombreux fabricants. Entre 2001 et 2010, le nombre de manufacturiers de taille moyenne au Canada a diminué de 51 %. Durant la même période, les importations en provenance de Chine ont augmenté de 456 %. C'est donc la concurrence à l'échelle mondiale qui a conduit à notre déchéance. Nous ne nous en sommes jamais remis, et du

point de vue de l'emploi, les données montrent que nous n'avons pas encore récupéré et que nous peinons à remonter en selle.

M. Richard Cannings: Fondamentalement, la mondialisation a provoqué cette désindustrialisation. Que pouvons-nous faire pour...

M. Matt Weller: C'est pourquoi je parle de « réindustrialisation ». Lorsque nous parlons de chaîne d'approvisionnement, nous parlons de commerce, d'exportation, d'achats et de fabrication. Or, ces éléments ne constituent pas plus une chaîne d'approvisionnement qu'un jeu de pneus ne constitue une voiture, n'est-ce pas? Ce sont des éléments de cette chaîne, mais pour bien saisir ce qu'est la chaîne d'approvisionnement, nous devons parler de l'ensemble du système. Nous devons trouver un équilibre global dans la coordination de tous ces efforts et de toutes ces ressources, qui sont nécessaires. Ne vous méprenez pas: tout ce qui se passe au Canada est nécessaire, et je ne veux rien enlever à cela, mais nous devons coordonner cela à un niveau qui tient compte de l'avenir et de l'échelle à laquelle nous en aurons besoin.

Le monde est en train de s'effondrer à l'échelle planétaire. À l'heure actuelle, nous dépendons beaucoup des importations. Nous avons abandonné et externalisé une grande partie de nos capacités. Nous devons les récupérer, non seulement dans notre propre intérêt, mais aussi afin d'être en mesure d'exporter dans d'autres pays où il est moins avantageux d'avoir les mêmes compétences. Cela peut se coordonner.

Quand je parle de « réindustrialisation », je parle de l'occasion que nous avons d'établir une stratégie qui couvrira les investissements, les infrastructures et tout le reste. Le principe est de coordonner le tout pour que nous ne nous satisfassions pas dans le présent et que nous ne nous écraisons pas dans l'avenir.

La présidente: Merci beaucoup de cette information.

Je donne la parole à M. Jeneroux pour cinq minutes.

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

Je vais poser une petite question, puis partager mon temps de parole avec l'un des députés qui travaillent le plus fort, M. Baldinelli, de Niagara Falls.

Tout d'abord, monsieur Reinas, vous avez abordé la question des allers-retours à la frontière et vous en avez donné quelques détails au début de votre exposé. Pouvez-vous nous dire quelque chose quant aux mesures que le gouvernement fédéral pourrait prendre à cet égard, car j'estime que c'est assurément quelque chose qui devrait faire partie de notre rapport.

• (1650)

M. Ron Reinas: Ce que je veux dire, c'est qu'on peut investir des tonnes d'argent dans les infrastructures, mais que si on n'a pas de politiques pour les soutenir ou qu'on a des politiques qui nuisent à ces investissements, on se tire dans le pied.

Ce qui se passe avec les allers-retours à la frontière, c'est que pendant la pandémie, lorsque vous ne pouviez pas vous rendre à la frontière, le ministère de l'Immigration avait un système en ligne qui vous permettait d'obtenir ce qu'on appelait un « statut implicite » lorsque vous présentiez une demande avant l'expiration de votre permis de travail ou de votre permis de séjour. Une fois la frontière rouverte, les choses sont revenues à ce qu'elles étaient: les gens déposent leur demande, mais n'obtiennent pas leur autorisation avant 9 ou 12 mois. Or, comme leur permis de travail expire entre-temps et qu'ils veulent s'assurer de pouvoir rester au Canada, ils se rendent à la frontière, où leur demande doit être traitée immédiatement.

