



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

L'EXPANSION DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES AU CANADA

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

Peter Schiefke, président

SEPTEMBRE 2023
44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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.

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 : www.noscommunes.ca

**L'EXPANSION DES INFRASTRUCTURES
PORTUAIRES AU CANADA**

**Rapport du Comité permanent
des transports, de l'infrastructure et
des collectivités**

**Le président
Peter Schiefke**

SEPTEMBRE 2023

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

AVIS AU LECTEUR

Rapports de comités présentés à la Chambre des communes

C'est en déposant un rapport à la Chambre des communes qu'un comité rend publiques ses conclusions et recommandations sur un sujet particulier. Les rapports de fond portant sur une question particulière contiennent un sommaire des témoignages entendus, les recommandations formulées par le comité et les motifs à l'appui de ces recommandations.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

PRÉSIDENT

Peter Schiefke

VICE-PRÉSIDENTS

Mark Strahl

Xavier Barsalou-Duval

MEMBRES

Taylor Bachrach

Vance Badawey

George Chahal

Angelo Iacono

Annie Koutrakis

Chris Lewis

Leslyn Lewis

Dan Muys

Churence Rogers

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Kelly Block

Iqwinder Gaheer

Garnett Genuis

Jennifer O'Connell

GREFFIÈRE DU COMITÉ

Carine Grand-Jean

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Services d'information, d'éducation et de recherche parlementaires

Geneviève Gosselin, analyste

Alexandre Lafrenière, analyste

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

a l'honneur de présenter son

QUATORZIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié les grands projets d'expansion de l'infrastructure portuaire du Canada et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|----|
| SOMMAIRE | 1 |
| LISTE DES RECOMMANDATIONS..... | 3 |
| L'EXPANSION DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES AU CANADA..... | 7 |
| Introduction..... | 7 |
| Enjeux de capacité et de concurrence | 7 |
| L'examen des projets..... | 9 |
| Limites d'emprunt et financement des projets..... | 10 |
| Main-d'œuvre et automatisation..... | 11 |
| Relation entre les administrations portuaires et les communautés avoisinantes | 13 |
| Collaboration entre les administrations portuaires | 15 |
| Conclusion | 17 |
| ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS..... | 19 |
| DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT | 21 |
| OPINION COMPLÉMENTAIRE DU PARTI CONSERVATEUR DU CANADA | 23 |
| OPINION COMPLÉMENTAIRE DU NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE DU CANADA | 25 |

SOMMAIRE

En mars 2023, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (le Comité) a entrepris une étude sur les grands projets d'expansion de l'infrastructure portuaire au Canada. Le Comité a consacré deux réunions à cette étude et a visité les ports de Montréal, d'Halifax, de St. John's, de Hamilton et de Prince Rupert. Les intervenants rencontrés durant le voyage et d'autres entendus au Comité ont parlé des projets d'expansion et d'optimisation des infrastructures portuaires qui sont prévus ou en cours au Canada, ainsi que des défis associés à la mise en œuvre de ces projets.

Certains ont demandé au gouvernement du Canada d'accélérer son processus d'évaluation d'impact pour les projets d'infrastructures portuaires. Des intervenants ont aussi indiqué que les limites d'emprunt contenues dans les lettres patentes des administrations portuaires canadiennes sont trop restrictives et ont demandé que le processus pour les augmenter soit plus rapide. Il a aussi été question de la pénurie de main-d'œuvre dans le secteur maritime et de l'impact de l'automatisation sur l'organisation du travail dans les ports.

Des témoins ont demandé au gouvernement du Canada d'autoriser les administrations portuaires à participer à des activités qui vont au-delà de ce qui serait actuellement prévu dans la *Loi maritime du Canada* et les lettres patentes. Il a notamment été question d'investissement dans le logement, de participation à des activités récréotouristiques et commerciales et d'une plus grande collaboration entre les administrations portuaires sur divers projets, dont des projets d'infrastructures conjoints. Enfin, certains ont également recommandé la mise en œuvre d'une stratégie nationale de la chaîne d'approvisionnement et un plus grand partage de données entre l'ensemble des parties prenantes.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

À l'issue de leurs délibérations, les comités peuvent faire des recommandations à la Chambre des communes ou au gouvernement et les inclure dans leurs rapports. Les recommandations relatives à la présente étude se trouvent énumérées ci-après.

