



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 012

Le lundi 4 avril 2022

Président : M. Peter Schiefke



Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le lundi 4 avril 2022

• (1105)

[Français]

Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à la douzième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le lundi 31 janvier 2022, le Comité se réunit pour étudier l'état de la chaîne d'approvisionnement du Canada.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté le jeudi 25 novembre 2021. Les députés peuvent participer en personne ou par l'application Zoom.

Compte tenu de la directive du Bureau de régie interne du 10 mars 2022, tous ceux qui participent à la réunion en personne doivent porter un masque, sauf les députés, lorsqu'ils sont assis à leur place pendant les délibérations parlementaires.

[Traduction]

J'aimerais prendre quelques instants pour transmettre certaines consignes à nos témoins.

Tout d'abord, veuillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Si vous participez par vidéoconférence, cliquez sur l'icône du microphone pour activer votre micro et le couper ensuite.

En ce qui a trait à l'interprétation, pour ceux qui utilisent Zoom, vous avez le choix au bas de votre écran entre l'anglais ou le français. Pour ceux qui sont dans la salle, vous pouvez utiliser l'oreillette, comme vous le savez, et sélectionner le canal désiré. Je vous rappelle que toutes les observations doivent être adressées à la présidence.

Enfin, pour veiller à ce que les députés aient suffisamment de temps pour poser leurs questions et obtenir des réponses, lorsque votre temps de parole sera écoulé, si vous n'avez pas eu le temps de conclure, je vous en informerai et je vous demanderai de garder vos réflexions pour plus tard, lorsque le même député ou un autre revient sur le sujet ou aborde la même question.

Nous accueillons aujourd'hui M. Daniel-Robert Gooch, président-directeur général de l'Association des administrations portuaires canadiennes, ainsi que Mme Debbie Murray, directrice principale, Politiques et affaires réglementaires; Mme Monette Pasher, présidente intérimaire du Conseil des aéroports du Canada; M. Bob Masterson, président-directeur général — c'est un plaisir de vous revoir, Bob — de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie, ainsi que Mme Kara Edwards, directrice des transports. Nous allons également entendre M. Marko Dekovic, vice-président des

relations publiques de GCT Global Container Terminals Inc.; M. Chris Given, directeur des relations gouvernementales, Syndicat international des marins canadiens; et enfin, Mme Karen Kancens, vice-présidente, Fédération maritime du Canada.

Chers témoins, au nom de tous les membres du Comité, je tiens à vous souhaiter la bienvenue et je vous remercie d'avance pour votre temps et votre témoignage.

Nous allons maintenant entendre les déclarations liminaires de nos témoins. J'invite le représentant de l'Association des administrations portuaires canadiennes à commencer. Vous disposez de cinq minutes.

La parole est à vous.

• (1110)

M. Daniel-Robert Gooch (président-directeur général, Association des administrations portuaires canadiennes): Merci, monsieur le président.

Je tiens à souligner que je me trouve actuellement sur le territoire ancestral non cédé du peuple algonquin anishinabe.

[Français]

Mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de me donner l'occasion de vous rencontrer aujourd'hui dans le cadre de votre étude sur l'état de la chaîne d'approvisionnement du Canada.

Je m'appelle Daniel-Robert Gooch, et j'occupe le poste de président-directeur général de l'Association des administrations portuaires canadiennes, ou AAPC, depuis un peu moins de deux mois.

Je suis accompagné de Mme Debbie Murray, directrice principale, Politiques et affaires réglementaires, qui m'aidera à répondre à certaines de vos questions.

[Traduction]

L'Association des administrations portuaires canadiennes représente les 17 administrations portuaires du Canada, y compris nos plus grands ports comme Vancouver et Halifax, mais aussi de nombreux ports plus petits comme Port Alberni et Saguenay. Bien qu'ils soient tous très différents et confrontés à des défis différents, ils sont tous tournés vers l'avenir et font les investissements nécessaires pour atteindre les objectifs commerciaux du Canada, tout en contribuant de manière positive aux communautés qu'ils desservent et en exerçant leurs activités de manière durable sur le plan financier, social et environnemental.

Demain, les ports maritimes des Amériques célèbreront la Journée des ports de l'hémisphère occidental, jour de reconnaissance du rôle des ports dans l'industrie maritime et dans la prospérité économique de l'hémisphère. Cette année, nous nous concentrons sur le rôle des ports pour faire face à la pandémie mondiale de COVID-19 et appuyer la reprise économique. Votre étude arrive donc à un moment très opportun.

L'Association tient à féliciter le ministre des Transports, M. Alghabra, et ses collègues du Cabinet, pour l'attention que porte le gouvernement aux chaînes d'approvisionnement du Canada. Le Sommet national sur la chaîne d'approvisionnement, qui s'est tenu en janvier, a donné lieu à une discussion approfondie sur les défis auxquels le Canada est confronté aujourd'hui en matière d'approvisionnement et sur ceux qui se profilent à l'horizon.

Le rôle des chaînes d'approvisionnement dans la vie quotidienne des Canadiens et dans la santé de nos secteurs d'exportation n'a jamais été aussi important qu'au cours des deux dernières années. Les administrations portuaires canadiennes ont relativement bien géré les perturbations que l'on a constatées dans d'autres régions du monde. Or, rien ne garantit que nous serons en mesure de surmonter ces difficultés à l'avenir. Nos administrations portuaires sont déterminées à faire le travail nécessaire pour veiller à ce que nous ayons une capacité d'exportation adéquate pour les années à venir, tout en contribuant aux engagements du Canada en matière de changements climatiques, grâce à la décarbonisation et à des moyens novateurs pour améliorer l'efficacité de nos ports et de nos chaînes d'approvisionnement.

Toutes proportions gardées, le transport maritime est déjà le mode de transport qui produit le moins d'émissions de gaz à effet de serre, et nos ports font des progrès à cet égard. Nous avons de nombreuses recommandations sur les façons de renforcer la résilience des chaînes d'approvisionnements et des corridors de navigation, de favoriser la décarbonisation et de faciliter les échanges commerciaux.

Je veux d'abord parler de l'autonomisation de nos ports. Bien que le gouvernement fédéral ait un rôle à jouer lorsqu'il s'agit d'apporter un soutien financier, dont je parlerai dans un instant, une plus grande souplesse financière pour les administrations portuaires du Canada permettrait à bon nombre d'entre elles de financer elles-mêmes les investissements plutôt que de dépendre uniquement du financement fédéral. Pour ce faire, le gouvernement fédéral doit apporter des changements structurels afin de permettre l'accès à des sources de capitaux privés en fonction du risque et d'accélérer la réalisation des grands projets d'infrastructure.

En effet, la plupart des administrations portuaires ont des limites d'emprunt qui ont été fixées il y a plusieurs décennies; elles sont maintenant insuffisantes pour mobiliser les capitaux nécessaires pour répondre à un grand nombre de nos besoins en matière d'infrastructures portuaires. La modification des limites d'emprunt doit être plus simple et plus rapide, et les critères régissant les prêts devraient être établis par les prêteurs commerciaux, comme c'est le cas pour les autres infrastructures.

En outre, nous recommandons également de maintenir le financement des corridors nationaux afin de soutenir la capacité, l'efficacité, l'innovation et la résilience de la chaîne d'approvisionnement, et de combler l'écart entre ce que les administrations portuaires du Canada peuvent financer elles-mêmes aujourd'hui, compte tenu du cadre réglementaire actuel et des réalités économiques auxquelles elles sont confrontées. Les administrations portuaires du Canada

ont reçu environ 880 millions de dollars au titre du Fonds national des corridors commerciaux. Elles peuvent ainsi effectuer des investissements dans de nouvelles technologies, comme au port de Vancouver; améliorer l'efficacité de l'inspection des conteneurs; aménager de nouvelles installations de conteneurs, comme au port de Halifax; et réduire les délais d'inspection à la frontière et réduire la congestion portuaire. Le financement provenant du Fonds aide également les petits ports à répondre à leurs besoins d'entretien et à profiter des débouchés économiques, ce que les faibles volumes et revenus leur permettent difficilement de faire. L'accès aux fonds de la Banque de l'infrastructure du Canada pour tous les projets, quelle qu'en soit l'importance ou la valeur, serait également bénéfique.

Nous devons approuver plus rapidement les projets qui ont fait l'objet d'une consultation appropriée en matière d'évaluation d'impact. Les ports et leurs partenaires et communautés ont investi des ressources importantes dans les processus d'approbation des projets. Pour que les ports puissent optimiser leur rôle dans les chaînes d'approvisionnement, les projets d'infrastructure doivent être approuvés dans les meilleurs délais. Nous sommes favorables à l'établissement d'un fonds consacré à la décarbonisation et à la transition énergétique. L'ensemble de nos chaînes d'approvisionnement en ont grandement besoin, et l'Association recommande la création d'un nouveau fonds ou d'un volet spécifique dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux.

Enfin, le Canada est devenu signataire de la Déclaration de Clydebank sur les corridors maritimes écologiques et nous nous en réjouissons. Il s'agit d'une reconnaissance importante du rôle des ports dans la décarbonisation, et les autorités portuaires du Canada sont ravies de la soutenir. Cependant, nous exhortons le gouvernement fédéral à étendre ce soutien aux administrations portuaires du Canada dans tout le pays.

En conclusion, les autorités portuaires du Canada s'intéressent aujourd'hui à l'avenir et à comment nous allons émerger et prospérer. La reprise post-Covid-19 fournit une occasion unique et critique de positionner le Canada comme leader mondial des chaînes d'approvisionnement portuaires vertes, inclusives et résilientes à l'ère numérique. La reprise nécessitera des échanges commerciaux et une connexion aux réseaux mondiaux pour accroître la prospérité. Les administrations portuaires canadiennes joueront un rôle central pour favoriser la reprise durable de notre pays.

• (1115)

Merci. Je serai heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gooch.

Nous allons maintenant entendre Mme Pasher.

La parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes pour faire votre exposé.

Mme Monette Pasher (présidente intérimaire, Conseil des aéroports du Canada): Monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité, au nom du Conseil des aéroports du Canada, je vous remercie de me donner cette occasion aujourd'hui de m'adresser à vous. Je suis heureuse de vous faire connaître le point de vue de notre secteur sur la résilience de notre chaîne d'approvisionnement, un dossier crucial qui a pris beaucoup d'importance au cours des derniers mois, y compris pour notre secteur.

Nous sommes heureux que les parlementaires souhaitent prendre les mesures nécessaires pour accroître la résilience et l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement du Canada afin que les familles canadiennes puissent obtenir les biens essentiels dont ils ont besoin au quotidien, comme la nourriture et les médicaments. Pour notre part, nous y voyons des possibilités de renforcer notre approche actuelle afin de mieux gérer les perturbations et de rester concurrentiels.

Le Conseil des aéroports du Canada représente plus de 100 aéroports partout au pays. Nos membres gèrent la quasi-totalité du fret aérien et du trafic international de passagers, et 90 % du trafic intérieur de passagers. L'année avant la pandémie, les aéroports canadiens ont desservi pas moins de 160 millions de passagers en plus d'employer 200 000 personnes.

Comme les membres du Comité le savent, la pandémie a eu des répercussions énormes sur notre secteur, principalement en raison de la forte baisse du volume de passagers, qui constitue notre principale source de revenus. La pandémie a également mis en perspective le rôle important que jouent les aéroports dans les chaînes d'approvisionnement du Canada. Compte tenu de l'explosion du commerce électronique et de l'augmentation du volume des colis en proportion des marchandises expédiées, les aéroports jouent un rôle important en tant que plaques tournantes essentielles aux chaînes d'approvisionnement mondiales. Nos aéroports sont des lieux où transitent des avions cargo, mais sachez que les vols de passagers transportent aussi un important volume de fret.

Par exemple, si l'on exclut le commerce avec les États-Unis, avant la pandémie, près de 25 % des importations et des exportations du Canada étaient expédiées par avion. Qui plus est, 80 % de notre commerce électronique transfrontalier est transporté par voie aérienne. Le fret aérien express, les produits pharmaceutiques et de santé, ainsi que les aliments et les boissons sont trois catégories de marchandises qui dépendent du fret aérien pour une partie importante du transport en raison de leurs exigences en matière d'expédition.

Par conséquent, d'après les tendances, nous prévoyons que notre secteur continuera à jouer un rôle de plus en plus important dans les chaînes d'approvisionnement. Cela signifie qu'il faudra envisager une série de mesures pour protéger ces chaînes et soutenir leur croissance et leur résilience, de sorte que les portes d'entrée interconnectées du Canada permettent aux Canadiens d'obtenir ce dont ils ont besoin plus efficacement.

En ce qui concerne notre secteur, il y a une série de recommandations que nous aimerions présenter aujourd'hui.

Notre première recommandation porte sur les infrastructures. Nous recommandons de reconstituer le Fonds national des corridors commerciaux et de prévoir des fonds pour des investissements dans les infrastructures et l'amélioration de l'accès par voie terrestre. Pour ce qui est du fret aérien, il sera essentiel de mener une planification prospective active de l'utilisation des terrains industriels et des routes près des zones logistiques les plus importantes au pays, y compris les aéroports.

Nous devons aussi moderniser nos zones franches actuelles afin de créer de véritables zones de libre-échange qui permettront au Canada d'être plus concurrentiel et d'attirer des entreprises. À l'heure actuelle, il y a beaucoup de confusion entourant les zones franches au Canada. Celles-ci ne sont pas concurrentielles et constituent un fardeau administratif dont les avantages sont minimes. Il faut légiférer à cet égard.

Avec les perturbations que connaissent nos chaînes d'approvisionnement, le Canada a la possibilité d'en tirer profit, mais nous devons réduire la paperasserie et les formalités administratives et créer une plateforme technologique numérique commune pour le transport et le dédouanement des marchandises. Nous devons faire en sorte qu'il soit plus facile pour les entreprises et les expéditeurs de faire transiter des marchandises par le Canada. Il est plus difficile de naviguer dans une myriade de cadres et d'exigences juridiques différents dans un environnement fortement axé sur le papier et un système fragmenté.

Les droits de septième liberté pour le transport exclusif de fret doivent également faire l'objet d'un examen. L'Organisation de l'aviation civile internationale préconise l'adoption à plus grande échelle des droits de septième liberté afin de favoriser une plus grande résilience de la chaîne d'approvisionnement mondiale. Pour nous, cela permettrait d'accroître les débouchés commerciaux avec les États-Unis et créerait une source de revenus importante pour notre pays.

Un autre élément clé est la protection et le développement du bassin de main-d'œuvre du Canada. Nous continuerons d'avoir besoin de chauffeurs, de pilotes, de manutentionnaires et bien plus encore. Il faudrait accroître l'accès à la formation et offrir des possibilités de carrière à long terme afin d'attirer les travailleurs et les maintenir en poste en vue de répondre aux besoins du Canada.

• (1120)

J'espère vous avoir donné un bon aperçu du rôle que jouent les aéroports dans la chaîne d'approvisionnement du Canada.

C'est ce qui met fin à ma déclaration. Je suis impatiente de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, madame Pasher.

Nous allons maintenant entendre M. Masterson, de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie.

Monsieur Masterson, la parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes pour faire votre exposé.

M. Bob Masterson (président-directeur général, Association canadienne de l'industrie de la chimie): Merci, monsieur le président. Je suis heureux de vous revoir. Cela fait longtemps.

Je suis accompagné aujourd'hui de Kara Edwards, notre directrice des transports.

L'industrie de la chimie au Canada est le troisième plus grand secteur manufacturier au Canada et le deuxième expéditeur de marchandises par rail en importance. Chaque jour, nous expédions 550 wagons — cela représente plus de 4 000 par semaine — et ce, 52 semaines par année. Notre industrie continue d'être solide à l'échelle mondiale et, depuis quelques années, certains signes nous indiquent que le Canada pourrait participer à une recrudescence des investissements dans le secteur.