Le problème, c'est que cela accapare les douaniers américains, ce qui signifie qu'ils ne sont pas là pour gérer les camions qui entrent aux États-Unis. Vous voyez comment tout cela s'imbrique. Ensuite, lorsqu'ils obtiennent le refus de leurs documents aux États-Unis et qu'ils viennent au Canada, ils doivent passer au niveau secondaire, ce qui mobilise les agents de l'Agence des services frontaliers du Canada et limite leur travail au niveau primaire, c'est-à-dire celui qui consiste à autoriser l'entrée des importations ou des touristes au Canada.

Pour moi, c'est très simple: revenez à ce que vous faisiez pendant la pandémie. Donnez aux gens un statut implicite et dites-leur: « Ne vous présentez pas aux douanes. » Faites-le comme cela devrait être fait en 2024, c'est-à-dire en ligne. Plus important encore, ayez une norme de service qui stipule que la personne obtiendra son permis de travail dans les 21 ou 30 jours suivant sa demande, de sorte qu'elle n'ait pas besoin d'attendre neuf mois et qu'elle n'ait pas à vivre dans la crainte de perdre son permis de travail. Pour moi, il s'agit là d'une solution facile à mettre en œuvre et à laquelle il faudrait s'attaquer.

La présidente: Monsieur Baldinelli, vous avez la parole.

M. Tony Baldinelli: Merci.

Je remercie mon collègue de me céder un peu de son temps.

Récemment, la Voie maritime du Saint-Laurent a annoncé que près de 38 millions de tonnes de marchandises ont transité par la voie maritime binationale en 2023. Cela représente une augmentation de 3,4 %. Cette croissance crée et alimente des emplois.

Prenons la région de Niagara, qui est située à huit heures de route d'ici. La voie maritime s'y rend, et il y a des centaines de millions de personnes dans la région.

Monsieur le maire Steele, vous avez parlé de la nécessité de collaborer. Vous avez mentionné l'Administration portuaire Hamilton-Oshawa et la Voie maritime du Saint-Laurent, et la façon dont nous pourrions mieux exploiter le potentiel de Niagara. Le Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement a indiqué que sur une période de 50 ans, de 2020 à 2070, il faudra investir environ 4,4 billions de dollars. La majeure partie de cette somme, soit environ 3,3 billions de dollars, devra être investie dans les structures routières.

À Niagara, on parle depuis longtemps de la nécessité d'aménager un corridor au milieu de la péninsule. Cela s'intégrerait bien à tout l'aspect multimodal des investissements et du commerce à Niagara. Je me demandais si vous aviez des réflexions là-dessus.

M. William Steele: Je vous remercie de cette question.

Oui, cela fait très longtemps qu'on en parle, et l'idée revient de temps à autre. C'est probablement un projet qui devrait encore être évalué, surtout pour le transport par camions entre le Peace Bridge, où se trouve M. Reinas, et l'aéroport de Hamilton, qui est l'un des plus grands aéroports de fret au Canada, puis dans tout le corridor formé par la 403 et la 401. Cela permettrait de réduire beaucoup le trafic sur le Queen Elizabeth Way depuis la région du Grand Toronto jusqu'à Niagara, notamment sur le Burlington Skyway, et cela permettrait au moins aux gens de se déplacer plus rapidement.

Mais il n'y a pas que les autoroutes; il y a aussi le réseau ferroviaire. À vrai dire, notre réseau ferroviaire, dans la région de Niagara, n'est pas extraordinaire. Il n'est pas très efficace. Nous avons défruits beaucoup de voies ferrées au fil des ans, que nous aimerions bien avoir aujourd'hui, surtout celles entre Buffalo et Detroit, le long de l'autoroute 3, entre les lignes Buffalo-Fort Erie et Windsor-Detroit. Ces voies atténueraient beaucoup de problèmes aujourd'hui.