Recommandation 1 — Examen stratégique de la capacité des ports

Que le gouvernement du Canada réalise un examen stratégique approfondi et établisse des prévisions sur la capacité des grands ports à moyen et à long terme afin de mieux cerner les besoins futurs en matière d'infrastructures.

Recommandation 2 — Garantir un environnement réglementaire efficace

Que le gouvernement du Canada réduise les formalités administratives et le fardeau réglementaire afin de garantir un processus d'examen plus rapide et plus prévisible des grands projets d'infrastructure portuaire et d'expansion de l'infrastructure portuaire, tout en maintenant son devoir de consulter adéquatement les parties prenantes et de considérer les effets des projets du point de vue de la sécurité, de la protection de l'environnement et des impacts sur les communautés, y compris sur les communautés autochtones.

Recommandation 3 — Amélioration de la performance environnementale

Que le gouvernement du Canada exige des ports qu'ils jouent leur rôle dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution par le carbone, par exemple en fixant des objectifs contraignants de réduction des émissions et en faisant rapport régulièrement sur leurs progrès dans l'atteinte de ces objectifs, conformément aux engagements nationaux et internationaux.

Recommandation 4 — Limites d'emprunt

Que le gouvernement du Canada envisage d'augmenter les limites d'emprunt contenues dans les lettres patentes des administrations portuaires canadiennes et de simplifier le processus de modification de ces limites; tout en protégeant les contribuables canadiens de risques excessifs.

Recommandation 5 — Processus d'examen

Que le gouvernement du Canada élabore des stratégies pour remédier aux lacunes et aux délais d'attente liés au processus d'examen des demandes présentées au Fonds national des corridors commerciaux, dans le but d'améliorer l'aspect prévisible des délais.

Recommandation 6 — Représentation au sein des conseils de direction des administrations portuaires

Que le gouvernement du Canada inclue une représentation syndicale au conseil d'administration de ports maritimes canadiens, les candidats devant être choisis après consultation entre le ministre et les organisations syndicales.

Recommandation 7 — Amélioration des relations avec les communautés

Que le gouvernement du Canada prenne des mesures pour s'assurer que les ports maritimes canadiens gèrent mieux leurs relations avec les communautés environnantes, les communautés autochtones, les organisations syndicales et les partenaires intermodaux.

Recommandation 8 — Coopération portuaire

Que le gouvernement du Canada explore les options pour faciliter une coopération accrue entre les administrations portuaires, y compris la planification collaborative, l'investissement dans l'infrastructure et l'approvisionnement.

Recommandation 9 — Activités autorisées

Que le gouvernement du Canada, en consultation avec les administrations portuaires et les parties prenantes affectées, envisage de simplifier le processus de modification des activités autorisées dans les lettres patentes afin de répondre avec plus de flexibilité aux besoins particuliers de chaque port.

Recommandation 10 — Faciliter la collecte et le partage des données

Que le gouvernement du Canada contribue à faciliter un plus grand échange de données entre les ports et les autres parties prenantes de la chaîne d'approvisionnement afin de favoriser la fluidité de nos portes d'entrée internationales.

Recommandation 11 — Mise en œuvre des recommandations relatives à la chaîne d'approvisionnement

Que le gouvernement du Canada donne suite aux recommandations 19 et 25 à 32 du septième rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, intitulé *Améliorer l'efficacité et la résilience des chaînes d'approvisionnement du Canada*, qui ont trait aux ports.

Recommandation 12 — Réduire les obstacles bureaucratiques à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent

Que le gouvernement du Canada prenne des mesures pour réduire les obstacles bureaucratiques à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent qui entravent le plein développement de la Voie maritime du Saint-Laurent en tant qu'un corridor commercial intermodal, qui revêt une importance stratégique d'un point de vue national.



L'EXPANSION DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES AU CANADA

INTRODUCTION

Le 3 février 2022, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le Comité) a convenu d'entreprendre une étude sur les grands projets d'expansion de l'infrastructure portuaire au Canada. Dans le cadre de cette étude, le Comité a visité en mars 2023 les ports de Montréal, d'Halifax, de St. John's, de Hamilton et de Prince Rupert. Le Comité a également consacré deux rencontres à cette étude et a entendu dix témoins.

Les sections qui suivent résument les discussions qui ont eu lieu avec divers intervenants à propos des enjeux de capacité et de concurrence des ports canadiens, des défis liés à la mise en œuvre de projets d'expansion portuaires au pays et de la collaboration entre les parties impliquées dans la chaîne d'approvisionnement canadienne.