À l'heure actuelle, plus de 10 investissements de calibre mondial ont été proposés en Alberta et au Québec. Chacun de ces investissements vise la carboneutralité dès le départ, et chacun d'entre eux est destiné à desservir non seulement les marchés canadiens, mais surtout les marchés mondiaux.

Compte tenu des difficultés auxquelles notre industrie est confrontée en raison des limites de notre infrastructure de transport essentielle, nous vous demandons de prendre des mesures intentionnelles et significatives pour développer notre infrastructure de transport afin que ces nouveaux produits dont le monde a tant besoin — et que le Canada aura avantage à produire — puissent atteindre les clients auxquels ils sont destinés.

Nous devons aussi, de temps à autre, adopter une perspective à plus long terme. Le Canada voudrait atteindre le cap des 100 millions d'habitants d'ici la fin du siècle, ce qui représente 500 000 nouveaux Canadiens par année. Je pense tout le temps à ce chiffre: 100 millions d'habitants. L'infrastructure ferroviaire et de transport dont nous disposons aujourd'hui est déjà limitée. Vous avez donc un énorme travail à accomplir pour convaincre le gouvernement et les Canadiens de ce qu'il faut faire pour permettre à notre infrastructure essentielle de se développer afin de répondre aux besoins de cette économie croissante.

Notre chaîne d'approvisionnement et notre réseau de transport sont essentiels à la réalisation de ces objectifs, tant pour notre industrie que pour l'économie du pays. Le réseau doit être sûr, résilient, compétitif et, surtout, beaucoup plus fiable qu'il ne l'est aujourd'hui. Malheureusement, ce n'est pas le cas actuellement.

Nous sondons régulièrement nos membres au sujet de leurs besoins et leurs expériences en matière de transport. Aujourd'hui, 76 % de nos membres — je le répète, nous sommes le troisième secteur le plus important du pays — indiquent que leurs activités ont été affectées par les diverses perturbations de la chaîne d'approvisionnement au cours des 24 derniers mois. C'est énorme. J'ajouterais un autre élément, puisque j'en parle souvent: 55 % de nos membres nous ont dit qu'ils avaient perdu des ventes au Canada et à l'étranger en raison des perturbations du service de transport ferroviaire.

Vous l'avez déjà entendu, car on en a parlé plus tôt, mais nous devons absolument nous assurer que le financement destiné aux corridors commerciaux nationaux est utilisé aux fins prévues et augmente en fonction des besoins de la population et de l'économie croissantes. Il est très important de contribuer à renforcer la résilience de notre réseau de transport ferroviaire en particulier.

Notre mémoire comprend plusieurs autres recommandations. Compte tenu du temps qui m'est imparti, je ne vais pas m'étendre là-dessus pour l'instant, mais j'aimerais parler de quelques-unes d'entre elles très brièvement.

Au cours de la dernière décennie, nous avons assisté presque chaque année à de graves perturbations du réseau ferroviaire, qu'il s'agisse d'arrêts de travail, de blocages, de lock-out ou d'événements météorologiques. Les perturbations sont trop nombreuses pour que je les énumère toutes. Cela inclut même les grèves — et n'oubliez pas qu'en prévision d'une grève, une industrie comme la nôtre sera paralysée. Nous ne serons pas autorisés à expédier des marchandises. Nous serons soumis à un embargo. Nous ne pourrions même pas mettre les wagons sur les rails en sachant qu'une grève ou un lock-out se prépare, car certaines de ces marchandises sont dangereuses et ne peuvent tout simplement pas rester bloquées sur une voie de garage.

De plus, lorsque les activités reprennent, par exemple à la fin d'une grève, il faut parfois des semaines pour que le système retrouve une fluidité normale. Ces perturbations sont importantes.

Elles font perdre des ventes dont la valeur se chiffre en milliards de dollars et elles ternissent notre réputation de fournisseur fiable.

La recommandation la plus importante serait de trouver un moyen d'éviter les conflits de travail dans le secteur ferroviaire. Chaque semaine de perturbation occasionne des retards ou des pertes de l'ordre de 532 millions de dollars. Je tiens à préciser que les États-Unis n'ont pas connu une telle perturbation depuis 100 ans. Leur Railway Labor Act garantit de meilleurs résultats pour tous. Nous encourageons le Comité à se pencher très attentivement sur la situation aux États-Unis pour que nous puissions nous en inspirer.

Merci, monsieur le président, de m'avoir donné cette occasion de m'adresser au Comité. Nous sommes impatients de répondre à vos questions au sujet de nos nombreuses autres recommandations.

• (1125)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Masterson.

Nous allons maintenant entendre M. Dekovic, de GCT Global Container Terminals Incorporated.

La parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes pour faire votre exposé.

M. Marko Dekovic (vice-président, Relations publiques, GCT Global Container Terminals Inc.): Bonjour, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité. Je vous remercie de m'avoir invité à témoigner devant vous aujourd'hui dans le cadre de votre importante étude sur les chaînes d'approvisionnement.

Je m'appelle Marko Dekovic, et je suis vice-président des relations publiques chez GCT Global Container Terminals. Je m'adresse à vous depuis les territoires traditionnels et visés par des traités des Salish du littoral en Colombie-Britannique.

GCT a son siège social à Vancouver et exploite deux terminaux à conteneurs. GCT Vanterm, d'une capacité d'environ 850 000 équivalents vingt pieds — EVP —, est situé à Burrard Inlet, dans le centre-ville de Vancouver. L'autre terminal est GCT Deltaport et se trouve à Roberts Bank, près de la ville de Delta, avec une capacité actuelle de 2,4 millions d'EVP. C'est actuellement le plus grand terminal à conteneurs du Canada, mais le terminal Fairview de Prince Rupert nous rattrape rapidement. Nous sommes des locataires clés de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

GCT appartient majoritairement à des intérêts canadiens, avec trois grands investisseurs institutionnels, à savoir le Régime de retraite des enseignantes et des enseignants de l'Ontario, la British Columbia Investment Management Corporation et IFM Investors. Les actionnaires de GCT sont des investisseurs chevronnés qui investissent depuis longtemps dans les infrastructures et qui ont à cœur la croissance globale du secteur des infrastructures commerciales au Canada et à l'étranger.

Grâce à son expérience dans le domaine du transport maritime, depuis 1907, GCT est particulièrement bien placée pour conseiller votre comité sur les façons de renforcer notre chaîne d'approvisionnement.

Tout d'abord, en ce qui concerne les effets de la pandémie et des changements climatiques sur la chaîne d'approvisionnement, il ne fait aucun doute que les deux dernières années ont apporté leur lot de perturbations majeures dans l'ensemble du réseau logistique, qu'il s'agisse de la forte contraction économique attribuable à l'arrêt de la production et des ports en Asie ou du rebond spectaculaire alors que l'économie redémarrait et qu'il fallait répondre aux nouvelles demandes des consommateurs.

Le Canada n'est pas à l'abri des problèmes concernant la chaîne d'approvisionnement mondiale. Nous avons été témoins de ces problèmes dans les secteurs de la fabrication, du camionnage, de l'approvisionnement en matières premières, de l'entreposage et de la distribution. De plus, les événements météorologiques extrêmes qui ont frappé la Colombie-Britannique, notamment les inondations et les feux de forêt dévastateurs, ont perturbé le transport ferroviaire et ainsi causé un arriéré de navires en attente de déchargement dans les aires de mouillage du port de Vancouver. Cette situation a donné lieu à des perturbations de la chaîne d'approvisionnement, à une hausse des frais d'expédition et à des délais de livraison plus longs.

Cependant, il est important de préciser que la capacité des conteneurs dans les terminaux maritimes de la côte Ouest du Canada n'a pas contribué à la situation. La capacité des terminaux à conteneurs est largement suffisante au sein du réseau. En fait, la porte d'entrée canadienne du Pacifique a su très bien gérer l'augmentation de la demande causée par la pandémie, grâce à des investissements progressifs, intelligents et axés sur le marché de la part des exploitants de terminaux et à la collaboration de l'industrie, comme la communication de renseignements, les réservations de camions et autres, sans compter le travail acharné des travailleurs essentiels de la chaîne d'approvisionnement.

Par conséquent, les difficultés liées à la chaîne d'approvisionnement dont nous avons été témoins montrent qu'il est nécessaire de s'attaquer à un problème plus vaste: nous devons renforcer la résilience pour garantir des opérations fiables dans les terminaux portuaires du pays et éviter davantage de répercussions et de perturbations liées au climat dans les chaînes d'approvisionnement. Nous recommandons au gouvernement d'investir dans des infrastructures d'usage commun à l'extérieur des terminaux destinées à faciliter les échanges commerciaux et à renforcer la résilience. La chaîne d'approvisionnement n'est pas plus forte que le plus faible de ses maillons. Comme nous l'avons constaté, le fait d'avoir un corridor routier et ferroviaire traversant les Rocheuses canadiennes, qui peut être détruit par les changements climatiques, est clairement une lacune que le gouvernement doit combler.

En ce qui concerne le deuxième point de l'étude, l'état actuel du transport par conteneurs au Canada, je répète que la capacité des terminaux à conteneurs de la côte Ouest n'est pas en cause dans les difficultés liées à la chaîne d'approvisionnement. À vrai dire, le Canada a une capacité de terminal à conteneurs permettant de répondre aux demandes actuelles et futures. À l'heure actuelle, il y a une capacité excédentaire de plus d'un million d'EVP au sein du réseau, ce qui ne tient même pas compte des 1,2 million d'EVP supplémentaires actuellement en construction qui seront prêts au cours des trois prochaines années, tant à Prince Rupert qu'à Vancouver. Bien que la côte Ouest du Canada puisse avoir besoin un jour d'une capacité supplémentaire de terminal à conteneurs, tout indique que ce sera dans les années 2030, et non en 2025, comme certains l'ont laissé entendre.

Le rapport sur le trafic de conteneurs récemment publié par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser fait état d'une baisse de 2 % du volume d'EVP chargés ou remplis, et d'une augmentation massive des exportations de conteneurs vides. Cela indique qu'il y a un déséquilibre dans la chaîne d'approvisionnement. En outre, le port a également signalé une diminution de 9 % du trafic de navires porte-conteneurs en 2021, ce qui signifie que davantage de marchandises sont transportées par des navires moins nombreux mais plus grands. Cela confirme ce que GCT et d'autres exploitants de terminaux disent depuis le début: l'augmentation de la taille des navires et la consolidation des transporteurs maritimes ne nécessitent pas la construction de plus de terminaux portuaires; nous avons plutôt besoin de plus d'infrastructures de soutien qui permettront de maintenir le rythme du volume de marchandises à chaque visite.

D'ailleurs, le projet de terminal 2 de Roberts Bank de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser est donc une solution à un problème qui n'existe pas. Ce projet fournira essentiellement plus de places de stationnement alors qu'il y a moins de voitures. L'administration portuaire doit réfléchir à son mandat principal et à ce qu'elle peut réellement faire pour aider à relever les défis de la chaîne d'approvisionnement en collaboration avec l'industrie.

En cette période de reprise post-pandémique, nous recommandons au gouvernement fédéral d'examiner l'analyse de rentabilisation, les besoins et les exigences en matière d'expansion de la capacité des terminaux à conteneurs sur la côte Ouest du Canada, compte tenu des réalités actuelles du marché et bien avant que les organismes gouvernementaux ne prennent des décisions importantes sur les projets. Nous pensons qu'il s'agira d'une mesure importante dans le contexte de l'examen de la modernisation des ports qui, nous l'espérons, se terminera cette année.

• (1130)

J'aimerais remercier le Comité de m'avoir donné l'occasion de comparaître aujourd'hui. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Dekovic.

Notre prochain témoin est M. Given, du Syndicat international des marins canadiens.

Monsieur Given, vous avez cinq minutes. La parole est à vous.

M. Chris Given (directeur, Relations gouvernementales, Syndicat international des marins canadiens): Merci, monsieur le président et membres du Comité, de prendre le temps de nous écouter aujourd'hui.

Je m'appelle Chris Given et je suis le directeur des relations gouvernementales au Syndicat international des marins canadiens. Notre syndicat représente des milliers de marins, des Canadiens et des résidents permanents, qui travaillent à bord de tous les types de navires battant pavillon canadien qui circulent dans les eaux de toutes les régions du Canada.

Nous sommes très heureux d'être ici parmi vous aujourd'hui pour parler de l'état de la chaîne d'approvisionnement du Canada.

Le secteur du transport maritime intérieur et les marins canadiens jouent un rôle essentiel dans le soutien et le maintien des chaînes d'approvisionnement du Canada. Dans la Voie maritime du Saint-Laurent et dans les Grands Lacs seulement, les vaisseaux canadiens livrent plus de 230 millions de tonnes métriques de cargaison, d'une valeur qui dépasse les 100 milliards de dollars par année. Les vaisseaux livrent des cargaisons comme le minerai de fer, le sel de voirie, des produits pétroliers, de la pierre, du ciment et des produits agricoles destinés à la consommation intérieure et outre-mer. Les agriculteurs, les producteurs d'acier, les entreprises de construction, les fabricants de produits alimentaires, et les centrales électriques nord-américaines, ainsi que les ménages canadiens, dépendent tous du transport maritime.

La pandémie de COVID-19 a eu des répercussions majeures sur les marins du monde entier. Les marins qui participent au commerce international ont connu des moments très difficiles durant la pandémie, car des milliers de travailleurs ont été coincés à bord des navires, certains pendant 20 mois, quand la permission au sol leur était refusée, ainsi que, en conséquence, l'accès à des soins médicaux dans beaucoup de pays. Même si la main-d'œuvre canadienne a échappé aux pires conditions épouvantables qu'ont endurées les marins qui font du transport international, la situation n'a pas été facile à vivre.

Quand on parle de « rebâtir en mieux », il faut s'assurer que les programmes actuels et à venir respectent les droits des travailleurs et protègent la santé et la sécurité de ces derniers. En tant qu'industrie, nous sommes fiers de dire que le transport maritime intérieur s'est poursuivi sans interruption majeure tout au long de la pandémie. L'industrie et les syndicats ont bien fait de collaborer pour faire en sorte que les vaisseaux continuent de naviguer et de livrer les produits pour les Canadiens.

Ce qui revêt une grande importance pour l'industrie de transport intérieur — à la fois pour les syndicats et les propriétaires des vaisseaux —, ce sont les règlements de la Loi sur le cabotage, selon lesquels l'ensemble du transport intérieur de biens ou de passagers doit être effectué par des vaisseaux battant pavillon canadien et employant un équipage canadien. La pandémie de COVID-19 a grandement fait ressortir qu'une flotte nationale de bateaux spécialisée et une main-d'œuvre compétente et bien formée sont essentielles pour assurer la sécurité de notre chaîne d'approvisionnement. Ce secteur de l'industrie, qu'on appelle le cabotage, a évité en grande partie les retards dans la chaîne d'approvisionnement et les difficultés vécues par le secteur du transport maritime international. Cela a été le cas tout au long de la pandémie, et de nombreux pays réorientent leurs efforts pour s'assurer d'avoir suffisamment de flottes appartenant à des citoyens et exploitées par eux, qui seront en mesure d'assurer le transport de biens et de passagers.

Dans le cadre de l'examen du Comité des solutions possibles pour rendre la chaîne d'approvisionnement plus résiliente, nous recommandons vivement que le cabotage et le secteur du transport intérieur jouent un rôle essentiel pour atténuer certains problèmes de congestion qui sont de plus en plus graves. Par exemple, le transport maritime à courte distance pourrait agir comme liaison complémentaire au transport routier ou ferroviaire. Même si les grands navires internationaux déposent leurs cargaisons conteneurisées dans les grands ports des côtes, très peu de ces conteneurs sont transportés vers l'intérieur du pays par des vaisseaux plus petits ou par remorqueur et chaland. Il y aurait là des occasions de mettre à profit une des infrastructures de la chaîne d'approvisionnement les plus sous-utilisées du Canada: le réseau même de la voie maritime.