Je pense avoir dit, comme beaucoup d'autres personnes aujourd'hui, que nous ne sommes pas là pour éliminer les chemins de fer ou le camionnage et faire en sorte que tout le transport de marchandises passe par la Voie maritime du Saint-Laurent. Nous essayons de rassembler tous les acteurs pour que nous puissions travailler ensemble, mais nous pourrions expédier davantage de choses sans que des camions roulent pendant des heures. Un certain nombre de personnes en ont parlé, dont Ian et Jean Aubry. On peut transporter beaucoup de marchandises par navire, ce qui permet de retirer bien des camions et des wagons de la circulation. Nous pourrions envisager le train pour de courtes distances dans le Sud de l'Ontario, ainsi que le camionnage pour de courtes distances avec diverses entreprises. Dans notre région, il y a une entreprise de camionnage sur courtes distances qui se rend dans le Sud de l'Ontario pour toutes les marchandises destinées à ces marchés.

Il faut réfléchir à tout cela. C'est ainsi qu'on pourra améliorer l'aspect environnemental et réduire les émissions de CO₂. Il faut aussi envisager l'électrification des transports. Il y a le combustible hydrogène pour le transport maritime. On pourrait peut-être utiliser du biocarburant produit à partir de céréales pour les avions. Nous devons nous demander comment nous pouvons commencer à transformer ce genre de produits ici, dans le Sud de l'Ontario, dans la région de Niagara.

● (1655)

La présidente: Nous avons largement dépassé le temps imparti. Merci beaucoup.

La parole va maintenant à M. Sheehan, pour cinq minutes s'il vous plaît.

M. Terry Sheehan (Sault Ste. Marie, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président. Je vais partager mon temps de parole avec M. Badawey, un ancien maire de la région de Niagara qui travaille très fort.

Ma première question s'adresse, bien sûr, au représentant de Fed-Dev.

Je m'en voudrais de ne pas souligner votre travail dans le domaine de l'acier. Je suis coprésident du caucus multipartite de l'acier. Récemment, nous avons accueilli l'ambassadeur du Canada au Japon à Sault Ste. Marie. Il n'a pas manqué de mentionner une chose à laquelle vous avez fait allusion, les chaînes d'approvisionnement des véhicules électriques, dont nous n'avons pas beaucoup parlé.

Vous pourriez peut-être nous en dire un peu plus sur les possibilités qui s'ouvrent pour l'industrie sidérurgique, disons, et les autres industries, dans la foulée de l'annonce récente de Honda sur la fabrication de batteries pour véhicules électriques. On a beaucoup parlé d'exploitation minière et de production automobile, mais il y a aussi des investissements à Hamilton et à Sault Ste. Marie.

À Sault Ste. Marie, on a annoncé un financement de 420 millions de dollars pour toute une génération. Nous le disions en 2021, et j'étais heureux de l'entendre encore. Ce sera un pilier pour Sault Ste. Marie pendant longtemps. Si vous vous souvenez bien, FedDev avait fait une annonce sous le règne du gouvernement conservateur fédéral précédent. Je me rappelle que c'était le 24 juillet 2015. Je n'oublierai pas la date, parce qu'une semaine plus tard, une élection était déclenchée. Après ma victoire et avant même mon assermentation, j'ai été convoqué à une réunion et j'ai entendu qu'Algoma Steel allait procéder à une restructuration. C'est le genre de diligence raisonnable que le gouvernement précédent avait exercée à cet égard.

En ce qui concerne cet investissement en particulier, il permettra de retirer de la route un million de voitures à essence, à peu près. Où voyez-vous ces chaînes d'approvisionnement s'implanter, à part cela? Parlez-nous de l'exemple d'Algoma Steel. L'ambassadeur était très impressionné. Lui et beaucoup de gens ont fait valoir que cela ne dépend pas seulement des gouvernements, mais aussi du marché et de la population. Si on veut pouvoir conduire un véhicule électrique... N'importe quel concurrent de l'industrie de l'acier pourrait dire qu'il est fait à partir du charbon.

Vous pourriez peut-être nous en dire plus à ce sujet, et lorsque vous aurez terminé, je céderai le reste de mon temps de parole à M. Badawey.