ENJEUX DE CAPACITÉ ET DE CONCURRENCE

« Il faut financer des projets visant à soutenir la redondance d'infrastructures essentielles afin de réduire le risque de défaillances critiques dans les chaînes d'approvisionnement [...] »

Robin Guy,
vice-président et chef adjoint,
Relations gouvernementales, Chambre de commerce du Canada

Au cours de cette étude, divers témoins se sont prononcés sur les enjeux de capacité au sein de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement canadienne, afin d'en identifier les principaux goulots d'étranglement et de voir comment ceux-ci ont un impact sur l'efficacité des ports canadiens. Des témoins ont parlé de problèmes de capacité ferroviaire et d'entreposage de conteneurs dans l'Est du Canada¹. Selon Robert Ashton,

1 Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (TRAN), *Témoignages*, 44^e législature, 1^{re} session : Christopher Hall (président, Fédération maritime du Canada); Robert Ashton (président, International Longshore and Warehouse Union Canada [ILWU]) et David Miller (conseiller principal de l'exécutif, Administration portuaire Vancouver-Fraser [APVF]).



président de l'International Longshore and Warehouse Union Canada, les ports de l'Ouest n'ont pas besoin d'augmenter la capacité de leurs terminaux à conteneurs, il faut plutôt s'attarder à corriger les problèmes du réseau ferroviaire, afin de veiller à ce que les conteneurs puissent circuler plus rapidement à l'intérieur du pays.

De son côté, [Christopher Hall](#), président de la Fédération maritime du Canada a attesté que le fret « est roi », dans la mesure où les expéditeurs optent toujours pour le chemin le plus efficace et le plus abordable pour acheminer leurs marchandises à destination. Au sujet de la compétitivité des ports canadiens par rapport aux ports américains, il a insisté sur le fait que le Canada devait s'assurer d'avoir une chaîne d'approvisionnement performante, puisqu' « une fois que le fret trouve un autre itinéraire, il ne revient pas ». [David Miller](#), conseiller principal de l'exécutif de l'Administration portuaire de Vancouver-Fraser a réitéré que si la capacité des ports de Vancouver et de Prince Rupert n'était pas renforcée, « nos exportateurs et nos importateurs seront obligés de se rabattre sur les ports des États-Unis ».

Les administrations portuaires canadiennes (APC) qui ont été visitées par le Comité ou qui sont venues témoigner ont parlé des projets d'expansion et d'optimisation de leurs infrastructures portuaires qui sont en cours. Soulignant l'importance pour le Canada de demeurer compétitif en investissant dans les infrastructures commerciales, telles que les ports, les chemins de fer, les routes et les aéroports, [Robin Guy](#), vice-président et chef adjoint, Relations gouvernementales, Chambre de commerce du Canada, a insisté sur le fait qu'il ne s'agit pas uniquement de combler les besoins de capacité actuels, mais aussi ceux à long terme. À titre d'exemple, lors de sa visite du port de Montréal, le Comité a appris que celui-ci estime qu'il atteindra sa pleine capacité d'ici quelques années et c'est pourquoi il souhaite construire un nouveau terminal de conteneurs à Contrecoeur².

De son côté, [Daniel-Robert Gooch](#), président-directeur général de l'Association des administrations portuaires canadiennes, a fait savoir que les ports des Grands Lacs sont sous-utilisés, un constat qui a d'ailleurs également été entendu par le Comité au cours de son voyage.

2 Le projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur vise à accueillir annuellement jusqu'à 1,15 million de conteneurs équivalent vingt pieds. Port de Montréal, « [Tout savoir sur le projet](#) », *projet Contrecoeur*.

L'EXAMEN DES PROJETS

« Nous avons besoin de délais prévisibles pour favoriser les investissements dans les immobilisations. L'approbation des projets d'infrastructure ne peut pas prendre 10 ans ».

[Robin Guy](#),

vice-président et chef adjoint, relations gouvernementales,
Chambre de commerce du Canada

Des témoins se sont prononcés en faveur d'un processus d'examen des projets d'expansion de l'infrastructure portuaire qui soit plus prévisible, rapide et cohérent³. Durant son témoignage, [M. Miller](#) a donné deux exemples de projets récents au port de Vancouver qui n'ont pas eu à passer à travers le processus fédéral d'évaluation d'impact⁴. Il a indiqué que le processus interne d'évaluation fait par l'administration portuaire a fait en sorte que ceux-ci ont été approuvés en sept et seize mois respectivement, en contraste avec le projet de Terminal 2 à Roberts Bank qui « fait l'objet d'un processus fédéral d'examen environnemental depuis neuf ans et demi ».