Puisqu'un seul vaisseau aux dimensions adaptées à la voie maritime peut transporter la même charge de cargaisons qu'environ 300 wagons de chemins de fer ou presque 1 000 camions, l'utilisation des vaisseaux canadiens pour réduire la congestion de conteneurs serait une solution sûre et durable. Cela s'est déjà fait dans l'Arctique, où de nombreuses entreprises canadiennes de transport maritime assurent chaque année le ravitaillement par mer dans l'Arctique, offrant ainsi la livraison saisonnière de biens essentiels, en bonne partie dans des conteneurs, aux collectivités des régions arctiques du Canada.

En plus de répondre à la nécessité d'assurer la résilience, le transport maritime peut aider le Canada à répondre à son besoin de réduire les émissions nocives et de s'attaquer aux problèmes liés à la durabilité dans la chaîne d'approvisionnement. Les propriétaires de navires canadiens ont investi plus de 4 milliards de dollars au cours des 10 dernières années pour mettre en état et construire des vaisseaux canadiens qui emploient les toutes dernières technologies des moteurs et des combustibles, permettant au transport maritime de se vanter des plus faibles taux d'émissions par tonne de biens transportés de tous les modes de transport.

Comme l'indique le Plan de réduction des émissions pour 2030 publié très récemment, le gouvernement du Canada prévoit se pencher plus particulièrement sur l'utilisation de l'ammoniac comme carburant marin de substitution. Cela ne peut que favoriser la réduction des émissions du secteur.

En résumé, le Canada peut se vanter de vaisseaux qui comptent parmi les plus avancés du monde sur le plan technologique et qui produisent les émissions les plus faibles du monde. Ils sont la propriété — et sont exploités par — des entreprises canadiennes de transport maritime bien établies qui sont prêtes à investir pour augmenter la jauge et, ainsi, la capacité de transport. L'équipage est formé de marins canadiens et résidents permanents, qui sont parmi les mieux formés et les mieux informés du monde, et qui ont un accès continu aux meilleurs formateurs des écoles de marine et des installations de formation du Canada.

Dans le cadre des travaux du Comité, nous vous encourageons à chercher des moyens de renforcer ce segment de la chaîne d'approvisionnement et de profiter de l'occasion pour augmenter le nombre d'emplois et la quantité d'investissements dans le secteur de transport maritime interne, en faisant appel aux vaisseaux battant drapeau canadien et aux travailleurs canadiens.

Merci beaucoup de l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions plus tard.

• (1135)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Given.

Notre prochaine témoin est Karen Kancens, de la Fédération maritime du Canada.

Madame Kancens, la parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes pour vos observations préliminaires.

Mme Karen Kancens (vice-présidente, Fédération maritime du Canada): Merci beaucoup.

C'est un plaisir d'être ici aujourd'hui.

Je m'appelle Karen Kancens. Je suis la vice-présidente de la Fédération maritime du Canada, l'association qui représente les propriétaires, les exploitants et les agents maritimes des vaisseaux océaniques qui transportent les importations du Canada à destination des marchés canadiens et les exportations en provenance des marchés internationaux.

Les vaisseaux de nos membres chargent et déchargent leurs cargaisons dans des ports partout au Canada. Ils transportent toutes sortes de biens, allant des biens et produits de consommation en conteneur aux produits secs en vrac comme le grain et le minerai de fer et les liquides en vrac comme le pétrole brut et les produits pétroliers, en passant par les marchandises liées à un projet, comme la machinerie lourde et les pièces industrielles. Ces vaisseaux, tous des bâtiments océaniques battant pavillon étranger, transportent pratiquement tous les produits du commerce maritime international du Canada et jouent un rôle essentiel dans la liaison entre les importateurs et les exportateurs canadiens et les clients partout dans le monde.

Même si nous avons tendance à regarder les défis de la chaîne d'approvisionnement canadienne à travers notre propre prisme particulier, je crois que nous pouvons tous convenir que le système a subi un stress immense ces deux dernières années. Je pense que nous pouvons aussi convenir qu'une bonne partie de ce stress a été précipitée par deux grands facteurs. Premièrement, il y a eu les confinements et les pénuries de main-d'œuvre créées partout dans le monde par la pandémie de COVID-19, et, ensuite, il s'est ensuivi l'augmentation sans précédent de la demande pour les produits de consommation importés, dont la plupart arrivent en Amérique du Nord dans des conteneurs, à bord des vaisseaux en provenance d'Asie.

Ces événements ont eu des effets dévastateurs sur notre système de transport — et je veux dire au niveau international — en créant des problèmes comme la congestion chronique et des durées de rotation prolongées aux terminaux, et un manque d'espaces de quai et d'équipements, ainsi que des retards dans de nombreux points de service le long du système de transport terrestre, notamment en ce qui a trait au transport routier et ferroviaire, ainsi qu'aux points d'entreposage. Même si nous sommes toujours confrontés à ces pressions, nous avons confiance que ces conditions finiront par disparaître, surtout au fur et à mesure que le statut de la COVID-19 passe de pandémie au statut d'endémie et que le niveau actuel de la demande pour les produits importés revient à la normale.

Une chose que nous entendons souvent est que l'état actuel de la chaîne d'approvisionnement représente d'excellentes nouvelles pour les transporteurs de conteneurs, et que leur capacité à former des alliances et d'autres types d'ententes collaboratrices est un des facteurs principaux qui ont tellement limité la capacité de transport de conteneurs, tout en faisant augmenter les profits. Selon ceux qui poursuivent ce raisonnement, le Canada devrait accroître la réglementation du secteur du transport de conteneurs, surtout en interdisant complètement aux transporteurs de conteneurs de conclure de telles ententes.

Ce genre de mesure n'aurait que peu d'effet sur les embouteillages, les retards et les problèmes relatifs aux prix que vivent actuellement les intervenants de la chaîne d'alimentation. En fait, elles risqueraient de dissuader complètement certains transporteurs de desservir le marché canadien. Les ententes opérationnelles entre les transporteurs de conteneurs sont des composantes essentielles du réseau de service mondial; la plupart des transporteurs comptent sur

elles pour contrer les coûts d'investissement extrêmement élevés que nécessitent les affaires dans le marché de transport des conteneurs.

Dans le cadre de ces accords, les partenaires s'entendent pour partager la jauge des vaisseaux et les ressources opérationnelles, ce qui leur permet d'offrir des services réguliers à plus de ports, en servant de vaisseaux plus grands et plus efficaces que ce qui serait possible s'ils exploitaient tous indépendamment leurs vaisseaux. Environ 80 % des services de transport de conteneurs du monde sont offerts par des parties ayant signé une forme ou une autre d'une entente opérationnelle, et je ne saurais trop insister sur le rôle de celles-ci pour garantir la disponibilité de services de transport stables et économiques pour l'acheminement des produits dans le monde.

Puisque, à notre avis, viser les alliances des transporteurs serait une réponse malavisée pour relever les défis actuels, quels genres de mesures faudrait-il prendre pour renforcer notre chaîne alimentaire, et surtout sa capacité à faire face aux chocs et perturbations à l'avenir? À mon avis, il faut se concentrer sur trois facteurs principaux: l'infrastructure, la numérisation et la capacité.

Premièrement, nous avons besoin d'une approche nationale coordonnée à l'investissement dans les infrastructures, une approche qui soit liée au programme de croissance commerciale et de diversification du commerce du Canada, et qui repose sur des objectifs clairs pour les projets approuvés et sur des paramètres clairs pour mesurer la réussite.

Deuxièmement, nous avons besoin d'une stratégie de numérisation de la chaîne d'approvisionnement nationale qui vise à relier les plateformes numériques que les ports et les autres intervenants ont déjà mises en place, et à profiter des avantages qui en résultent afin d'optimiser la performance de l'ensemble du système.

● (1140)

Enfin — et c'est peut-être le facteur le plus important —, nous devons trouver des moyens d'injecter temporairement du capital dans le système de transport canadien afin d'en accroître la capacité à répondre à certains besoins précis. Cela pourrait signifier, entre autres, une meilleure utilisation des corridors commerciaux sous-utilisés, la simplification des exigences de déclaration quand les vaisseaux doivent changer de ports d'escale, ou l'élimination des obstacles réglementaires qui font qu'il est difficile de se servir de toutes les ressources disponibles dans une situation donnée.

À notre avis, quoi que nous réserve l'avenir, la meilleure façon de placer la chaîne d'approvisionnement en position favorable pour assurer sa réussite serait à l'aide de cette combinaison de stratégies à long terme et de solutions à court terme.

Je vais m'arrêter là. Je serais très heureuse de répondre à vos questions.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, madame Kancens.

Le greffier me fait savoir que vous n'avez peut-être pas encore sélectionné votre microphone dans Zoom. Avant d'entamer la période des questions, nous voulons nous assurer que vous êtes en mesure de le faire. Si vous pouviez confirmer cela, ce serait utile.

Mme Karen Kancens: Je ne suis pas certaine de comprendre.

Le président: Monsieur le greffier, aimeriez-vous intervenir rapidement pour expliquer à Mme Kancens ce qu'il faut faire?

Le greffier du comité (M. Michael MacPherson): Bien sûr.

En bas à gauche, vous verrez une petite icône en forme de microphone, avec une petite flèche à côté. En sélectionnant la flèche, vous verrez plusieurs choix de sélection. Nous voulons nous assurer que vous sélectionnez votre casque sous la rubrique « sélectionnez votre microphone ». Assurez-vous que ce soit votre casque qui est sélectionné.

Le président: C'est parfait. Merci beaucoup, madame Kancens.

Mme Marilyn Gladu commencera la série de questions pour nos témoins aujourd'hui.

Madame Gladu, vous avez la parole. Vous disposez de six minutes.

Mme Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins pour leurs excellents témoignages aujourd'hui.

Je vais d'abord interroger mon ami Bob Masterson. J'ai entendu ce que vous avez dit concernant les perturbations du service ferroviaire et les mesures à prendre. À votre avis, devrions-nous considérer le service ferroviaire comme un service essentiel et, selon le schéma des États-Unis, soumettre immédiatement les négociations à l'arbitrage exécutoire?

M. Bob Masterson: En effet. On parle beaucoup de l'harmonisation de la réglementation avec les États-Unis, et ce serait un bon point de départ, mais j'aurais une petite correction à apporter. Les États-Unis ne passent pas tout de suite à l'arbitrage exécutoire. Premièrement, les deux parties présentent leurs demandes et leurs besoins. Elles procèdent à des discussions, tout comme au Canada. Si elles ne parviennent pas à s'entendre, elles procèdent à la médiation. Si cela n'aboutit pas, on leur propose de passer à l'arbitrage exécutoire. Si elles choisissent de ne pas le faire, il s'ensuit une période de restriction. On leur donne plus de temps pour réfléchir à leurs positions. On leur offre une médiation plus poussée et, finalement, on leur offre de nouveau la possibilité d'un arbitrage exécutoire. S'ils refusent, les parties peuvent toujours faire la grève ou imposer un lock-out, mais, rendu là, il y a déjà eu tellement de discussions que ce résultat est très rarement atteint.

Encore une fois, la législation existe sous une forme ou une autre depuis 1926, et on n'y voit pas les types de perturbations du service ferroviaire dont on est témoins ici. Il n'est ni dans l'intérêt des syndicats ni dans celui des propriétaires de faire la grève ou d'imposer un lock-out. Rendu là...

Mme Marilyn Gladu: Très bien. Merci beaucoup.

Je passe à Mme Pasher avec une question concernant les aéroports. Lorsqu'on constate l'augmentation du volume de marchandises transportées, on constate la nécessité d'accroître la capacité. À Sarnia, l'aéroport n'est plus utilisé. Nous avons le statut de zone franche et, bien sûr, nous sommes bien situés, près des États-Unis.

Est-ce le genre de possibilité dont vous parliez pour accroître la capacité?

• (1145)

Mme Monette Pasher: Oui. Tout au long de la pandémie... Nous devons garder à l'esprit que 60 % de nos produits ont été transportés dans les soutes des aéronefs à passagers. C'était très problématique, tout au long de la pandémie, quand beaucoup des services passagers ont été supprimés. Cela commencera à se repla-

cer. On a vu une transition des transporteurs aériens vers des navires de charge.

En ce qui a trait aux zones franches, la façon de fonctionner actuelle n'est pas favorable à la concurrence. Elles constituent un fardeau administratif. Elles ne créent quasiment pas de répercussions positives pour inciter les compagnies à venir ici et ajouter de la valeur aux produits. Le processus est tout simplement trop lourd. Il faut examiner ce que font d'autres compétences, comme, Singapour, Hong Kong et la Chine, où cela se fait correctement, parce que nous pourrions créer beaucoup d'emplois au Canada.

Mme Marilyn Gladu: J'ai deux questions pour vous, monsieur Dekovic. Vous avez parlé des changements qu'il faut apporter aux infrastructures à l'extérieur des terminaux. J'aimerais en savoir davantage. Je m'intéresse aussi à l'idée de réduire les émissions au moyen d'un virage qui réduirait le nombre de camions sur les routes pour favoriser le transport maritime.

Je m'intéresse à ce que vous avez à dire à propos de ces deux idées.

M. Marko Dekovic: La réponse à la première question est que nous recommandons de faire des investissements dans l'infrastructure des utilisateurs généraux à l'extérieur des terminaux. Comme il a été souligné, lors des phénomènes climatiques externes, qu'il s'agisse d'inondations ou d'incendies, ou des perturbations au service ferroviaire comme celles produites en 2020, l'ensemble de la porte d'entrée de la côte Ouest, notamment le port de Vancouver, est coupé du reste du pays. On pourrait construire sept nouveaux terminaux au port de Vancouver et chacun serait coupé si l'infrastructure d'entrée, routière ou ferroviaire, était infranchissable ou manquait de résilience.

Cet élément est essentiel et c'est là d'après nous où il y a des lacunes. C'est là où le gouvernement devrait intervenir... Le secteur privé investira toujours dans les ports de mer qui desservent les services ferroviaires ou par camion; cela a toujours été le cas. Les terminaux maritimes de la Colombie-Britannique ont une histoire longue et fructueuse d'expansions et d'investissements du secteur privé.

Votre deuxième question concernait le transport maritime à courte distance. Je crois que c'était une observation d'un autre témoin, mais je peux en parler parce qu'en fait, nous procédons à une expansion progressive dans le cadre du projet d'ajout d'un quatrième poste d'amarrage au terminal GCT Deltaport. Dans ce projet, nous avons inclus la possibilité d'ajouter un poste d'amarrage pour les lignes maritimes à courte distance, qui servirait au transport des conteneurs par chaland, par exemple, le long du fleuve Fraser, si jamais des terminaux de transport maritime à courte distance étaient établis le long du fleuve.

Bien entendu, transporter plus ou moins un millier d'EVP par chaland sur le fleuve pourrait éliminer mille trajets ou plus de camions du réseau routier déjà congestionné du Lower Mainland, en plus, évidemment, de réduire les émissions.

Mme Marilyn Gladu: Excellent.

Monsieur Gooch, à votre avis, que doit faire le gouvernement fédéral pour garantir la croissance de la capacité, en ce qui a trait aux infrastructures, à l'automatisation et au rôle de l'ASFC?

M. Daniel-Robert Gooch: Merci, monsieur le président. Je suis heureux de répondre.

Il y a beaucoup à faire, comme vous l'avez mentionné. Voilà pourquoi nous demandons — et nous appuyons les demandes des autres — l'élaboration d'une stratégie nationale sur la chaîne d'alimentation. Pour cela, il faut repérer, encourager et promouvoir des corridors commerciaux clés réservés, par exemple, cette merveilleuse route marine dont nous disposons dans les Grands Lacs et le réseau du Saint-Laurent.

En ce qui a trait aux investissements pour accroître la capacité, évidemment, c'est très important pour les administrations portuaires du Canada, tant sur le plan de la capacité physique que de la capacité virtuelle, lesquelles on peut obtenir grâce à des investissements dans les technologies et l'innovation. Cela permet d'accroître l'efficacité de la capacité existante.