M. Steve Masson: Je vous remercie beaucoup de cette question.

Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, la transition vers la production de véhicules électriques dans le Sud de l'Ontario a été très rapide et transformatrice. Elle a créé bien des débouchés dans la chaîne d'approvisionnement de la région. Il est certain que les grands producteurs d'acier comme Algoma et Dofasco, à Hamilton, ont l'occasion extraordinaire de rendre leurs activités plus écologiques et d'intégrer des produits de l'acier écologiques à la production de pièces automobiles, pour la construction des véhicules électriques de l'avenir.

Il y aurait aussi énormément de potentiel à construire un corridor reliant l'extraction des ressources et des minéraux critiques dans le Nord de l'Ontario aux marchés qu'on trouve au sud. On entend déjà émerger des discussions en vue de l'aménagement d'un corridor entre le Nord et Niagara.

Ce qui est vraiment unique à notre région, dans la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques, c'est que c'est l'un des seuls endroits en Amérique du Nord où l'on trouve à la fois une grappe technologique très dense et une grappe manufacturière très dense. Cela ouvre une toute nouvelle gamme de possibilités pour les fournisseurs, non seulement pour la production manufacturière établie que pour les technologies automobiles. Les nouvelles technologies comme l'intelligence artificielle et les outils de cybersécurité présentent toutes sortes de possibilités pour les composantes de l'avenir.

M. Terry Sheehan: Je crois que M. Badawey a une question.

La présidente: Il vous reste une minute et 30 secondes.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Merci, monsieur Sheehan.

Voici ce que j'ai à dire: nous ne sommes pas ici pour parler. Nous sommes ici pour vous permettre de parler et permettre aux analystes de prendre note de vos souhaits et de vos attentes en matière de fluidité, d'investissement en capital, de données, de technologie numérique et ainsi de suite.

M. Hamilton nous a parlé de l'établissement du corridor commercial de Niagara. Nous y avons travaillé très fort avec Hamilton et Oshawa. Nous savons quels investissements économiques sont faits. Nous savons quels investissements économiques s'en viennent. J'espère que la stratégie sur la chaîne d'approvisionnement et la logistique recevra l'appui de notre comité. En tant que secrétaire parlementaire du ministre des Transports, j'ai très hâte de commencer à y travailler avec nos partenaires du bureau de la chaîne d'approvisionnement.

Le président de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa nous a parlé des succès qu'elle connaît avec ses investissements, surtout le long du corridor du canal Welland.

Ma question s'adresse à M. Jean Aubry-Morin et concerne les intentions des dirigeants de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent pour développer économiquement le corridor du canal Welland, en partenariat avec les diverses parties prenantes touchées actuellement.

Monsieur Aubry-Morin, allez-y.

● (1700)

M. Jean Aubry-Morin: Je vous remercie de cette question, monsieur Badawey.

Je vais commencer en mentionnant un mot: la collaboration.

Actuellement, il y a six projets majeurs le long du corridor du canal Welland auxquels nous apportons notre soutien et notre expertise pour que les promoteurs, la communauté et les élus disposent de tout le soutien technique nécessaire — de la conception à l'état de préprojet. Nous voulons éliminer tous les obstacles possibles et que chaque dollar investi dans le corridor atteigne son plein potentiel.

Pour revenir à un commentaire fait plus tôt — je pense que c'est vous qui l'avez fait, monsieur Badawey —, la fluidité équivaut à de la productivité. Lorsqu'il y a un manque de fluidité... Une fluidité pleine et entière nous donnera ce dont nous avons besoin.

Actuellement, nous appuyons tous ces projets. Il y a une minute de cela, nous parlions d'un projet en particulier. Les véhicules électriques, les minéraux critiques et l'eau et l'électricité sont trois éléments qui permettront à la chaîne d'approvisionnement de remporter du succès, dans ce cas précis. Notre collaboration et notre soutien sont pleins et entiers.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons à M. Martel pour cinq minutes, s'il vous plaît.