Selon [Jacques Paquin](#), vice-président exécutif du port de Trois-Rivières, il est « de plus en plus difficile de lancer de nouveaux grands projets portuaires au Canada », vu le défi que représente l'obtention des autorisations requises. [Bonnie Gee](#), présidente de la Chamber of Shipping, a dit reconnaître qu'une « intervention gouvernementale » peut parfois être nécessaire pour lancer des projets, mais que le manque de coordination entre les ministères fédéraux sur « les initiatives de conservation, la réconciliation et l'approbation des projets place l'industrie dans un contexte d'exploitation difficile ». Elle a dit craindre que cela résulte en une perte de souplesse opérationnelle pour les navires, les terminaux et les expéditeurs. [M. Guy](#) a maintenu qu'il fallait trouver une façon d'accélérer le processus d'évaluation d'impact, mais a aussi insisté sur le fait qu'il ne

3 TRAN, *Témoignages* : PSA Halifax ([notes d'allocation](#)); [Robin Guy](#) (vice-président et chef adjoint, Relations gouvernementales, Chambre de commerce du Canada); [Christopher Hall](#) (Fédération maritime du Canada) et [Bonnie Gee](#) (présidente, Chamber of Shipping).

4 L'Agence d'évaluation d'impact du Canada mène les évaluations d'impact fédérales qui servent à évaluer les effets positifs et négatifs de projets proposés. Les projets désignés qui figurent dans l'annexe du [Règlement sur les activités concrètes](#) peuvent nécessiter une évaluation d'impact. En vertu de la [Loi sur l'évaluation d'impact](#), le ministre de l'Environnement et du Changement climatique a aussi le pouvoir de désigner une activité. Gouvernement du Canada, « [Éléments de base de l'évaluation d'impact](#) », *Agence d'évaluation d'impact du Canada*.



s'agit pas de mettre en opposition l'économie et l'environnement, soulignant que ces deux éléments sont « indissociables ».

À cet effet, [M. Gooch](#) a indiqué que la décarbonisation du transport maritime est une « priorité absolue » pour les APC. D'ailleurs, durant le voyage du Comité, plusieurs administrations ont parlé de projets visant la décarbonisation, notamment en explorant les possibilités liées à l'hydrogène vert ou encore améliorant l'offre d'alimentation électrique des navires à quai. L'alimentation à quai permet à certains navires d'éteindre leur moteur et donc de diminuer leur consommation de carburant lorsqu'ils sont amarrés⁵. [M. Paquin](#) a indiqué que ce type d'initiative permettrait de réduire de 50 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) sur le territoire du port de Trois-Rivières, mais requiert des investissements importants, au-delà de 100 millions de dollars. [Il](#) a soutenu qu'il sera « nécessaire d'avoir de l'aide, notamment du financement provenant de programmes comme ceux du FNCC [Fonds national des corridors commerciaux] et peut-être d'autres sources ».

LIMITES D'EMPRUNT ET FINANCEMENT DES PROJETS

« [P]our faire les investissements nécessaires, les APC ont besoin d'une plus grande flexibilité financière, pour agir avec plus de souplesse tout en maintenant leur indépendance et leur nature commerciale ».

[Daniel-Robert Gooch](#),
président-directeur général,
Association des administrations portuaires canadiennes

Des témoins rencontrés durant le voyage et d'autres entendus au Comité ont indiqué que les limites d'emprunt imposées aux APC dans leurs lettres patentes étaient trop basses^{6 7}. Sur ce sujet, les intervenants rencontrés par le Comité lors de la visite du port

5 Port de Vancouver, [Alimentation à quai](#).

6 TRAN, *Témoignages* : [Daniel-Robert Gooch](#) (président-directeur général, Association des administrations portuaires canadiennes [AAPC]) et [Jacques Paquin](#) (vice-président exécutif, Port de Trois-Rivières).