Je dirais qu'il y a plusieurs facteurs...

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gooch. Vous devrez garder cela pour la prochaine série de questions.

Monsieur Badawey, vous avez la parole. Vous avez six minutes.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier les témoins d'avoir participé à cette réunion.

Dans les témoignages d'aujourd'hui, les témoins ont énoncé des objectifs commerciaux. On a parlé de la relance des ports. J'ai entendu parler des chaînes d'approvisionnement, de la résilience des corridors de navigation et d'améliorer l'accès fondé sur le risque aux capitaux de source privée.

Mesdames et messieurs, je suppose que le contexte de ma question se résume en ceci: la redondance; les investissements dans les corridors commerciaux multimodaux stratégiques; la modernisation des ports; l'intégration des données sur la distribution; la logistique numérique; la poursuite du développement du potentiel économique dans toute la région des Grands Lacs et dans la Voie maritime du Saint-Laurent, comme le canal Welland, dans ma région; l'importance des investissements dans les infrastructures de la chaîne d'approvisionnement; la gestion des biens; la recapitalisation du FNCC; modifier le Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires afin d'y inclure — j'imagine, monsieur Gooch, qu'il s'agit des lettres patentes — la capacité de mettre à contribution l'accès fondé sur le risque aux capitaux de source privée, encore, en tirant parti du FNCC.

Soit dit en passant, le FNCC est d'un grand intérêt pour moi. Il apporte l'argent privé qui vient s'ajouter aux fonds que nous dépensons dans le cadre du fonds. Je vais me concentrer sur ce point.

Monsieur Given et monsieur Gooch, est-ce votre recommandation que le FNCC, le Fonds national des corridors commerciaux, devrait se concentrer sur la résilience de la chaîne d'approvisionnement, en soutenant la fluidité et les flux commerciaux fiables? En répondant à cette question, je vous demanderais de préciser dans quoi il faudrait en fait investir.

Je commencerai par vous, monsieur Given, et M. Gooch aura ensuite l'occasion de répondre à la question.

• (1150)

M. Chris Given: Merci, monsieur le président, et merci au député.

Je pense que c'est une excellente question. Merci, monsieur Badawey.

Comme vous le savez, le Syndicat international des marins canadiens compte beaucoup de ses membres dans la région du Niagara. Nous souhaiterions vraiment étendre nos investissements dans les infrastructures le long du canal Welland et dans l'aménagement de certains terrains appartenant au gouvernement dans la région. Le Syndicat a participé à des discussions avec l'administration portuaire Hamilton-Oshawa sur l'aménagement de terrains et sur les possibilités dans une optique multimodale.

Dans la région du Niagara, je pense que la liaison avec les lignes de chemin de fer et l'accès à un grand marché via les Grands Lacs sont très importants pour le transport maritime. Quant à la manière dont nous pourrions tirer profit de certaines de ces possibilités, je pense que certains des terrains vacants se trouvant le long de la voie maritime pourraient accueillir des dépôts de conteneurs pour les marchandises arrivant par transport maritime courte distance, ce qui réduirait la congestion sur les autoroutes et les chemins de fer. Les conteneurs déplacés dans ce secteur pourraient être transportés par camion ou par navire vers les grands marchés américains.

Il y a là une multitude de possibilités et nous serions en faveur d'un accroissement des investissements.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Given.

Allez-y, monsieur Gooch.

M. Daniel-Robert Gooch: Merci, monsieur le président.

Merci de votre question, monsieur Badawey. Les réponses à plusieurs de vos questions se trouvent dans le rapport préparé par le comité en 2019, que vous avez mentionné la semaine dernière. Ce document regorge d'informations très pertinentes.

Je vais me pencher sur deux aspects.

Au sujet de la flexibilité financière, des limites d'emprunt sont établies depuis plusieurs décennies, comme vous l'avez souligné. Les ports tentent de faire changer ces limites en ce moment, ce qui nécessitera la modification des lettres patentes. Ce processus passablement long devrait, selon nous, être plus efficace et plus rapide. Idéalement, les ports devraient pouvoir accéder à du capital comme le font d'autres fournisseurs d'infrastructures tels que les aéroports. Pour avoir déjà travaillé dans le secteur des aéroports nationaux au Canada, je sais que les aéroports collaborent avec les prêteurs selon les critères de prêt habituellement appliqués par les prêteurs privés.

Le Fonds national des corridors commerciaux constitue, à mon avis, un programme fantastique pour les administrations portuaires canadiennes. En effet, les ports ont reçu environ 880 millions de dollars par l'entremise du programme jusqu'à présent, ce qui permet d'investir dans les capacités dont a parlé Mme Gladu. Ils investissent dans l'innovation, y compris dans les capacités virtuelles. L'inspection plus efficace des conteneurs grâce aux technologies profite à tout le monde. En plus d'accroître l'efficacité, de réduire la congestion portuaire et de favoriser le bon déroulement des échanges commerciaux, ces gains d'efficacité sont bons pour l'environnement.

Les ports canadiens, particulièrement les petits ports, ont un autre besoin. Ils doivent faire des investissements uniquement pour assurer l'entretien de leurs infrastructures essentielles. Le Fonds national des corridors commerciaux pourrait certainement jouer un rôle sur ce plan, soit sous la forme d'un financement continu aux Corridors commerciaux nationaux — programme qui devrait devenir permanent à notre avis — soit sous la forme d'un fonds spécial conçu, par exemple, pour ces investissements dans l'entretien continu dont les petits ports ont besoin, mais qu'ils ne peuvent pas autofinancer.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Gooch.

Si nous creusons un peu plus la question, nous constatons que l'aspect du mandat du Fonds national des corridors commerciaux concernant l'orientation du financement a changé plusieurs fois au cours des dernières années. Pensez-vous que le Fonds national des corridors commerciaux devrait orienter ses investissements vers les chaînes d'approvisionnement?

• (1155)

M. Daniel-Robert Gooch: Je dirais que cela concorderait parfaitement avec les objectifs du programme, qui essaie de répondre à de nombreux besoins. Vu ces 880 millions de dollars affectés à des projets portuaires, je dirais que les ports sont pris en compte par le programme. Évidemment, toutes les mesures qui peuvent améliorer la résilience de la chaîne d'approvisionnement et favoriser les investissements que les ports doivent faire pour s'adapter aux changements climatiques, qui affectent eux aussi la résilience et la redondance... sont des investissements judicieux dans le programme des Corridors commerciaux nationaux...

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Gooch. Je suis désolé, mais nous avons des contraintes de temps.

En plus, il y a la possibilité pour les ports de tirer profit de l'argent provenant du fonds.

M. Daniel-Robert Gooch: Exactement.

M. Vance Badawey: Enfin, j'ajouterais une dernière chose avant que mon temps de parole ne soit écoulé: je vous encourage tous à vous impliquer dans le groupe de travail de la chaîne d'approvisionnement.

Merci, monsieur le président. Je voulais absolument transmettre ce message.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Badawey.

Vous qui avez déjà été président, vous savez comment glisser une intervention à la dernière seconde.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez maintenant la parole pour six minutes.

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Je vous remercie, monsieur le président.

J'ai trouvé très intéressants les témoignages que nous avons entendus jusqu'à présent. Beaucoup d'éléments ont été évoqués, dont, bien sûr, les difficultés que connaît actuellement le Canada en ce qui concerne la chaîne d'approvisionnement. Plus précisément, il est difficile d'obtenir des marchandises dont diverses entreprises ont besoin. Ce problème est notamment lié au transport par conteneurs et aux installations portuaires.

J'aimerais avoir les observations des représentants de l'AAPC quant aux solutions à envisager. Je vais en mentionner quelques-unes.

Selon certains, il faudrait penser à agrandir les installations portuaires actuelles, et d'autres sont d'avis qu'il faudrait peut-être augmenter le nombre de ces installations, qui sont peu nombreuses actuellement. La solution pourrait même être d'améliorer l'efficacité des installations existantes. D'un port à l'autre ou d'une région à l'autre, les solutions peuvent évidemment varier.

Ces pistes de solution sont-elles logiques? Lesquelles seraient les plus appropriées?

Le président: Monsieur Barsalou-Duval, ces questions s'adressent-elles à quelqu'un en particulier?

M. Xavier Barsalou-Duval: Ma question s'adresse à M. Gooch, de l'Association des administrations portuaires canadiennes.

M. Daniel-Robert Gooch: Je vous remercie de la question.

Je vais répondre en anglais, si vous le voulez bien.

[Traduction]

Les solutions que vous avez mentionnées sont toutes appropriées. Des investissements doivent être faits dans les capacités physiques des ports, et les ports s'efforcent de les faire de différentes manières. Il y a également les technologies et l'innovation.

Les autorités portuaires du Canada sont très novatrices. Elles savent qu'en adoptant des technologies comme l'intelligence artificielle, elles peuvent améliorer la transparence des chaînes d'approvisionnement du pays et nous permettre ainsi de connaître la provenance des biens et des marchandises, leur destination et le moment auquel ils y parviendront, pour que les diverses étapes de la chaîne d'approvisionnement du Canada s'imbriquent mieux. Ces investissements dans les technologies peuvent, entre autres, renforcer la capacité des ports avec des moyens virtuels.

Je pense, monsieur Barsalou-Duval, que la réponse se trouve entièrement dans les commentaires que vous avez formulés. Nous pouvons recourir à une variété de moyens pour nous assurer que le système est doté de toute la capacité et la résilience nécessaire pour les années à venir et que ces investissements sont faits de façon responsable sur le plan environnemental et social.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Selon ce que je comprends, vous estimez que les pistes de solution que j'ai évoquées sont toutes envisageables. Aucune des solutions ne constituerait vraiment une panacée.

J'aimerais maintenant passer à un autre sujet. L'idée d'agrandir les installations ou même d'en installer de nouvelles se heurte souvent à de l'opposition. Elle peut venir des communautés qui habitent les régions visées, ou encore de groupes écologistes, qui soutiennent que de telles solutions risquent d'entraîner des répercussions sur la faune et la flore et ainsi toucher des espèces en péril.

Y a-t-il une solution particulière, parmi celles dont j'ai fait mention, qui vous apparaît plus durable qu'une autre ou qui aurait le moins de répercussions possible?

• (1200)

[Traduction]

M. Daniel-Robert Gooch: Si nous demandons une stratégie nationale pour la chaîne d'approvisionnement qui comporte un volet maritime, c'est entre autres parce que de nombreux intervenants dans nos communautés s'intéressent à la tangente que prennent nos investissements. La pression est grande pour que nous réalisions correctement une évaluation des impacts environnementaux et que nous tenions compte des besoins du Canada à long terme.

Une stratégie judicieuse pour la chaîne d'approvisionnement tiendrait compte de l'interdépendance de tous ces éléments. Les 17 administrations portuaires de l'Association, qui exploitent toutes des biens fédéraux de façon indépendante, le font au profit du Canada et des communautés qu'elles desservent. Elles s'alignent scrupuleusement avec les objectifs climatiques et écologiques du gouvernement fédéral et elles appliquent les processus en place, tels que les évaluations des impacts environnementaux, à tous les investissements dans les infrastructures physiques qu'elles prévoient faire dans leur communauté, car elles connaissent l'incidence énorme des activités portuaires sur la communauté et l'environnement naturel local.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: L'une de vos recommandations est de faciliter la modification des limites d'emprunt imposées afin que vous ne soyez pas toujours obligés de passer par le processus d'approbation gouvernementale.

Si votre demande devait être acceptée, comment le mécanisme fonctionnerait-il? Par exemple, comment la limite serait-elle établie ou comment le contrôle du niveau d'endettement fonctionnerait-il?

Par ailleurs, dans quelle mesure cela vous permettrait-il de mettre en place certains projets sans devoir passer par tout le processus d'approbation gouvernementale, sauf pour certains projets importants? Cela vous permettrait-il d'accélérer le lancement d'autres projets?

En résumé, comment tout cela pourrait-il fonctionner concrètement?

[Traduction]

M. Daniel-Robert Gooch: Surtout dans le cas des grands projets, les ports doivent respecter des limites d'emprunt établies dans les lettres patentes. Je crois comprendre que le processus visant à changer cette règle est très long et très complexe.

Une des façons d'améliorer le processus serait d'abandonner les limites d'emprunt arbitraires et de permettre aux ports de travailler avec des prêteurs privés selon des critères de risque financier...

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gooch. Je suis désolé de devoir vous interrompre à nouveau.

Ensuite, nous avons M. Bachrach.

Vous avez six minutes de temps de parole. La parole est à vous.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à tous les témoins pour cette discussion fort intéressante jusqu'à présent.

J'aimerais prendre un peu de recul et poser une question de haut niveau. Cette étude est très intéressante parce que la chaîne d'appro-

visionnement est très complexe, notamment en raison de la grande variété de joueurs, qui apportent chacun un point de vue unique à la discussion. À mon avis, si nous avions tenu cette conversation il y a cinq ans, elle aurait été sous certains aspects similaire à celle que nous avons aujourd'hui.

Quelque chose est arrivé au cours des deux dernières années, particulièrement pendant l'année qui vient de passer, qui a changé la discussion et qui a amené les gens à prendre conscience de la chaîne d'approvisionnement. Je ne pense pas qu'un grand nombre de Canadiens avaient déjà entendu parler de la chaîne d'approvisionnement jusqu'à il y a quelques mois. Soudainement, on dirait que nous avons un problème majeur à régler.

Ma question porte précisément sur les risques dans un horizon de 5 ou 10 ans. Selon les témoins que nous entendons aujourd'hui, quelles sont les principales sources de risques pour la chaîne d'approvisionnement du Canada? Si vous deviez nommer, parmi toutes celles qui ont été énumérées, la plus grande source de risques pour la chaîne d'approvisionnement du Canada dans les prochaines décennies, quelle serait-elle?

Je commencerais peut-être par M. Gooch de l'Association des administrations portuaires. Lorsque les administrations portuaires parlent des risques dans un avenir à long terme, quel est celui qui ressort?

M. Daniel-Robert Gooch: Merci de cette intéressante question.

Selon ce que j'ai pu constater après deux mois à l'Association, nous pourrions en relever quelques-uns. Il y a d'abord le risque de retarder l'acquisition de la capacité dont nous aurons besoin à court et à long terme. Les investissements dans les infrastructures ne se font pas en criant ciseaux, particulièrement les investissements dans les infrastructures majeures réalisés par les administrations portuaires au Canada. Les évaluations des impacts environnementaux peuvent causer de longs délais. Nous devons nous assurer que nous sommes prêts à saisir les opportunités lorsqu'elles se présentent pour pouvoir en profiter au bon moment. Pour ce faire, il faut investir des années à l'avance.

Il y a tous ces obstacles, dont j'ai parlé plus tôt, concernant la flexibilité financière dont disposent les ports pour réaliser ces investissements eux-mêmes en collaboration avec des prêteurs privés. Le Fonds national des corridors commerciaux aide énormément sur ce plan.

La résilience et la redondance constituent un autre grand défi. Nous avons connu des perturbations à Vancouver. Nous devons faire en sorte que les ports en tant que tels, mais aussi l'ensemble du système, soient suffisamment résilients pour que nous puissions nous adapter aux événements météorologiques graves. Ce problème ne concerne pas seulement la côte Ouest. Sur la côte Est, seule une étroite bande de terre relie la péninsule de la Nouvelle-Écosse au reste du pays. C'est de cet endroit que les biens arrivés au port d'Halifax partent vers différentes régions au pays.

Nous devons nous assurer d'avoir une capacité adaptée à nos besoins à long terme et un système résilient comportant beaucoup de redondances, qui nous permettront de continuer à fonctionner en dépit des événements qui surviendront dans le monde.

• (1205)

Le président: Monsieur Bachrach, avant que vous n'enchaîniez avec vos questions, pourriez-vous activer votre microphone? J'arrêterai le décompte pendant ce temps-là.