[Français]

M. Richard Martel (Chicoutimi—Le Fjord, PCC): Merci, madame la présidente.

Messieurs les témoins, je vous remercie d'être des nôtres cet après-midi.

Monsieur Aubry-Morin, vous avez dit plus tôt qu'il existait un potentiel pour la croissance des exportations et que nous avons la capacité d'en faire plus. Quels sont les obstacles qui nous empêchent actuellement d'en faire plus?

M. Jean Aubry-Morin: Monsieur Martel, la façon simple de répondre à votre question est de dire que tous les retards et les inconvénients qui influent négativement sur le mouvement des denrées et des marchandises, que ce soit par navire, par chemin de fer ou par camion, contribuent au manque de productivité auquel mes collègues ont fait allusion il y a quelques instants. Le fait d'avoir accès à une certaine capacité sur le réseau, mais de ne pas l'utiliser de façon optimale, est la plus grosse perte que nous subissons présentement.

Il faut donc mettre en place un système qui permet l'optimisation de l'ensemble des ressources. Actuellement, la Voie maritime s'y fait, elle aussi, en mettant en place un système qui permet la gestion en temps réel de l'information permettant la prise de décisions relatives au pilotage, à l'arrivée au port, aux déplacements et à l'utilisation des infrastructures de la Voie maritime.

M. Richard Martel: On sait que le niveau de confiance des entreprises envers l'infrastructure de transport au pays a chuté. De plus, le Canada est maintenant classé au 32^e rang mondial pour son infrastructure de transport.

Monsieur Aubry-Morin, la Corporation a conclu en mars une nouvelle entente avec Transports Canada. Contient-elle une nouvelle solution à ce problème?

M. Jean Aubry-Morin: Je pourrais me servir du modèle de productivité de la Voie maritime. Si nous prenons l'investissement en innovation et en technologie qui a été fait depuis la commercialisation de la Voie maritime en 1998, notre productivité a plus que doublé.

On a aussi parlé plus tôt des appareils de balayage pour l'Agence des services frontaliers du Canada, ainsi que de l'utilisation des services de pilotage.

Si la même approche en matière de technologie, d'innovation et d'intégration des infrastructures avec une information servant à la prise de décision était reproduite dans l'ensemble du système, nous pourrions voir rapidement comment l'entente à long terme que nous avons reconduite avec le gouvernement fédéral nous permettrait d'être un acteur d'influence et de collaboration avec les autres agences. Ça nous permettrait de reproduire ce même genre de modèle d'affaires.

• (1705)

M. Richard Martel: Selon vous, quels seraient les plus gros défis en lien avec notre infrastructure de transport? Quelles solutions suggèreriez-vous?

M. Jean Aubry-Morin: Madame la présidente, ce qui a fait de la Voie maritime un succès reconnu, c'est qu'elle est un élément fort au cœur de la chaîne d'approvisionnement.

Il y a aussi la question de la fiabilité et de la capacité d'obtenir un meilleur rendement pour chaque dollar investi en infrastructure. Prenons l'exemple d'un investissement de plusieurs millions de dollars dans une écluse, qui durait 80 ans il y a 25 ans. Aujourd'hui, ce même dollar nous permet de prolonger la durée de vie d'une écluse à plus de 120 ans. Pouvoir assurer une meilleure fiabilité du système ou une meilleure fluidité nous permettra d'offrir plus de prévi-

sibilité. En conséquence, ça nous permettra de faire des investissements dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

La réponse à votre question serait donc d'avoir une plus grande fiabilité, qui mènerait conséquemment à une plus grande productivité.

M. Richard Martel: Merci.

Monsieur Hamilton, j'aimerais que vous me parliez davantage de la façon dont le transport maritime courte distance pourrait améliorer l'efficacité de notre chaîne d'approvisionnement. Je ne sais pas si vous pourriez répondre en 15 secondes.

[Traduction]

Le vice-président (M. Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC)): Si le témoin est d'accord, je propose qu'il réponde à cette question par écrit.