7 En vertu de la [Loi maritime du Canada](#), le ministre des Transports peut délivrer des lettres patentes pour la constitution d'une administration portuaire canadienne (APC) selon les conditions mentionnées à l'article 8(1) de la *Loi*. Les lettres patentes précisent notamment « les limites au pouvoir de l'administration portuaire d'emprunter des fonds sur son crédit pour l'exploitation du port ou le code régissant ce pouvoir ». La modification de la limite nécessite la délivrance de lettres patentes supplémentaires.

de St. John's ont expliqué que la capacité financière de l'administration était insuffisante pour les besoins futurs du port en infrastructures.

[M. Miller](#) a précisé que le processus prévu pour augmenter les limites peut prendre plusieurs années, ce qui fait en sorte qu'il est « impossible [pour les APC] de réagir rapidement aux occasions d'affaires ». [M. Paquin](#) a émis le souhait que les limites puissent être ajustées rapidement en fonction de la rentabilité des projets proposés. Pour sa part, [M. Gooch](#) a recommandé d'éliminer les limites d'emprunt et au gouvernement du Canada d'examiner le financement des projets selon leur mérite et la solvabilité de l'APC qui présente la proposition de projet.

Durant son témoignage, [M. Guy](#) a affirmé que « l'engagement du gouvernement fédéral en faveur d'investissements majeurs et stratégiques à long terme est essentiel à la construction de l'infrastructure commerciale du Canada ». Tout comme [M. Gooch](#), [il](#) a convenu que le FNCC était un bon programme qui a permis de financer des projets clés pour la chaîne d'approvisionnement canadienne. [M. Guy](#) s'est dit être d'avis que le gouvernement fédéral devrait réduire les délais dans lesquels les projets obtiennent leur financement, un souhait partagé par [M. Gooch](#), soulignant que les délais peuvent être préoccupants dans « un environnement où les coûts de construction et des matériaux, ainsi que l'inflation, sont très élevés ». Dans le même ordre d'idées, [PSA Halifax](#) a suggéré que les bénéficiaires actuels du FNCC puissent demander du financement supplémentaire afin de couvrir la hausse des coûts des projets dus à l'inflation.

MAIN-D'ŒUVRE ET AUTOMATISATION

« Elle [l'automatisation] peut jouer un rôle dans les activités des terminaux. Elle a été éprouvée, sans pour autant engendrer forcément des pertes d'emplois. »

[Christopher Hall](#),
président, Fédération maritime du Canada

Durant son témoignage, [M. Paquin](#) a fait savoir que les ports du Québec font face à un défi de recrutement et de rétention de la main-d'œuvre et [il](#) a soutenu que l'intelligence artificielle et l'automatisation sont des solutions pour pallier ce problème. [il](#) a indiqué que le port de Trois-Rivières, en collaboration avec d'autres ports du Saint-Laurent, a entrepris la création d'un centre d'expertise en logistique portuaire et a demandé au gouvernement fédéral du soutien financier pour le centre ainsi qu'un soutien pour encourager la collaboration entre les APC.



M. Hall s'est dit préoccupé par les pénuries, mais également par l'« efficacité globale de l'organisation de la main-d'œuvre dans les grands ports du Canada ». Il a fait la remarque suivante :

Le secteur du travail a du mal à recruter, comme tous les autres secteurs. Du point de vue de la durabilité, comment allons-nous maintenir ou augmenter les volumes dans nos ports si nous n'incluons pas la technologie dans la solution?

M. Hall a soutenu que l'instauration d'un système automatisé n'engendre pas automatiquement des pertes d'emplois. Sur ce sujet, M. Ashton a dit craindre qu'une partie du travail qui serait accompli au nouveau Terminal 2 à Roberts Bank, notamment ce qu'il a appelé le « trafic horizontal », soit automatisé. Selon lui, cette automatisation pourrait entraîner des pertes d'emploi au niveau de la conduite de semi-remorques et pour l'opération de portiques sur pneus. À propos de ce projet, M. Miller a affirmé qu'il était trop tôt pour estimer le niveau d'automatisation. Il a aussi précisé que la tendance actuelle de l'industrie semble être des « terminaux partiellement automatisés qui conservent un nombre important d'emplois ».

M. Ashton a appelé le gouvernement du Canada à consulter les travailleurs lorsque des projets d'infrastructure portuaire sont susceptibles d'avoir un impact sur les conditions de travail de ceux-ci. Il a également recommandé que les syndicats des travailleurs puissent siéger au sein des conseils d'administration des APC. Questionné au sujet de cette proposition, M. Hall a dit croire qu'il s'agit d'une idée intéressante et que la participation des travailleurs à l'élaboration des grands projets portuaires « ne peut être que bénéfique pour tout le monde ».