M. Taylor Bachrach: Bien sûr.

Est-ce que c'est mieux?

Le président: C'est parfait. Je remets le décompte en marche.

Il vous reste trois minutes.

M. Taylor Bachrach: Je suis tenté de reprendre une question qui a été posée à d'autres témoins. Je vais l'adresser à M. Dekovic.

Lorsque vous pensez aux risques pour la chaîne d'approvisionnement du Canada dans les décennies à venir, lesquels viennent en tête de liste? Je pense notamment aux risques externes qui menacent notre chaîne d'approvisionnement.

M. Marko Dekovic: Merci de votre question.

Tout se rapporte, pourrait-on dire, à la résilience des pipelines, des routes, du chemin de fer ou de la porte d'entrée du corridor. Ce serait le risque numéro un.

Regardons les investissements qui sont faits... Dans le port de Prince Rupert, l'opérateur du terminal de Dubai Ports World travaille en étroite collaboration avec l'administration portuaire et réalise des investissements. Par ailleurs, le port de Vancouver, que ce soit dans le secteur des grains ou des marchandises diverses, et les terminaux à conteneurs comme nous réalisons des investissements considérables. Le risque ne réside pas là. Le risque que le secteur privé n'investisse pas dans la capacité est nul.

Toutefois, si un autre incendie de forêt ou une autre inondation survient l'an prochain, qu'aurons-nous fait pour assurer que tous ces investissements dans les opérateurs de terminaux dans la côte Ouest... puissent continuer à contribuer à la chaîne d'approvisionnement? Voilà le risque. Comment bâtir des routes, des lignes de chemin de fer ou des pipelines pour que la chaîne d'approvisionnement atteigne la côte Ouest? Voilà le risque numéro un.

M. Taylor Bachrach: Merci de ces explications, qui me permettent d'enchaîner avec ma prochaine question.

Vous connaissez bien, évidemment, les plans d'élargissement de la capacité portuaire à Prince Rupert. Cette étape est très excitante, après la croissance phénoménale qu'ils ont connue au fil des ans.

Pourriez-vous expliquer comment faire pour investir dans d'autres ports et — vous en avez touché un mot — pour instaurer de la redondance? Comment ces mesures peuvent-elles réduire une partie de la pression occasionnée par des événements majeurs qui coupent l'accès?

M. Marko Dekovic: C'est une très bonne question.

Prince Rupert, comme vous l'avez mentionné, réalise des investissements dans son opérateur de terminal à conteneurs, tandis que nous, à Vancouver, nous bâtissons le port d'amarrage du Deltaport dans le cadre d'un projet d'expansion visant à accroître la capacité.

Les ports et les terminaux portuaires seront prêts, mais la question est de savoir comment les biens y seront acheminés et s'il y a de la redondance entre eux. Pour ce qui est de Prince Rupert et de ses terminaux à conteneurs, nous avons vu que certains cargos y venaient lorsqu'il y avait des perturbations dans la vallée du bas Fraser. Toutefois, l'offre à Prince Rupert est légèrement différente. Il n'y a pas de marché local à plus de deux millions à Prince Rupert. C'est un important port d'entrée desservi par une seule ligne de chemin de fer.

Encore une fois, nous devrions nous pencher sur cette question, de même que sur la résilience de Prince Rupert pour Vancouver. Prince Rupert devrait-il disposer d'une plus grande capacité ferroviaire et d'une offre plus diversifiée pour vraiment constituer une porte d'entrée de rechange par rapport à Vancouver?

Le président: Merci beaucoup, monsieur Dekovic et monsieur Bachrach.

Ensuite, nous avons M. Jeneroux.

La parole est à vous. Vous avez cinq minutes.

• (1210)

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Merci, monsieur le président.

Je suis heureux de revoir plusieurs visages familiers aujourd'hui, particulièrement M. Gooch et M. Dekovic. Certaines de mes questions s'adresseront à vous, messieurs.

Nous observons de nombreux problèmes liés aux chaînes d'approvisionnement qui affectent le marché de l'immobilier, en l'occurrence les fournitures et le matériel utilisés dans la construction de maisons.

Monsieur Dekovic, je pense à des endroits comme la baie English, où se trouvent de nombreuses barges qui contiennent divers matériaux, mais qui restent là pendant des mois. Je crois comprendre que de nombreuses solutions résident, comme nous l'avons entendu à la dernière séance, dans l'intelligence artificielle et d'autres technologies nécessitant des investissements élevés. Toutefois, dans des situations comme celle avec laquelle nous sommes aux prises actuellement, j'espère que vous pouvez nous proposer des solutions plus immédiates concernant les chaînes d'approvisionnement.

Je commencerai probablement avec M. Dekovic, et je passerai plus tard à M. Gooch. Prenons le port de Vancouver. Un témoin a fait remarquer que la situation était la même aux deux extrémités du pays, mais nous pourrions commencer par nous pencher sur la côte Ouest.

M. Marko Dekovic: Merci de votre question.

Je suppose que vous parlez de la barge de la baie English, qui s'est échouée...

M. Matt Jeneroux: Je ne veux pas nécessairement parler de cette barge. C'est cette barge qui attire toute l'attention, mais je ne veux pas m'en tenir à celle-là.

M. Marko Dekovic: Les navires se trouvant dans des zones de mouillage du port de Vancouver peuvent être aperçus à la baie English. Il y a divers navires, principalement des transporteurs de vrac, mais aussi quelques porte-conteneurs. Je ne peux pas vraiment parler des transporteurs de vrac, mais des porte-conteneurs, oui. L'ensemble des terminaux comptent au total environ une douzaine de navires de soutien.

Il y a quatre terminaux à conteneurs à Vancouver, comme vous le savez. Deux sont exploités par notre société, GCT, et deux par la société Dubai Ports World.

Nous rattrapons notre retard. Nous travaillons avec acharnement au moment où la vitesse des trains commence à se rétablir. C'est cela, le défi. Il y a des navires de soutien dans les ports de mouillage parce que le transport ferroviaire fonctionne au ralenti depuis les incendies et les inondations qui ont suivi. Mais les choses sont en train de se rétablir. Nous travaillons très étroitement avec nos partenaires de l'approvisionnement par train. Nous mettons au point des stratégies qui permettront à la chaîne d'approvisionnement de retourner rapidement à la normale, mais cela prendra du temps. Il faudra probablement 90 autres jours pour y arriver, mais nous voyons la lumière au bout du tunnel.

M. Matt Jeneroux: Avant que nous passions à M. Gooch, pourriez-vous formuler un commentaire là-dessus, monsieur Dekovic.

Je me souviens, il y a quelques années, vous nous aviez fourni, lorsque nous étions réunis en comité, une merveilleuse occasion de constater ce problème en temps réel. Il y avait de vrais problèmes de camionnage causant un véritable arriéré. Cet élément pèse-t-il moins dans la balance aujourd'hui? Vous parlez du chemin de fer. Les préoccupations suscitées par le chemin de fer s'ajoutent-elles aux préoccupations que suscitait le camionnage à l'époque?

M. Marko Dekovic: À mon avis, les problèmes de drayage local ont été résolus en grande partie grâce à la collaboration entre les autorités provinciales et fédérales. Nous avons, depuis un bon moment, un système de réservation de camions que nous avons mis en œuvre. Selon ce système, les opérateurs de terminaux versent des paiements aux opérateurs de camions si le temps de traitement est trop long. Ces innovations n'existent pas dans d'autres ports. Nous exploitons deux terminaux dans le port de New York et du New Jersey. Là-bas, il n'y a pas de système de réservation de camions ni d'incitatifs financiers pour que les opérateurs de terminaux déplacent des camions aux barrières.

Il est possible de faire des réservations d'urgence au port de Long Beach à Los Angeles, mais rien qui ne s'approche des systèmes en place dans les terminaux au Canada. Il n'y a pas de barrières de nuit non plus. Nous exploitons depuis longtemps des barrières de nuit pour les camions, sur demande, probablement depuis 2014 ou 2015. Ces choses n'existent pas dans d'autres complexes portuaires en Amérique du Nord, encore moins aux États-Unis.

Nous avons parlé abondamment de ces défis. La seule difficulté soulevée par le milieu du camionnage est probablement l'augmentation rapide du coût du gaz et de l'essence qui empêche les camionneurs de continuer à offrir les services habituels.

M. Matt Jeneroux: Très bien.

La parole est à vous, monsieur Gooch, au sujet des solutions immédiates que le Comité pourrait proposer dans un rapport qui fera suite à cette étude.

• (1215)

M. Daniel-Robert Gooch: M. Dekovic a formulé des commentaires très intéressants sur la situation actuelle à Vancouver. Je vous encouragerais à rencontrer des représentants du port de Vancouver pour savoir ce qu'ils recherchent. Je sais qu'en plus de leur travail pour répondre aux préoccupations sur la capacité à long terme, ils ont certaines préoccupations sur la capacité en conteneurs à leur disposition et sur les aires de stockage de conteneurs. Les terrains industriels du secteur de Vancouver, par exemple, sont pour eux une grande source de préoccupations.

En fait, je ne veux pas trop m'étendre sur les problèmes particuliers à Vancouver vu mon arrivée récente dans l'organisation. Les représentants sont beaucoup mieux placés que moi pour parler.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gooch.

Merci beaucoup, monsieur Jeneroux.

Passons ensuite a.m. Iacono.

Monsieur Iacono, la parole est à vous. Vous avez cinq minutes.

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Je salue tous les intervenants. Le sujet dont nous discutons est très intéressant.

Monsieur Gooch ou madame Murray, pouvez-vous nous parler des répercussions qu'ont eues, sur le système portuaire, les urgences climatiques qui sont survenues sur la côte Ouest l'année dernière?

Quelles leçons ont pu être tirées de ces événements?

M. Daniel-Robert Gooch: Je peux commencer à répondre à la question.

[Traduction]

M. Angelo Iacono: Si vous êtes plus à l'aise en anglais, allez-y dans cette langue.

M. Daniel-Robert Gooch: Je vais y aller en anglais.

Je ne pense pas pouvoir expliquer précisément ce qui s'est passé à Vancouver. Selon moi, la plus grande leçon que nous pouvons en tirer, par contre, est la nécessité de planifier en prévision d'autres événements comme ceux-là. Je sais que le mot « résilience » a été prononcé souvent devant le Comité. Voilà certainement un mot clé lié aux questions dont nous parlons. C'est la résilience des installations portuaires, mais également du système, pour que nous ayons des solutions de rechange et des moyens de déplacer les biens par voie maritime ou d'autres modes de transport en cas de perturbations.

De nombreux acteurs sont impliqués, comme nous le voyons autour de la table. Vous avez obtenu l'étude la semaine dernière. Vous l'avez entre les mains aujourd'hui. Vous pourriez probablement tenir plusieurs autres séances vu le grand nombre de parties concernées dans ce dossier. Une des meilleures choses que vous ayez faites est d'avoir réuni tout le monde lors du sommet national sur la chaîne d'approvisionnement en janvier. Même au sein de la famille fédérale, nous avons vu combien de personnes au Cabinet jouent un rôle clé dans la chaîne d'approvisionnement du Canada, hormis le ministre Alghabra et le ministre Champagne.

Nous avons hâte, à l'Association des administrations portuaires canadiennes, de voir quelle sera la prochaine étape, notamment les travaux du groupe de travail et des divers autres groupes de travail mis sur pied à la suite du sommet.

[Français]

M. Angelo Iacono: Je vous remercie, monsieur Gooch.

Comment s'est déroulée la collaboration entre les autorités portuaires, les différents ordres de gouvernement, l'industrie et les autres parties prenantes pendant ces crises?

Qu'est-ce qui a bien fonctionné et quels ont été les défis?

[Traduction]

M. Daniel-Robert Gooch: Comme je suis entré en fonction seulement en février, je ne suis pas vraiment la meilleure personne pour donner un avis sur cette question parce que je n'étais pas là au moment des événements. À l'époque, j'étais occupé à dénouer des problèmes dans les aéroports. Je pourrais témoigner à ce sujet, mais ce n'est pas la question à l'étude aujourd'hui.

En fait, je ne me sentirais pas à l'aise de répondre à cette question, puisque je n'étais pas là à l'époque.

M. Angelo Iacono: Quelqu'un d'autre pourrait-il répondre à la question?

[Français]

Étant donné que personne ne peut fournir de réponse à ma question, je vais passer à un autre sujet.

Monsieur Gooch, comment les blocages que nous avons connus ces dernières années ont-ils touché nos ports?

[Traduction]

M. Daniel-Robert Gooch: Je crois comprendre que nos ports s'en sont tirés beaucoup mieux que ce à quoi on aurait pu s'attendre, et certainement mieux que d'autres ports ailleurs dans le monde.

Lorsque des perturbations majeures surviennent, c'est simplement que les ports ont senti la nécessité de mieux faire les choses, d'investir dans la capacité, certes, mais aussi au-delà de la capacité physique, de façon à avoir une meilleure vue d'ensemble de ce qui transite par les ports.

Ce qui s'est passé à Montréal en est un excellent exemple, lorsqu'il a fallu de toute urgence importer de l'équipement de protection individuelle au pays pour faire face à la pandémie. En collaboration avec divers organismes locaux, les autorités portuaires ont su mettre assez rapidement en place un système qui a permis de déterminer où se trouvaient certains produits qu'il fallait décharger des navires et les livrer dans la communauté pour qu'on puisse lutter contre la pandémie sans tarder.

Ce que vous avez vu — et ce que j'ai vu depuis ma nomination il y a à peine deux mois —, c'est que nos ports font preuve d'une souplesse et d'un esprit d'innovation incroyables et qu'ils sont fermement résolus à travailler avec nos partenaires locaux pour trouver ce genre de solutions novatrices, qu'il s'agisse d'être en mesure de répondre en temps réel aux blocages lorsqu'ils surviennent ou, idéalement, de pouvoir les prévoir de façon à minimiser les perturbations le mieux possible.

• (1220)

M. Angelo Iacono: Pouvez-vous nous en dire davantage sur les solutions possibles pour augmenter l'efficacité et la résilience de notre chaîne d'approvisionnement?

M. Daniel-Robert Gooch: J'ai mentionné les investissements physiques dans la capacité. Lorsque le délai pour débarquer les conteneurs des navires s'allonge, il faut un endroit pour entreposer ces conteneurs. C'est pourquoi la question des terrains à usage industriel constitue un grand sujet de préoccupation pour plusieurs ports. Il y a aussi l'innovation technologique — qui permet de mieux voir ce qui se trouve dans notre chaîne d'approvisionnement et ce qui arrive dans les ports, que ce soit par voie maritime ou terrestre —, grâce à laquelle on peut planifier le bon déroulement du processus et s'assurer qu'il se poursuit de manière fluide et opportune.

M. Angelo Iacono: J'ai une brève question...

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gooch.

Merci, monsieur Iacono.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie, monsieur le président.

Depuis le début de la pandémie, on constate que plusieurs compagnies aériennes se tournent vers le transport par cargo afin de générer des revenus supplémentaires. On a l'impression que, depuis ce temps, il y a eu un accroissement du transit de marchandises par cargo.

Est-ce vraiment le cas? Ce changement sera-t-il durable à long terme? Dans l'affirmative, quels seront les effets de ce changement sur les besoins en matière d'infrastructure dans les aéroports?

Ma question s'adresse évidemment à la représentante du Conseil des aéroports du Canada.

[Traduction]

Mme Monette Pasher: Je vous remercie, monsieur le président.

Nos aéroports et nos compagnies aériennes ont certainement observé un mouvement vers le transport de marchandises au cours de la pandémie. Notre trafic passagers a chuté de 90 %. Si nous sommes restés en service, c'est en partie pour assurer les déplacements essentiels de personnes et l'acheminement de biens essentiels. Bon nombre de nos compagnies aériennes ont converti leurs avions de passagers en avions cargos, mais je crois que nous verrons une augmentation du trafic marchandises à l'avenir.