Nous passons à M. Badawey pour cinq minutes.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

Nous avons beaucoup entendu parler des investissements qui sont faits. M. Steele, M. Hamilton et M. Aubry-Morin ont parlé d'activités qui ont lieu dans la région de Niagara et le Sud-Ouest de l'Ontario.

Je me demande si M. Hamilton peut m'entendre.

Monsieur Hamilton, nous entendez-vous?

Il essaie de répondre. Je ne suis pas sûr qu'il puisse le faire.

Le vice-président (M. Kyle Seeback): Il pourrait essayer de débrancher son casque d'écoute et de le rebrancher.

J'ai arrêté votre temps de parole pendant qu'il essaie cette solution, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Aucun problème.

M. Ian Hamilton : Est-ce que c'est mieux maintenant?

M. Vance Badawey : C'est mieux. Parfait.

Nous avons parlé de l'établissement du corridor commercial des ports de Niagara. M. Baldinelli a parlé d'investissement dans le corridor au milieu de la péninsule, et je l'en remercie. Nous avons parlé de la productivité qu'il y a là-bas — c'est peut-être une anomalie au Canada, mais Niagara est productive —, compte tenu de tout le travail que tous les partenaires réalisent, notamment en matière de collaboration.

Monsieur Hamilton, je vais vous poser la même question qu'à M. Aubry-Morin concernant ce corridor. Que diriez-vous à propos de la façon de stimuler l'activité économique le long de ce corridor?

Ensuite, pensez-vous que l'administration portuaire qu'on établit le long du corridor du canal Welland sera bénéfique?

Enfin, je veux parler du développement des propriétés qui sont présentement gérées par la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent et l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa et qui appartiennent à Transports Canada. Quelle serait l'incidence de ce développement pour la productivité et l'aménagement du territoire ou le développement économique de la région de Niagara?

M. Ian Hamilton: Je vais poursuivre dans la même veine que M. Aubry-Morin en ce qui a trait à la collaboration, que nous voyons assurément comme la fondation du développement de Niagara.

Toutes les municipalités situées le long du canal Welland et les divers acteurs de la région accueillent très positivement tout ce que fait l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa pour développer la région.

En plus de la collaboration, je pense qu'il faut investir de l'argent (provenant des fonds pour l'infrastructure) afin de développer les installations le long du canal Welland et d'optimiser leur potentiel.

Un aspect essentiel consiste à allier les divers modes de transport et à garantir que les clients de nos jours aient le choix. Comme nous l'avons dit plus tôt, nous ne cherchons pas nécessairement à ce que tout le transport se fasse par les voies maritimes. Toutefois, nous nous assurons de créer les chaînes d'approvisionnement les plus durables en conjuguant le transport ferroviaire, le transport maritime et le transport routier. Nous créons l'occasion de structurer les chaînes d'approvisionnement de la façon la plus avantageuse possible sur le plan des coûts, de l'impact environnemental et des bénéfices sociaux en réduisant la congestion.

Je crois sincèrement que le bilan de l'administration portuaire à Oshawa et à Hamilton, en particulier, en plus de nos débuts à Niagara, indique que nous pourrions mieux exploiter les terres le long du canal Welland. Nous pourrions avoir un partenariat très fructueux avec la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, faire des investissements, travailler à la création de carrefours multimodaux et orienter plus de marchandises vers la voie maritime. Nous serions ravis de voir l'administration portuaire prendre de l'expansion dans la région de Niagara. À bien des égards, c'est peut-être déjà ce qui se produit au moyen du transfert de terres à l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa dans les lettres patentes depuis quelques mois.

• (1710)

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Hamilton.

Ma dernière question s'adresse à M. Reinas.

On est en train d'établir le corridor commercial multimodal de Niagara. On pourrait bien sûr penser qu'il relierait uniquement les deux lacs le long du corridor du canal Welland. Selon vous, comment Fort Erie et, en particulier, le Peace Bridge devraient-ils être reliés au corridor commercial multimodal, pour assurer la fluidité avant tout?