PSA Halifax a soutenu qu'il y avait une pénurie de pilotes de catégorie A au sein de l'Administration de pilotage de l'Atlantique et a demandé au gouvernement d'allouer « plus de ressources à la formation des pilotes » afin d'accroître le bassin de pilotes disponibles pour répondre à la demande du port d'Halifax.

RELATION ENTRE LES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES ET LES COMMUNAUTÉS AVOISINANTES

« Je pense qu'il faut intégrer une certaine souplesse dans [l]e mandat [des APC], cette capacité d'agir d'une manière légèrement différente lorsque les besoins sont un peu différents ».

Herbert Pond,
maire, Ville de Prince Rupert

L'état des relations entre les APC et les communautés entourant le port a été discuté lors du voyage du Comité. Alors que certaines APC ont affirmé avoir des rencontres régulières avec celles-ci, notamment par l'entremise d'un comité formé de représentants locaux, d'autres ont indiqué avoir des rencontres lorsqu'un projet est à l'étude. Les membres du Comité ont également pris connaissance des efforts déployés par les APC pour décongestionner les routes locales en construisant des infrastructures permettant de déplacer le trafic de camions ou en augmentant la capacité ferroviaire du port.

Lors de la visite du Comité au port de Prince Rupert, les représentants du port ont beaucoup parlé de la participation des communautés autochtones voisines aux activités du port. Il a notamment été question de la main d'œuvre du port où plus de 35 % des travailleurs s'identifient comme Autochtones. La participation d'entreprises dirigées par des Autochtones dans la conduite de projets d'infrastructure a aussi été évoquée. Le port a donné pour exemple le projet Fairview-Ridley Connector Corridor, une route de cinq kilomètres qui a été construite par la Coast Tsimshian Northern Contractors Alliance, une coentreprise locale des Premières nations, qui a été achevée en 2022.

M. Paquin a soutenu que la croissance du port de Trois-Rivières était étroitement liée à la relation que le port entretient avec la ville et les communautés avoisinantes. Mentionnant que le port n'avait pas beaucoup d'espaces vacants pour se développer, il a dit que la ville lui avait transféré un axe routier, ce qui a permis de gérer plus efficacement le trafic de camion qui entre et sort du port. M. Paquin a également parlé d'un projet en collaboration avec la ville qui vise le redéveloppement d'une partie des infrastructures portuaires situées près du centre-ville et du quartier historique de Trois-Rivières. Il a indiqué que puisque ce projet est de type « récréotouristique et commercial », cela tombe à l'extérieur des pouvoirs qui lui sont conférés en tant qu'APC



et c'est pourquoi l'administration ne peut pas aller de l'avant⁸. Il a demandé au gouvernement fédéral plus « d'agilité et de flexibilité » pour conduire des projets qui vont au-delà des responsabilités des APC.

Quant à Herbert Pond, maire de la ville de Prince Rupert, celui-ci s'est enquis d'expliquer le cas particulier de sa ville, qui compte environ 12 000 habitants et qui accueille le troisième port en importance au Canada, soit le port de Prince Rupert. Il a fait valoir que le corridor commercial qui passe à travers la ville « soutient des milliards de dollars d'activité économique dans tout le Canada et génère des millions de dollars de recettes pour les gouvernements provincial et fédéral », alors que la ville est aux prises avec des « infrastructures vieillissantes, des taux d'inoccupation proches de zéro et des recettes insuffisantes ». À propos des infrastructures, M. Pond a expliqué que la ville avait dû déclarer l'état d'urgence l'hiver dernier à la suite de 14 ruptures de conduites d'eau en deux semaines. Il a demandé au gouvernement fédéral de fournir une aide financière à la ville pour moderniser son « réseau d'aqueduc vieillissant ».