Avant la pandémie, 60 % des biens destinés au fret aérien étaient transportés dans le ventre des avions de passagers et environ 40 % au moyen des avions cargos. Au cours de la pandémie de COVID, nous avons vu l'utilisation des avions cargos atteindre environ 55 %. Il s'agit d'une statistique mondiale, alors on peut s'attendre à ce que cette tendance s'accroisse dans l'avenir. Toutefois, alors qu'on rebâtitra notre capacité aérienne — et on verra des améliorations à cet égard cet été — il est à espérer qu'une grande quantité de nos biens sera transportée de nouveau dans le ventre des avions.

Je crois que l'on constatera un changement, mais il ne sera pas permanent.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: J'aimerais maintenant poser une question aux représentants de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie.

On a fait beaucoup état des difficultés d'approvisionnement et du manque de produits un peu partout. Plusieurs personnes ont mentionné qu'il pourrait être pertinent de raccourcir nos chaînes d'approvisionnement, par exemple en nous orientant davantage vers la production locale.

Dans le cas de l'industrie canadienne de la chimie, cela pourrait-il être logique ou acceptable? Y aurait-il des occasions à saisir à cet égard?

Le président: Malheureusement, monsieur Barsalou-Duval, votre temps de parole est écoulé.

Monsieur Bachrach, vous avez maintenant la parole.

[Traduction]

Vous disposez de deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais adresser mes prochaines questions à M. Given. Au début de votre intervention, vous avez parlé brièvement des répercussions initiales de la pandémie sur les travailleurs de votre secteur, notamment le fait que certains ont été coincés sur des navires.

Pouvez-vous nous en dire davantage à ce sujet et nous expliquer brièvement le rôle que le gouvernement fédéral aurait pu jouer pour atténuer certaines des difficultés qu'ont dû affronter vos travailleurs?

• (1225)

M. Chris Given: Je suppose que je dois faire la distinction entre la main-d'œuvre canadienne et la main-d'œuvre étrangère, parce que ce sont les marins étrangers travaillant dans le transport maritime mondial qui ont connu les pires difficultés.

Je suis un représentant élu auprès de la Fédération internationale des ouvriers du transport, dont le siège est à Londres. Cette organisation a un inspectorat dans le monde entier, qui prévoit l'inspection de navires battant pavillon étranger à leur arrivée dans divers ports. Trois inspecteurs se trouvent au Canada.

Ce qui s'est produit lorsque la pandémie est survenue, c'est... Selon la Convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail, la période maximale d'embarquement permise est de 11 mois. À cause de la pandémie et des divers confinements qui ont eu lieu initialement, les contrats se sont prolongés, ce qui était acceptable et compréhensible à court terme. Or, en raison des prolongations, des marins ont fini par passer 17, 18 et jusqu'à 20 mois sans être autorisés à débarquer des navires et sans avoir droit au rapatriement. Non seulement ils n'avaient pas l'autorisation d'être rapatriés, mais la majorité des États du pavillon — les pays comme les ports — ont refusé d'accorder aux marins étrangers des permissions d'aller à terre et de débarquer des navires. Bon nombre n'ont pas pu accéder à des services médicaux dans ces pays en raison des confinements. Par conséquent, leurs conditions étaient vraiment difficiles.

Ici, au Canada, notre main-d'œuvre nationale a souffert en bonne partie des mêmes difficultés, mais à plus petite échelle. Les contrats ont aussi été prolongés. Les conditions d'embarquement ont dû être maintenues et, là aussi, l'autorisation d'aller à terre a été refusée à de nombreux marins canadiens.

Je dois féliciter Transports Canada et l'État du port, parce qu'ils ont accompli un travail efficace en aidant finalement ces marins, surtout les marins étrangers qui se trouvaient dans les ports canadiens. Toutefois, cela a pris trop de temps pour y arriver. En effet, par le temps que les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port eussent fait appliquer la période d'embarquement maximale, bon nombre de ces marins se trouvaient déjà à bord depuis 17 ou 18 mois. Ils ont été forcés de signer des prolongations de contrat, parce qu'ils ont été exploités dans un grand nombre de cas.

La situation a été très difficile pour les travailleurs.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie, monsieur Given.

Monsieur le président, puis-je avoir quelques secondes de plus pour poser une autre question?

Le président: Vous disposez de 35 secondes.

M. Taylor Bachrach: D'accord, c'est merveilleux.

Monsieur Given, j'ai écouté avec intérêt vos propos concernant le transport maritime intérieur. Je suppose qu'à l'heure actuelle, les différents modes de transport se font concurrence et les expéditeurs peuvent choisir le mode qui leur permettra d'acheminer les biens jusqu'aux marchés de la meilleure façon possible.

Vous avez mentionné le fait que le transport intérieur avait une faible teneur en carbone. Je me demande quels investissements précis le gouvernement pourrait faire pour favoriser la transition vers le transport intérieur à faibles émissions de carbone.

M. Chris Given: Je vous remercie de la question. Je tenterai d'être très bref.

Je sais que beaucoup d'investissements, et de discussions en matière d'investissement, portent sur le carburant à point éclair bas, qui utilise l'ammoniac, le gaz naturel liquéfié et l'hydrogène comme combustibles de remplacement parce qu'ils produisent moins d'émissions de carbone. Il serait très utile d'investir davantage dans ce secteur, d'approfondir les études et les travaux de recherche dans ce domaine et d'autoriser les navires à faire l'essai de certains de ces différents carburants. Il ne s'agit pas uniquement de mettre à l'essai les carburants, mais aussi d'assurer la formation de notre main-d'œuvre pour qu'elle soit en mesure de s'en servir de manière sécuritaire.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Given.

Merci, monsieur Bachrach.

C'est maintenant au tour de M. Muys.

Vous disposez de cinq minutes. La parole est à vous.

M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Merci à tous les témoins d'avoir pris le temps d'être des nôtres aujourd'hui.

Nous avons tenu des discussions passablement approfondies sur les ports. J'y reviendrai peut-être, mais je souhaite maintenant porter notre attention sur le Conseil des aéroports du Canada et Mme Pasher.

Dans ma conscription, Flamborough—Glanbrook, l'aéroport international de Hamilton constitue l'un des fleurons de notre économie régionale. Comme vous le savez sans doute, il s'agit du plus grand aéroport offrant des services de fret express du jour au lendemain au pays, et il continue de croître. Par exemple, DHL s'y est installé il y a un an. L'entreprise se donnait 15 ans pour prendre de l'expansion et devenir une sorte de plaque tournante nord-américaine; un an plus tard, elle a déjà atteint son objectif. Par ailleurs, Amazon vient d'aménager ses installations juste à côté de l'aéroport, à la fin de janvier. Il s'agit de l'une des deux seules installations d'Amazon du genre au Canada.

Pouvez-vous nous en dire davantage sur les mesures supplémentaires que pourraient prendre Transports Canada et le gouvernement du Canada pour encourager la mise en place de ces importantes plaques tournantes du fret afin de contribuer à la résilience de notre chaîne d'approvisionnement?

Le président: Monsieur Muys, je crois que nous éprouvons des problèmes techniques.

Monsieur le greffier, le témoin est-il toujours là?

Le greffier: L'image semble figée. Nous devons demander à l'équipe chargée de la TI...

Le président: Monsieur Muys, je vous redonnerai le temps perdu.

Pour l'instant, je vous invite à poser une question à un autre témoin.

• (1230)

M. Dan Muys: Très bien.

Je reviens alors sur la question que M. Bachrach vient de poser au représentant du Syndicat international des marins canadiens, à propos des avantages environnementaux du transport maritime. Vous pourriez peut-être, ainsi que les représentants de l'Association des administrations portuaires canadiennes, nous en dire davantage sur le transport maritime intérieur. Voilà une occasion à saisir. Le port de Hamilton est situé près de ma circonscription. Compte tenu de l'industrie sidérurgique et de l'expédition de produits agricoles, je pense qu'il s'agit d'une occasion extraordinaire. M. Badawey s'est informé du financement des corridors commerciaux nationaux, ce qui a fait l'objet d'une discussion.

Que peut-on faire de plus pour vraiment stimuler le transport maritime à courte distance et le transport maritime intérieur au moyen des atouts que nous avons dans notre région?

M. Chris Given: Merci, monsieur le président. Je remercie aussi le député de sa question.

Je représente les travailleurs, mais je crois pouvoir dire quelques mots au nom des sociétés canadiennes de transport maritime. Je suis convaincu qu'elles me le permettraient. À notre avis, toutes les sociétés canadiennes de transport maritime manifestent un grand intérêt à cet égard. On n'a pas vraiment exploité cette option jusqu'à maintenant. Je parle plus précisément du transport par conteneurs. La majorité du transport de marchandises au Canada se fait par vracquier ou cargo classique, qui transportent un grand nombre de ressources naturelles et de produits pétroliers. Le transport de biens de consommation ou de marchandises en conteneurs est un marché inexploité, et je crois qu'il s'agit d'un marché très prometteur.

Il ne s'agit pas du tout d'enlever des parts de marché aux secteurs ferroviaires ou routiers, mais plutôt de diversifier la capacité de transporter des biens hors des ports. On entend beaucoup parler de la congestion dans les ports, alors il serait utile d'envisager d'autres moyens de transporter ces marchandises. On trouve de nombreuses possibilités et de terres sous-développées le long de la voie maritime.

Ce n'est pas seulement à Hamilton-Oshawa, comme nous en avons parlé plus tôt, mais tout le long de la voie maritime. On a beaucoup discuté de la façon de pénétrer les marchés du Midwest américain, notamment ceux de Chicago et de Cleveland, et même d'accéder à celui de la région du Grand Toronto. Environ 500 000 conteneurs sont acheminés dans le Grand Toronto chaque

année, mais c'est surtout par camion ou par train. Si l'on pouvait élargir un peu les possibilités et transporter davantage de conteneurs par voie maritime, je crois que tout le monde y gagnerait.

Le président: Monsieur Muys, je peux confirmer que la présidente intérimaire Pasher est de retour. Vous pouvez lui poser de nouveau vos questions, si vous le souhaitez.

M. Dan Muys: Je vous remercie. J'espère qu'on a réglé les problèmes techniques.

L'aéroport international de Hamilton se trouve dans ma circonscription. Comme vous le savez sans doute, madame Pasher, il s'agit du plus grand aéroport offrant des services de fret express du jour au lendemain au pays. Il connaît certainement une croissance rapide. DHL s'y est installé il y a environ un an. L'entreprise se donnait 15 ans pour devenir une plaque tournante nord-américaine; un an plus tard, elle a déjà atteint son objectif. Je crois que vous savez également qu'Amazon vient d'aménager ses installations juste à côté de l'aéroport de Hamilton, à la fin de janvier. Il s'agit de l'une des deux seules installations d'Amazon du genre au Canada.

Peut-être pourriez-vous nous en dire davantage sur les mesures supplémentaires que pourraient prendre Transports Canada et le gouvernement du Canada pour tirer profit de ces importantes plaques tournantes du fret dans le cadre de la résilience de notre chaîne d'approvisionnement?

Mme Monette Pasher: Oui, Hamilton a connu une croissance fulgurante. Cet aéroport, qui accueille principalement des aéronefs cargos, a enregistré une forte croissance tout au long de la pandémie. Le financement des corridors commerciaux nationaux a vraiment contribué à développer l'infrastructure.

À mon avis, la croissance observée durant la pandémie a été rendue possible grâce au développement de l'infrastructure. D'autres aéroports ailleurs au pays peuvent en témoigner, comme les aéroports d'Halifax et d'Edmonton, dont les projets approuvés depuis des années se concrétisent. Ils ont maintenant élargi leur tablier, ce qui leur a permis de recevoir des marchandises par aéronefs cargos, empêchant ainsi l'interruption de notre chaîne d'approvisionnement. Le transport aérien joue un rôle de plus en plus important dans l'exportation de biens vers les marchés et leur importation au Canada.

Ce qu'il faut faire, c'est continuer à investir dans les corridors commerciaux nationaux. Seulement 18 projets environ ont été approuvés dans nos aéroports depuis l'annonce de 2017, ce qui totalise un peu plus de 220 millions de dollars. Une grande partie de ces fonds ont été consacrés à l'asphaltage des pistes de petits aéroports et autres choses du genre. Je crois qu'à l'avenir, il faut mettre l'accent sur les besoins en matière de fret pour améliorer la chaîne d'approvisionnement du Canada. Certains de nos aéroports ont demandé un poste réservé au fret aérien dans l'enveloppe prévue pour les corridors commerciaux nationaux. Ils demandent environ 100 millions de dollars par année pour vraiment faire des progrès et investir dans l'avenir de façon à ce que nos aéroports soient en mesure d'assumer le rôle important qu'ils ont joué tout au long de la pandémie.

• (1235)

Le président: Merci beaucoup, madame Pasher.

Merci beaucoup, monsieur Muys.

Nous passons maintenant à M. Rogers.

Monsieur Rogers, la parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Tout d'abord, je souhaite remercier tous nos invités de leur témoignage d'aujourd'hui. Je suis heureux de pouvoir bénéficier de leurs connaissances et de leur expertise dans ce dossier très important et intéressant.

Monsieur Masterson, j'ai une question à vous poser, mais M. Gooch voudra peut-être aussi y répondre. Quel rôle pourrait jouer l'amélioration de la collecte et de la communication de renseignements pour optimiser notre chaîne d'approvisionnement? Pouvez-vous illustrer votre réponse à l'aide de quelques exemples?

M. Bob Masterson: Je vous remercie de votre question, monsieur Rogers.

Je renvoie la question à ma collègue Kara Edwards, qui peut expliquer l'importance des données et des renseignements lorsqu'il s'agit d'uniformiser les règles du jeu entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer.

Merci, Kara.

Mme Kara Edwards (directrice, Transports, Association canadienne de l'industrie de la chimie): Je suis ravie de voir tout le monde au Comité. Merci infiniment.

À l'heure actuelle, beaucoup de renseignements dans le système ne sont pas aussi transparents qu'ils pourraient l'être. Nous aimerions vraiment que les modifications au Règlement sur les renseignements relatifs au transport soient publiées. Dans notre secteur, cela nous aiderait réellement à déterminer où se trouvent certains goulots d'étranglement. Cela permettrait véritablement d'uniformiser les règles du jeu et de veiller à ce que tout le monde voie la même chose et use des mêmes paramètres.

En étant mieux informés, nous pouvons faire de meilleurs choix, effectuer de meilleures analyses comparatives et faire un suivi uniforme. En ce qui nous concerne, nous percevons une relation très déséquilibrée entre les expéditeurs et les transporteurs. Par conséquent, outre des données plus accessibles et transparentes, nous aimerions aussi voir une amélioration des pouvoirs et des recours de l'Office des transports du Canada.

En ce qui concerne le Règlement sur les renseignements relatifs au transport, nous souhaiterions vraiment en voir les modifications qui, à notre avis, contiennent des renseignements plus précis sur des produits en particulier et des éléments géographiques.

Merci.

M. Churence Rogers: J'ai une question complémentaire, mais avant de la poser: monsieur Gooch, avez-vous des observations à ajouter en réponse à la dernière question?

M. Daniel-Robert Gooch: Oui, merci. Je n'ai pas grand-chose à ajouter. Je dirai que la numérisation et une meilleure vue d'ensemble de ce qui transite par les ports sont des éléments très importants pour les autorités portuaires canadiennes. Il est certes utile de mieux connaître ce qui se passe dans les ports et il va sans dire que les renseignements sur les itinéraires à destination des ports et à partir de ceux-ci sont très précieux pour accroître l'efficacité de notre chaîne d'approvisionnement dans son ensemble.

M. Churence Rogers: J'ai seulement une question complémentaire que j'aimerais poser à M. Masterson, ou à toute autre personne

qui souhaiterait répondre. Votre organisation ou les sociétés qui en sont membres seraient-elles prêtes à communiquer des données exclusives dans le but d'améliorer la fluidité de nos chaînes d'approvisionnement et, dans l'affirmative, à quelles conditions? Y a-t-il certains types de renseignements pour lesquels vous insisteriez pour préserver la confidentialité?