M. Ron Reinas: Comme nous l'avons déjà dit, il y a une grande interconnectivité entre tous les modes de transport. Après avoir parcouru une courte distance par bateau, la marchandise qui arrive à Hamilton est chargée dans un camion à un moment ou à un autre. Souvent, les marchandises doivent traverser la frontière, donc tout est connecté. Tout ce que nous pouvons faire pour veiller à ce que la frontière fonctionne... À la frontière, beaucoup d'investissement a été fait en infrastructure. C'est tout ce qui ne concerne pas l'infrastructure qui nécessite encore beaucoup de travail et de temps de traitement.

Il ne sert à rien d'investir une fortune dans la construction d'un nouveau point d'entrée ou l'agrandissement d'un point d'entrée et d'avoir 15 postes d'inspection primaire si on n'a que la moitié du personnel nécessaire.

Ce n'est pas qu'une question d'infrastructure; c'est aussi une question de capital humain et de ressources humaines, de processus et de procédures. Tous ces aspects doivent être interreliés dans tous les modes de transport.

Le vice-président (M. Kyle Seeback): Merci.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Seeback.

[Français]

Le vice-président (M. Kyle Seeback): Monsieur Savard-Tremblay, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Merci, monsieur le président.

Monsieur Aubry-Morin, continuons notre échange.

Plusieurs mémoires déposés lors de l'examen affirmaient que le mandat de la Corporation pourrait être actualisé pour inclure aussi un volet de développement économique. Il s'agirait donc d'un nouveau mandat. On a notamment suggéré que la Corporation pourrait récupérer d'autres frais d'exploitation auprès des utilisateurs, rechercher des débouchés commerciaux et fournir des instruments pour accroître les revenus qui ne proviendraient pas de systèmes de péage.

Selon vous, quels seraient les avantages de vous accorder de nouveaux pouvoirs comme ceux-là?

M. Jean Aubry-Morin: Merci de votre question.

Selon moi, le concept de concurrence dans la recherche de revenus doit être abordé avec beaucoup de réserve.

J'aimerais revenir sur une notion qu'on avait expliquée d'entrée de jeu. Le corridor de la Voie maritime du Saint-Laurent alimente un marché qui, s'il s'agissait d'un pays, constituerait la troisième économie mondiale. La Voie maritime accueille le flux de denrées et de marchandises des économies canadienne et américaine. C'est une voie binationale qui passe, entre autres, par le canal Welland et d'autres endroits. Si on facilitait les investissements dans ce réseau ou son développement, ça aurait d'abord l'avantage de créer de la valeur dans les économies canadienne et américaine.

La Voie maritime est exploitée par une société sans but lucratif qui réussit à recouvrer ses frais depuis sa création en 1998, et qui a pu se maintenir au même niveau sur le plan financier.

J'espère que ça répond à votre question.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Merci.

Présentement, votre conseil d'administration est composé de représentants du provincial, du fédéral et de l'industrie, notamment les transporteurs et les membres des secteurs des céréales et de l'acier. Selon vous, est-ce qu'il serait pertinent d'ajouter des sièges au conseil d'administration pour que d'autres groupes y soient représentés, comme les collectivités autochtones, dont on parlait tout à l'heure, ainsi que des syndicats et des municipalités? Votre organisation serait-elle ouverte à donner une place statutaire à ces groupes?

• (1715)

[Traduction]

Le vice-président (M. Kyle Seeback): Veuillez fournir une réponse très brève, s'il vous plaît, parce que nous avons déjà dépassé le temps imparti de 15 secondes.

[Français]

M. Jean Aubry-Morin: Monsieur le président, cette question est plus de nature politique. Je laisserais le député la poser au gouvernement fédéral.

[Traduction]

Le vice-président (M. Kyle Seeback): Nous passons maintenant à M. Cannings pour deux minutes et demie.