Se disant favorable à la croissance du port, et mentionnant que Prince Rupert a « beaucoup de terrains non aménagés dans le complexe portuaire et que la congestion [y] est très faible », M. Pond a dit souhaiter que la ville profite plus de cette croissance. Il a suggéré que pour les petites collectivités qui sont voisines de grands ports, le gouvernement fédéral devrait élargir le mandat des APC pour y inclure l'investissement dans le logement. M. Pond a également expliqué que le montant des paiements versés en remplacement d'impôts par le port de Prince Rupert à la ville est source de contention entre les deux parties, la ville cherchant à avoir un « flux de trésorerie prévisible à long terme afin d'avoir la capacité d'emprunter pour effectuer les travaux nécessaires sur son territoire ». Il a aussi suggéré qu'une partie des frais payés annuellement par les APC au gouvernement fédéral soit renvoyée aux collectivités d'accueil.

8 Selon l'article 28(2) de la *Loi maritime du Canada*, les administrations portuaires canadiennes ne peuvent s'engager que dans des activités portuaires liées à la navigation, au transport de marchandises et de passagers et à l'entreposage et la manutention de marchandises. Elles peuvent également s'engager dans des activités qui sont désignées dans leur lettres patentes comme étant « nécessaires aux opérations portuaires ».

COLLABORATION ENTRE LES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES

« Les projets d'expansion des infrastructures portuaires ne peuvent être évalués isolément et doivent s'inscrire dans une stratégie de croissance nationale qui englobe tous les éléments de la chaîne d'approvisionnement susceptibles d'assurer la fluidité du trafic qui passera par le projet envisagé et la porte d'entrée dans son ensemble ».

Bonnie Gee,
présidente, Chamber of Shipping

Durant le voyage du Comité, les membres se sont intéressés à l'étendue de la collaboration entre les ports canadiens et ont appris que celle-ci était limitée, malgré une certaine ouverture d'esprit de la part des APC. D'ailleurs, le Comité a entendu que les ports canadiens sont davantage en concurrence avec leurs contreparties aux États-Unis, plutôt qu'entre eux.

M. Paquin a expliqué que les ports de Trois-Rivières, de Montréal et de Québec ont décidé de former un partenariat afin d'augmenter la capacité concurrentielle du Saint-Laurent. Des groupes de travail ont été créés afin de travailler sur divers sujets d'intérêts pour les trois organisations, comme l'environnement ou la gestion du trafic maritime. Il a affirmé que des travaux portent actuellement sur des « procédures uniformisées pour l'accueil des navires dans les trois ports » et a aussi parlé de la mise en place d'un « outil de communication conjoint » permettant aux utilisateurs des trois ports d'enregistrer leur passage au même endroit.

M. Paquin a soutenu que le gouvernement du Canada « doit créer des conditions favorables » à une plus grande concertation entre les ports. Il a ajouté que les trois APC impliquées dans le partenariat souhaiteraient aller plus loin dans leur collaboration, mais il a fait le constat suivant au sujet des limitations imposées par la *Loi maritime du Canada* :

[S]i nous voulions aborder l'optimisation de nos infrastructures et diffuser nos plans stratégiques et nos plans de développement, tenter d'établir un plan stratégique tenant compte des forces et des faiblesses de chacune des trois installations pour que le réseau, dans son ensemble, soit performant, nous ne pourrions pas le faire. Cela nous est interdit.



[M. Gooch](#) a également avancé qu'il fallait explorer des façons pour que les ports canadiens collaborent davantage, notamment pour des « projets d'infrastructures conjoints ou d'acquisitions ».

Tout comme [Mme Gee](#), [M. Hall](#) a recommandé la mise en œuvre d'une stratégie nationale de la chaîne d'approvisionnement. Selon ce dernier, elle permettrait de « guider les décisions futures du Canada en matière d'investissement dans les infrastructures favorisant le commerce ». Visant un objectif similaire, il a aussi été question de la mise en œuvre d'une stratégie nationale pour le fret lors de la visite du Comité au port d'Halifax. [M. Hall](#) a précisé que qu'une telle stratégie devrait prendre en compte le caractère unique de chaque port.

De son côté, [M. Guy](#) a parlé de stratégie pour les corridors, nommant ceux de l'Ouest, du Saint-Laurent et de l'Arctique, et a indiqué que le gouvernement fédéral devrait jouer un rôle de leadership dans son élaboration. Selon [lui](#), cette stratégie rassemblerait l'ensemble des parties prenantes, dont les provinces, le secteur privé, les collectivités et les groupes autochtones.

[M. Gooch](#) a rappelé qu'à leur échelle, les administrations portuaires ont une vision stratégique de la manière dont l'ensemble des composantes de la chaîne d'approvisionnement interagissent entre elles. Il a dit qu'une stratégie nationale de la chaîne d'approvisionnement est nécessaire afin de « situer toutes ces composantes dans un contexte national ».