M. Bob Masterson: Madame Edwards, je vous cède la parole. Je peux donner quelques réponses rapides, mais vous connaissez les détails.

Mme Kara Edwards: Certainement. Il faut vraiment se pencher sur la forme que cela pourrait prendre. De manière générale, les sociétés hésitent un peu à communiquer de l'information sur les prix et tarifs ainsi que sur les relations potentiellement confidentielles entre leurs fournisseurs et leurs clients.

Nous serions absolument prêts à discuter de ce que nous pourrions faire, et nous appuyons grandement la mise en place d'un système d'information plus transparent au sein de la chaîne d'approvisionnement.

M. Churence Rogers: Merci.

M. Bob Masterson: Cela dit, il va sans dire que notre industrie fournit toujours des renseignements au gouvernement et que des procédures sont en place pour qu'elle puisse le faire tout en respectant la confidentialité des renseignements opérationnels. Nous vous fournirons volontiers toute information qui renforcera le système de transport et améliorera l'équilibre entre les droits des expéditeurs et ceux des transporteurs, tant qu'il y a des mesures permettant de protéger adéquatement les renseignements opérationnels confidentiels. Nous le faisons constamment.

M. Churence Rogers: Merci.

J'ai une question pour le représentant du Syndicat international des marins canadiens.

Monsieur Given, comment allez-vous augmenter le nombre de marins au Canada? Quelles mesures pourrions-nous prendre à court terme pour pallier la pénurie de travailleurs?

• (1240)

M. Chris Given: C'est une excellente question.

À l'heure actuelle, les pénuries de travailleurs posent assurément un problème, mais il faut faire la distinction entre les différentes pénuries. Il y a deux catégories d'employés sur les navires: ceux qui ont un titre professionnel et ceux qui n'en ont pas. Les employés avec titre professionnel comprennent les officiers et les ingénieurs. La pénurie touche en fait cette catégorie.

La situation au Canada est identique à la situation mondiale. En fait, c'est pire à l'échelle internationale. Essentiellement, les associations internationales ont fait un sondage à ce sujet, et le rapport sur la main-d'œuvre de l'an dernier indique que, dans le monde, il manque 28 000 officiers, mais qu'il y a un surplus de 30 000 membres d'équipage. Cela attire vraiment l'attention sur le fait qu'il y a des marins dans le système, mais qu'il faut seulement les former pour qu'ils puissent occuper des postes et des rangs plus élevés. La situation est la même au Canada. À mon avis, pour y arriver, il faut collaborer avec les sociétés, mais aussi obtenir du financement pour assurer la formation et la mise en place de différentes mesures sur lesquelles nous pourrions travailler avec le gouvernement dans le futur.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Given.

Merci beaucoup, monsieur Rogers.

Nous passons maintenant à Mme Gladu.

Madame Gladu, la parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

Mme Marilyn Gladu: Merci, monsieur le président.

Je commencerai par parler de bureaucratie. Bon nombre d'entre vous ont mentionné certaines choses lorsque vous avez expliqué ce qu'il faudrait faire par rapport à la chaîne d'approvisionnement. Le port a parlé de financement, de limites d'emprunt et d'autorisation liée aux prêteurs commerciaux. Puis-je demander à tous les témoins de bien vouloir indiquer précisément ce que le gouvernement doit faire pour réduire la bureaucratie? Si vous pouviez remettre vos réponses au greffier, elles pourraient ensuite être intégrées à notre étude. Ce serait fantastique.

La prochaine question s'adresse à Bob Masterson.

Vous avez parlé des contraintes liées au transport ferroviaire. Pourriez-vous décrire davantage où se trouvent ces contraintes et préciser les solutions que vous aimeriez voir adopter?

M. Bob Masterson: Plus tôt, on s'est demandé comment la situation évoluera dans les cinq à dix prochaines années. Ce n'est pas vraiment l'enjeu. Nous tentons d'attirer des investissements dans les installations qui devront rapporter pour les 40 prochaines années. Je reviendrai à ce que j'ai dit plus tôt à propos des objectifs déclarés du Canada en matière de population. On prévoit que la population augmentera de deux fois et demie au cours des prochaines décennies. L'activité économique devrait croître au moins autant, voire davantage, idéalement.

Pensons aux secteurs où nous éprouvons des difficultés à l'heure actuelle. Nous avons déjà été, et le sommes toujours, de grands exportateurs de ressources. Nous en transformons davantage maintenant, mais nous en exportons encore beaucoup. Cela convenait très bien lorsque les habitants des villes canadiennes, où sont circonscrits les principaux ports et chemins de fer, avaient des intérêts dans cette activité. Ils y participaient directement. Ce n'est toutefois plus le cas.

Imaginons Vancouver, dont la population augmentera de deux fois et demie au cours des prochaines décennies. Croyons-nous vraiment que nous allons y faire transiter deux fois et demie plus de marchandises par train? Je ne crois pas. Qu'en est-il d'Halifax? Je ne pense pas. Qu'en est-il de Montréal? Je ne crois pas non plus. Qu'en est-il de Toronto? Non plus. Encore une fois, nous vous demandons, ou prions, en tant que membres du Comité, de réfléchir aux objectifs à long terme du Canada en matière d'économie et de population. Où allons-nous installer ces ports? Où allons-nous renforcer la résilience?

Le travail que nous accomplissons aujourd'hui... Nous avons beaucoup parlé aujourd'hui de briser les goulots d'étranglement et d'accroître l'efficacité des mesures en place actuellement. Certes, c'est extrêmement important, mais nous devons aussi nous assurer de pouvoir exporter des produits hors du pays au cours des 40 à 50 prochaines années. Ce sont les investissements réalisés aujourd'hui qui nous le permettront.

À notre avis, il faut cesser de nous concentrer sur certaines des grandes villes, où il faut déjà composer avec des contraintes liées à la nécessité de prendre des mesures aujourd'hui et dans le futur et au fait que les populations n'ont aucun lien avec cette activité. Pre-

nons n'importe quelle grande ville, en particulier le secteur entre la vallée de bas Fraser et Vancouver. Dans ce secteur, il faut composer avec de lourdes contraintes lorsqu'il s'agit de transporter nos marchandises.

Mme Marilyn Gladu: Merci.

Une idée a été proposée au cours d'un témoignage précédent: on devrait transformer certains ports actuels en ports plus internationaux. Par exemple, Sarnia—Lambton pourrait être un port international. C'est situé sur la voie navigable des Grands Lacs. Il y en a beaucoup d'autres. Ce serait utile pour la capacité de croissance et l'adaptation aux restrictions.

Pensez-vous que c'est une bonne idée?

M. Bob Masterson: La question s'adresse-t-elle à moi?

Mme Marilyn Gladu: Je vous pose la question, puis je la poserai à M. Gooch.

M. Bob Masterson: Il y a manifestement des possibilités. Chaque consommateur et chaque expéditeur est différent. Je dirais, une fois de plus, que lorsqu'il s'agit du secteur de la chimie au Canada, l'expédition se fait principalement à destination des États-Unis, alors une augmentation du trafic sur les Grands Lacs serait utile. Cela dit, l'avenir se trouve vraiment en Asie. Actuellement, étant donné les événements récents en Europe, tout le monde se demande ce que sera l'avenir en Europe, mais on parle de transport long-courrier.

En tant que pays, avoir à traiter les choses à diverses reprises nous fait perdre en productivité. Considérant la situation d'une bonne partie de l'industrie dans l'Ouest canadien, nous sommes déjà entravés. Il faut déjà franchir les montagnes pour atteindre la côte. Plus il y a d'étapes, plus les coûts sont élevés et moins les entreprises canadiennes sont concurrentielles.

La réponse doit être de se concentrer sur le réseau ferroviaire, qui transporte l'essentiel des marchandises, et les actifs maritimes qui aideront à les acheminer jusqu'aux marchés mondiaux, là où sont les populations. Il y a assurément des choses qui se passent dans les Grands Lacs, mais dans l'ensemble, il s'agit des ports maritimes.

• (1245)

Mme Marilyn Gladu: Très bien.

Monsieur Gooch, que pensez-vous de l'idée de transformer des ports actuels partout au pays en ports internationaux?

M. Daniel-Robert Gooch: Il y a des ports qui voient l'occasion d'offrir davantage de services. Je pense aux Grands Lacs, par exemple. L'intensification du trafic sur la Voie maritime du Saint-Laurent constituait la première recommandation du rapport de 2019 de vos prédécesseurs à ce comité. Bien sûr, cela suppose de collaborer avec nos partenaires, y compris au sein de la famille fédérale et de l'Agence des services frontaliers du Canada, afin de garantir la disponibilité de ressources adéquates, tant pour les ports qui aspirent à s'ouvrir au trafic international que pour les ports existants qui ont également besoin des services de l'Agence.

Il y a des possibilités, mais il faut les analyser en fonction de tout cela.

Mme Marilyn Gladu: Excellent.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gooch.

Merci beaucoup, madame Gladu.

Nous passons maintenant à Mme Koutrakis.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

Mme Annie Koutrakis (Vimy, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins de leur présence.

Mes prochaines questions s'adresseront à M. Dekovic, de GCT.

Selon ce que je comprends, la pénurie de conteneurs — il en a beaucoup été question ce matin et cet après-midi — est l'une des principales causes des problèmes dans les chaînes d'approvisionnement mondiales. À votre avis, cette pénurie est-elle un problème temporaire ou plutôt un problème structurel à plus long terme?

M. Marko Dekovic: Merci de la question.

Je dirais que c'est un problème à court terme.

Comme je l'ai dit dans mon témoignage, le nombre de conteneurs pleins au départ des ports canadiens a chuté de 2 %, mais il y a eu une hausse d'environ 50 % du nombre de conteneurs partant à vide. C'est une situation attribuable au déséquilibre dans la chaîne d'approvisionnement. Les conteneurs vides sont ramenés plus rapidement en Asie en raison de l'explosion de la demande des consommateurs. Un tel volume est absorbé ainsi. Tout reviendra à la normale au fur et à mesure que la chaîne d'approvisionnement se normalisera.

Sur la côte Ouest du Canada, le commerce est plutôt équilibré comparativement à d'autres ports d'Amérique du Nord, qui sont surtout des ports strictement d'importation. Nous faisons de l'exportation par conteneurs. Nos terminaux gèrent l'exportation de bois d'œuvre, de cultures spécialisées et d'autres marchandises, alors c'est plutôt équilibré.

Je dirais que c'est à court terme. Le déséquilibre se stabilisera vraisemblablement au cours de l'année.

Mme Annie Koutrakis: Croyez-vous que la solution pourrait passer par la fabrication? Est-ce quelque chose que l'on peut faire au Canada pour pallier une partie de la pénurie? Si oui, combien de temps faudrait-il selon vous pour accroître l'offre à suffisamment grande échelle pour régler la pénurie?

M. Marko Dekovic: Parlez-vous de...

Mme Annie Koutrakis: Si nous les fabriquions au Canada, cela vous semblerait-il possible?

M. Marko Dekovic: Je ne suis pas un expert de la fabrication de conteneurs, mais je dirais que du temps qu'ils soient fabriqués, ce serait probablement trop tard. À ce moment-là, le système se sera normalisé.

Mme Annie Koutrakis: Merci.

Ma prochaine question s'adresse à M. Gooch.

[Français]

Monsieur Gooch, vous avez formulé des recommandations sur la façon dont le Fonds national des corridors commerciaux pourrait être amélioré pour répondre aux besoins urgents en matière d'infrastructures portuaires et contribuer à une chaîne d'approvisionnement plus résiliente.

Pourriez-vous nous donner plus de détails sur vos recommandations?

[Traduction]

M. Daniel-Robert Gooch: Merci, monsieur le président.

Le Fonds national des corridors commerciaux est un programme fantastique. Certainement, 880 millions de dollars sont allés à nos ports grâce à lui.

Je pense qu'il s'agit surtout de cerner les éventuelles lacunes. L'un des problèmes qu'on nous a signalés concerne la capacité des ports, surtout ceux qui sont plus petits et qui n'ont pas autant de revenus que d'autres, d'entretenir leurs infrastructures essentielles. Parfois, il faut investir dans les perspectives qui s'ouvrent, mais d'autres fois, il faut simplement s'assurer que les infrastructures essentielles sont conservées et disponibles.

Nous tenons également à ce que le Fonds continue d'être financé adéquatement. L'afflux de fonds annoncés dans le budget fédéral de l'an dernier nous a réjouis. Nous espérons que cela se poursuivra durablement, car la demande est très forte pour ces types d'investissements. Le programme est censé, selon ce que nous comprenons, se terminer vers 2028. Or, le besoin nous semble permanent, alors nous aimerions que le Fonds soit prolongé.

Une autre possibilité serait de s'intéresser davantage à la décarbonation et de déterminer si les filières de financement au sein du programme suffisent à répondre aux besoins des ports et d'autres partenaires du milieu des ports qui tentent de gagner en efficacité et de contribuer à l'atteinte des objectifs climatiques du Canada.

• (1250)

Mme Annie Koutrakis: Merci.

Ma question s'adresse à quiconque a une opinion sur le sujet. Je sais qu'elle est vaste, mais voyons ce qu'elle vous inspirera.

À votre avis, quelle est la plus importante recommandation que le Comité puisse faire dans son rapport?

M. Masterson ou Mme Pasher pourront peut-être répondre.

M. Bob Masterson: Allez-y, madame Pasher. Vous n'avez pas beaucoup parlé. Allez-y.

Mme Monette Pasher: Merci de la question.

Je pense que le principal serait de recapitaliser le Fonds national des corridors commerciaux et de le rendre permanent.

Pensons au rôle majeur que les aéroports jouent et continueront de jouer dans la chaîne d'approvisionnement. Les aéroports canadiens se sont endettés de 3 milliards de dollars et, au bout du compte, il faut gérer cette dette. C'est une question de capacité concurrentielle pour le Canada, et il faut que nos partenaires du gouvernement du Canada nous aident à progresser et investissent dans nos infrastructures, qu'il faudra améliorer afin d'accroître la résilience de la chaîne d'approvisionnement.

C'est probablement là le meilleur moyen pour le gouvernement de nous aider à faire bouger les choses dans la chaîne d'approvisionnement.

Le président: Merci beaucoup, madame Koutrakis, et merci beaucoup à vous, madame Pasher.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez maintenant la parole pour deux minutes et demie.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Masterson, tout à l'heure, j'ai commencé à poser une question sur la pertinence de raccourcir les chaînes d'approvisionnement, mais vous n'avez pas eu l'occasion d'y répondre. Je vous la pose donc à nouveau.

Cela pourrait-il être pertinent pour l'industrie canadienne de la chimie, dans la mesure où l'on veut sécuriser et stabiliser les chaînes d'approvisionnement?

[Traduction]

M. Bob Masterson: Je vous remercie de la question.

C'est une question complexe, et tout dépend de la composition chimique ou des produits en cause. Je pense certainement que des efforts sont déployés pour améliorer la résilience des chaînes d'approvisionnement, et ceux d'entre vous dans les municipalités constateront une importante demande pour des terrains industriels, qui sont convertis en sites d'entreposage, pour assurer que nous avons... Disons simplement que, de manière générale, on se détourne de la livraison juste-à-temps.

Prenons l'industrie de la chimie. Encore là, à titre de troisième fabricant en importance, à vrai dire, l'essentiel de cette activité, ces 80 milliards de dollars par année, visent l'exportation de marchandises riches en ressources et pauvres en carbone auxquelles le reste du monde n'a pas accès. Nous exportons le tout — pour une valeur de 60 milliards de dollars — et nous importons pour 60 milliards de dollars de produits chimiques spécialisés et d'autres marchandises comparables. Le commerce est équilibré. Nous envoyons des choses auxquelles nous excellons et dont le reste du monde a besoin, et nous rapportons des produits qui nécessitent généralement davantage de main-d'œuvre.