M. Richard Cannings: Merci.

Je vais revenir à M. Weller et à ce que je disais en dernier. J'ai des questions complexes à poser.

Au milieu de la pandémie ou après la pandémie, nous avons appris que les longues chaînes d'approvisionnement n'étaient peut-être pas une si bonne idée. Je sais que le Canada et les États-Unis parlent de délocalisation dans des pays proches et des pays amis.

Que fait le Canada (je sais que divers rapports ont été produits sur cet enjeu), et que devrait-il faire pour aider à bâtir cet écosystème, si on peut l'appeler ainsi? Que doit-il faire pour rester maître de la situation et ne pas être trop vulnérable aux catastrophes naturelles, aux pandémies et à ce genre de problèmes?

Le vice-président (M. Kyle Seeback): Chers collègues, je vais vous interrompre un instant. Le timbre retentit, donc nous avons besoin du consentement unanime pour continuer. Je propose que nous poursuivions la dernière série de questions pendant environ une minute et demie, puis que nous levions la séance pour que vous puissiez aller voter.

Êtes-vous d'accord?

Excellent.

M. Matt Weller: En m'adressant à la présidence, je vais vous parler de ce qui doit arriver, si vous voyez ce que je veux dire, et qui n'arrive pas vraiment encore. Je vais en parler dans le contexte des PME.

Bon nombre des problèmes que nous avons connus au départ — et je ne cherche pas du tout à dénigrer le secteur manufacturier — viennent d'un manque de savoir-faire dans l'exécution. Ce que je veux dire par là, c'est que comme on le dit, il faut être efficace avant d'être efficient. Nous devons réapprendre à être effi-

caces, et la difficulté vient d'un exode des cerveaux. La pandémie a révélé cet état de fait. Dans de nombreuses entreprises, les propriétaires prennent leur retraite, et ce sont les cadres qui possèdent le savoir. Ce savoir ne reste pas forcément dans l'entreprise; il part avec ces cadres. Nous devons commencer à éduquer une nouvelle génération de fabricants sur la façon d'être efficaces et productifs.

Je vais vous présenter une brève analogie. J'ai entendu bien des gens éduqués dire que les principaux problèmes révélés durant la pandémie provenaient de la fabrication juste à temps. Je ne pourrais pas être plus en désaccord. C'est un exemple du manque de savoir dont je parle. Quand on parle de fabrication juste à temps, les gens pensent qu'on n'a pas besoin d'avoir de stocks en réserve.

Cela signifie que c'est du gaspillage d'avoir des stocks dont on n'a pas besoin, mais ce n'est pas du gaspillage d'avoir le matériel nécessaire pour fabriquer ses produits. Quand on emploie certains termes, pour certains programmes, notamment, si les consultants utilisent une liste de vérification (je suis consultant; je ne devrais pas dire cela) sans comprendre l'équilibre à viser, cela cause des problèmes à tout coup. Il faut être efficace avant d'être efficient.

Bien des gens ici ont parlé de collaboration, qui est aussi un élément clé. Dans le secteur qui me préoccupe le plus, les entreprises sont très isolées, elles sont mal interreliées. Elles ne se parlent pas entre elles, ce qui n'est pas du tout le cas dans le milieu des technologies. Elles ne bâtissent pas d'écosystème pour tirer profit du savoir commun. Il faudrait mettre sur pied un écosystème semblable à celui qui existe dans le milieu des technologies, sous l'égide du gouvernement, pour passer à la prochaine étape et être réellement concurrentiels, à mon avis.

Le vice-président (M. Kyle Seeback): Merci beaucoup.

Je tiens à remercier tous les témoins de leur présence aujourd'hui.

J'ai deux ou trois choses à vous signaler. Les trois prochaines réunions seront consacrées à notre étude sur les chaînes d'approvisionnement. Nous entamerons notre étude sur les politiques d'importation des produits de la mer le 21 mai. Si vous avez une liste de témoins à proposer, veuillez la soumettre d'ici le 6 mai à 16 heures.

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>