Je doute que cela change et je pense que si l'on tentait de devenir réellement autosuffisants — cette idée que nous ne devrions fabriquer que ce dont nous avons besoin —, ce serait mauvais pour le monde et pour le Canada. Le monde a besoin de ce que nous fabriquons, et nous avons le devoir de le lui fournir. En échange pour toutes les excellentes ententes commerciales que le Canada a négociées au cours des dernières décennies, nous pouvons profiter des choses qu'ils ont et dont nous avons besoin.

J'évite d'en dire trop, si ce n'est que beaucoup de choses sont en cours pour améliorer la résilience et que, pour régler certains des problèmes que nous constatons depuis quelques mois et quelques années, on se détourne généralement de la livraison juste-à-temps au profit de la mise en entrepôt et de la conservation d'inventaires plus fournis.

D'autres pourraient avoir une opinion différente.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie de vos commentaires, monsieur Masterson.

J'aimerais maintenant poser une question à M. Given, du Syndicat international des marins canadiens.

Monsieur Given, dans le conflit de travail qui est survenu au port de Montréal il n'y a pas si longtemps, l'un des principaux obstacles qui ont compliqué la situation était la question des heures de travail.

Dans un contexte de difficultés d'approvisionnement, dans quelle mesure cet élément pourrait-il avoir des répercussions sur le maintien d'une certaine fluidité dans les ports et sur l'adoption de conditions de travail acceptables pour les travailleurs ?

Le président: Monsieur Given, nous n'avons malheureusement pas le temps d'écouter votre réponse, mais nous vous invitons à nous la transmettre par écrit.

Je vous remercie beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

• (1255)

[Traduction]

Passons maintenant à M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous disposez de deux minutes et demie. À vous la parole.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins de ce qu'ils ont expliqué aujourd'hui.

Ma dernière question porte sur les répercussions sur la population, surtout pour ce qui se rapporte au secteur ferroviaire et au transport ferroviaire, une grande préoccupation dans la région que je représente. Je sais que le secteur ferroviaire n'est pas représenté parmi les témoins, aujourd'hui, mais les transports par train et par navire sont étroitement liés, alors je pense que ma question s'adresse probablement à M. Gooch, des administrations portuaires.

Je pense que le réseau ferroviaire canadien comporte de grandes vulnérabilités, dont le fait que les voies ferrées traversent autant de localités. Il y a d'innombrables points de tension. Quand le trafic ferroviaire s'intensifie, les tensions s'intensifient aussi. Par ailleurs, on a bâti le réseau ferroviaire sur des terres autochtones, sans permission. Des enjeux graves demeurent en suspens au chapitre de la relation entre le secteur ferroviaire et les peuples autochtones partout au pays, surtout dans l'Ouest canadien.

Le gouvernement fédéral investit-il assez d'énergie dans la gestion de ces répercussions? Je pense aux municipalités du Nord-Ouest de la Colombie-Britannique. J'ai vu que le CN vient de rejeter l'idée de bâtir une passerelle piétonnière à Terrace. Des résidents de Prince Rupert, où je me trouve aujourd'hui, redoutent le bruit des manoeuvres dans la gare de triage. Toutes ces préoccupations prendront de l'ampleur avec l'intensification du trafic, alors j'ai l'impression que les acteurs de la chaîne d'approvisionnement devraient vivement s'intéresser à la gestion de ces répercussions. Pourtant, il y a une laissez-faire de la part du gouvernement fédéral lorsque des problèmes de ce type sont soulevés.

Avez-vous des commentaires, monsieur Gooch?

M. Daniel-Robert Gooch: J'ignore si je peux m'exprimer sur le plan ferroviaire, mais je sais que les administrations portuaires collaborent assurément de très près avec les collectivités, car elles savent avoir un effet sur la population. Beaucoup de ports se trouvent en plein cœur du milieu urbain. Le bruit, la poussière et d'autres facteurs préoccupent les résidents des localités où ils se situent. Les administrations portuaires collaborent de très près avec les collectivités afin d'atténuer les répercussions.

J'ai visité le port de Montréal il y a quelques semaines. J'ai vécu à Montréal pendant des années, mais je n'avais aucune idée que le port se trouvait aussi près d'une bonne partie de la rive Sud de l'île. Les responsables nous ont conduits dans des secteurs où la collaboration est particulièrement étroite avec la collectivité étant donné la proximité du port. On a investi dans des barrières antibruit et dans des écrans de verdure pour masquer l'apparence visuelle des installations portuaires.

Voilà le genre de travail qu'accomplissent les autorités portuaires d'un océan à l'autre. Elles collaborent avec les collectivités, mais aussi avec les communautés autochtones, les Premières Nations, dans leurs régions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach, et merci également à vous, monsieur Gooch.

Chers collègues, étant donné que nous avons commencé avec un peu de retard en raison de problèmes techniques, je me demande si nous avons le consentement des membres pour siéger jusqu'à 13 h 7 environ, de façon à ce que M. Chahal et Mme Gladu puissent poser toutes leurs questions. Ai-je le consentement unanime des membres?

Des députés: D'accord.

Le président: Madame Gladu, vous avez la parole pour cinq minutes.

Mme Marilyn Gladu: Merci, monsieur le président.

Je veux revenir à l'Agence des services frontaliers du Canada. Sarnia—Lambton comporte un poste frontalier, et on entend parfois dire qu'il y a certains problèmes, par exemple parce qu'il manque d'inspecteurs, que les inspections prennent trop de temps ou qu'il n'y a pas assez de formation sur les règles qui changent constamment. La résilience de la chaîne d'approvisionnement en tient-elle compte?

Commençons par M. Gooch.

M. Daniel-Robert Gooch: L'Agence est un important partenaire des administrations portuaires. Je sais que, au cours des dernières années, elles ont été appelées à s'adapter à des situations qui évoluent rapidement. Nous tenons à avoir la capacité nécessaire pour que tous les ports puissent accomplir leur important travail, ce qui englobe la notion de capacité et les systèmes en place à l'Agence.

Ce que je sais de l'Agence me vient surtout de mon expérience dans les aéroports, où, je le sais, elle faisait des investissements considérables pour moderniser la frontière du point de vue des passagers. De toute évidence, ce n'est pas un organisme qui redoute l'innovation, et nous serons ravis de travailler avec elle sur ses besoins afin qu'elle fournisse ses importants services partout où ils sont nécessaires.

• (1300)

Mme Marilyn Gladu: Je comprends donc que vous ne percevez aucun problème à ce chapitre.

Madame Pasher, pourriez-vous répondre à la même question relativement aux aéroports et à l'expansion des capacités? L'Agence dispose-t-elle de ressources adéquates? Y a-t-il des problèmes sur lesquels le gouvernement fédéral devrait se pencher?

Mme Monette Pasher: Je pense que Daniel a abordé ce point. L'Agence des services frontaliers du Canada est un excellent partenaire, très innovateur. Je pense qu'elle cherche des moyens d'aller de l'avant en misant sur la collaboration, en travaillant de très près avec l'industrie pour faire prendre le virage numérique aux frontières, de manière à faire passer les gens rapidement. Je pense que ce sera utile. Il faudra du temps, de toute évidence, et il y aura une réglementation rattachée à cela.

Sur le plan des données, j'ai vraiment l'impression que nous pouvons travailler avec l'Agence et d'autres partenaires pour améliorer la numérisation de la chaîne d'approvisionnement. Il faut que tous les partenaires travaillent de concert. Il faut davantage de transpa-

rence dans les données afin que nous puissions mettre au point des stratégies pour faire des progrès. Oui, nous pouvons fonctionner comme ils le font en Chine et dans d'autres pays. Nous pouvons faciliter les choses pour l'activité commerciale et les gens qui veulent déplacer des marchandises au Canada. Je pense qu'il y a beaucoup de possibilités, et l'Agence joue également un rôle majeur à ce chapitre.

Mme Marilyn Gladu: Très bien.

J'adresse la même question à Mme Edwards, de l'association de la chimie.

Mme Kara Edwards: Je pense que nos attentes visent notamment la publication des modifications à la réglementation sur l'information dans les transports, l'augmentation des recours pour les expéditeurs aux termes de la Loi sur les transports du Canada et la poursuite du programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire. Nous utilisons actuellement ce programme pour faciliter la communication avec les collectivités afin de nous assurer qu'elles sont au fait des marchandises dangereuses qui transitent par leur secteur et qu'elles sont préparées dans l'éventualité d'un incident.

Je pense que beaucoup de choses sont en cours de réalisation, et elles doivent vraiment se poursuivre, tout comme le Fonds national des corridors commerciaux. Il faut poursuivre les bons programmes qui existent déjà, veiller à leur cohésion et avoir l'assurance qu'ils seront là à long terme.

Mme Marilyn Gladu: Merci.

Monsieur Dekovic, vous avez dit qu'il n'y a pas de problème relativement à la pénurie de conteneurs au Canada. Or, j'entends constamment parler de problèmes dans la chaîne d'approvisionnement attribuables au manque de conteneurs. Que se passe-t-il au juste? Pouvez-vous nous aider à comprendre où est le point d'engorgement et ce qu'il faut faire pour le dégager?

M. Marko Dekovic: Il n'y a pas de problème au chapitre de la capacité des terminaux, il ne manque pas de place, mais, comme vous l'avez dit, il y a une pénurie de conteneurs en tant que tels pour certains exportateurs canadiens. Le problème, comme je l'ai mentionné, vient des pressions qu'exerce la demande extrême des consommateurs sur le marché nord-américain, avec pour conséquence que les transporteurs maritimes et les exportateurs en Asie renvoient des conteneurs vers l'Asie plus rapidement sans avoir eu l'occasion de passer par un cycle de la chaîne d'approvisionnement d'ici, d'aller chercher des choses, que ce soit quelque part en Ontario dans une usine, dans l'Ouest canadien pour les grains ou les cultures spécialisées, ou en Colombie-Britannique pour le bois d'œuvre.

C'est parce que les conteneurs, à l'arrivée, sont vidés rapidement, renvoyés au terminal et réexpédiés sur le prochain navire en partance, ce qui entraîne une pénurie de conteneurs vides dans le système. Comme je l'ai dit cependant, en réponse à une question précédente, ce déséquilibre commencera sous peu à se résorber.

Le président: Merci beaucoup, madame Gladu et monsieur Dekovic.

La dernière série de questions est pour M. Chahal.

Monsieur Chahal, vous disposez de cinq minutes. Vous avez la parole.

M. George Chahal (Calgary Skyview, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier tout le monde de leur témoignage aujourd'hui.

Madame Pasher, je veux commencer par vous. Vous avez beaucoup parlé de l'importance des aéroports. L'Aéroport international de Calgary se trouve dans ma circonscription. Il contribue au PIB à hauteur de 8 milliards de dollars, qui vont dans l'économie locale. C'est très, très important. Le Fonds national des corridors commerciaux a considérablement contribué à soutenir les travaux de construction sur Airport Trail pour notre région.

Dans votre témoignage, vous avez dit qu'il faut des améliorations au chapitre des zones franches ou des corridors de libre-échange. Je pense que vous avez expressément mentionné que Singapour et Hong Kong le font bien. Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet? Quelles sont les perspectives d'amélioration pour le Canada?

Mme Monette Pasher: Actuellement, pour être honnête, nos zones franches n'apportent à peu près pas d'avantages. Elles ne représentent qu'un lourd fardeau administratif et elles n'engendrent que peu de retombées pour les collectivités pour ce qui est de la création d'emplois.

Si nous faisons de nos zones franches de véritables zones de libre-échange, elles attireraient probablement davantage de fabricants et de marchandises. On ajouterait de la valeur au Canada avant d'exporter le tout. Nous pouvons créer des emplois ici en mettant sur pied un système de zones franches efficace. Selon nous, il faut se pencher sur la question et trouver les améliorations nécessaires au système actuel.

Si je ne me trompe pas, il y a actuellement huit zones franches au Canada, mais elles n'ajoutent que peu de valeur, alors elles ne procurent vraiment pas d'avantages. Ce semble être une bonne idée, mais je crois que nous avons beaucoup de pain sur la planche pour en faire un programme viable qui pourrait aider les aéroports, les collectivités et le Canada.

• (1305)

M. George Chahal: Vous avez dit que Singapour et Hong Kong font bien les choses. En quoi sont-elles si avantageuses?

Mme Monette Pasher: C'est l'allègement du fardeau fiscal. En ce moment, lorsque des marchandises arrivent au Canada... Par exemple, si une scie à chaîne arrive de l'Allemagne et qu'on veut y ajouter des pièces pour ensuite l'exporter du Canada en tant que produit canadien... Actuellement, compte tenu des formalités administratives et des taxes sur la valeur ajoutée applicables, on ne crée pas vraiment de valeur pour le Canada. C'est pourtant ce que font Singapour et Hong Kong. Je pense qu'il y a des exemples à analyser.

Nous livrons concurrence pour cette activité commerciale. Avec l'organisation actuelle, l'activité commerciale nous échappe.

M. George Chahal: Merci.

Il a beaucoup été question de la vulnérabilité de la chaîne d'approvisionnement, des perspectives et des problèmes. Je lisais notre rapport — vous n'avez peut-être pas vu notre document d'information —, qui dit que les importations et les exportations au Canada sont concentrées dans une très petite proportion de plaques tour-

nantes. On y lit que l'Aéroport international de Toronto, pour ce qui est de l'importation et de l'exportation par transport aérien, est le seul aéroport canadien de dédouanement.

Quelles sont les répercussions de cette situation sur notre pays et sur la chaîne d'approvisionnement? Pourquoi ne pas offrir un soutien à ce chapitre dans l'Ouest canadien, à Calgary, par exemple?

Mme Monette Pasher: Je ne suis pas certaine de bien comprendre la question. Comme Daniel Gooch, je n'occupe ce poste intermédiaire que depuis deux mois, alors il me manque sans doute un peu de contexte pour celle-ci.

M. George Chahal: Aucun problème.

Si quelqu'un d'autre veut répondre à cette question sur le dédouanement, les importations et les exportations qui se concentrent dans quelques plaques tournantes... Toronto est le seul pour les importations et les exportations par transport aérien.

Mme Monette Pasher: Cela ne correspond certainement pas à ce que je sais. Un certain nombre d'aéroports reçoivent des marchandises.

Je me demande si vous parlez des droits de septième liberté.

M. George Chahal: Je me base sur le document d'information. Je ferai sans doute un suivi sur la question auprès de nos analystes.

Mme Monette Pasher: Je pense qu'il y a place à l'amélioration, que l'on peut envisager diverses possibilités. Imaginons qu'un transporteur du Moyen-Orient transporte des marchandises à Philadelphie. L'avion vide pourrait partir de Philadelphie et arrêter, disons, à Halifax afin de récupérer des homards avant de retourner au Moyen-Orient. Nous laissons passer une occasion pour la chaîne d'approvisionnement, car l'avion arrive à vide au Canada depuis les États-Unis.

Je pense que l'on pourrait apporter des améliorations au chapitre des droits de septième liberté afin de tirer avantage de certains des itinéraires déjà empruntés. Il y aurait moyen de les mettre à profit.

M. George Chahal: Monsieur le président, j'ignore s'il me reste du temps.

Le président: C'est tout le temps dont vous disposiez, monsieur Chahal.

Merci beaucoup.

M. George Chahal: Merci.

Le président: Chers témoins, au nom de tous les membres, je vous remercie, d'abord pour votre patience relativement à certains des problèmes techniques, mais surtout pour vos précieux témoignages sur cette étude extrêmement importante que nous réalisons pour tous les Canadiens.

Sur ce, je vous invite tous à vous déconnecter, à l'exception de mes collègues, à qui je rappelle rapidement d'envoyer au greffier toute instruction de rédaction qu'ils pourraient avoir pour le rapport de l'étude sur la sécurité ferroviaire.

Profitez bien du reste de la journée, tout le monde.

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>