Dans un même ordre d'idées, [M. Hall](#) a aussi recommandé la mise en place d'une stratégie nationale de données et de numérisation de la chaîne d'approvisionnement. Durant le voyage, les membres du Comité ont appris que plusieurs ports avaient des projets visant à augmenter la visibilité des données concernant le flux de marchandise qui transige par leur port et la performance de leur corridor. Par exemple, lors de leur visite du port de Hamilton, les membres ont entendu parler d'un partenariat entre le port et l'Université McMaster pour la création d'une ressource d'analyse de données, appelée Fluid Intelligence, qui vise notamment à résoudre les défis liés à la circulation des marchandises dans le sud de l'Ontario⁹.

Les membres ont constaté que les efforts déployés par les APC semblaient être faits sur une base individuelle et non dans un objectif commun d'améliorer la fluidité de la chaîne d'approvisionnement à l'échelle nationale. Ainsi, les membres ont observé un manque de standardisation entre les données collectées d'un port à l'autre. La stratégie proposée par M. Hall viserait à mettre en commun les données recueillies par les différentes

9 Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, [Rapport sur la durabilité](#), 2021, p. 20.

plateformes. À ce sujet, [Trevor Boudreau](#), directeur des Relations gouvernementales pour l'Administration de l'aéroport de Vancouver, a fait la recommandation suivante :

[1] Il faut soutenir et privilégier l'infrastructure numérique et l'échange de données afin d'améliorer la visibilité, l'efficacité et la collaboration multimodale. Ainsi, le Canada pourra tirer le meilleur parti des infrastructures portuaires existantes et futures, donner des réponses claires aux utilisateurs finaux et améliorer les résultats en matière de climat.

[M. Hall](#) a soutenu que les « ministères et les organismes gouvernementaux doivent aussi être prêts à participer à l'effort de numérisation », notamment par l'entremise d'un « modèle de rapport misant guichet unique maritime » qui consoliderait l'ensemble des données recueillies auprès des toutes les composantes de la chaîne d'approvisionnement. Du même avis, [Mme Gee](#) a dit qu'il manquait de coordination non seulement entre les ports, mais aussi avec les ministères fédéraux. Elle a soutenu qu'il ne semblait pas y avoir de coordination au niveau de la gestion de l'arrivée des navires et de leur dédouanement.

CONCLUSION

Au cours de son étude, le Comité a entendu diverses administrations portuaires canadiennes parler de leurs projets d'expansion et d'optimisation de leurs infrastructures portuaires. Au sujet des défis liés à la mise en œuvre de ces projets, des témoins ont notamment parlé du temps requis pour le processus d'examen des projets, des limites d'emprunt des administrations qui sont trop basses et de la pénurie de main d'œuvre dans le secteur maritime. Il a aussi été question des défis reliés à la cohabitation entre les ports et les communautés adjacentes. Enfin, des témoins se sont montrés en faveur d'une plus grande collaboration entre les ports canadiens, notamment par l'entremise d'un plus grand partage de données sur les flux de marchandises et par la mise en place d'une stratégie nationale de la chaîne d'approvisionnement.

ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS

Le tableau ci-dessous présente les témoins qui ont comparu devant le Comité lors des réunions se rapportant au présent rapport. Les transcriptions de toutes les séances publiques reliées à ce rapport sont affichées sur la [page Web du Comité sur cette étude](#).

| Organismes et individus | Date | Réunion |
|---|------------|---------|
| Administration portuaire Vancouver-Fraser David Miller, conseiller principal de l'exécutif | 2023/03/23 | 59 |
| Association des administrations portuaires canadiennes Daniel-Robert Gooch, président-directeur général | 2023/03/23 | 59 |
| Chamber of Shipping Bonnie Gee, présidente | 2023/03/23 | 59 |
| International Longshore and Warehouse Union Canada Robert Ashton, président | 2023/03/23 | 59 |
| Administration de l'aéroport de Vancouver Trevor Boudreau, directeur, Relations gouvernementales | 2023/03/23 | 59 |
| Chambre de commerce du Canada Robin Guy, vice-président et chef adjoint, Relations gouvernementales | 2023/03/28 | 60 |
| Fédération maritime du Canada Christopher Hall, président | 2023/03/28 | 60 |
| Port de Trois-Rivières Jacques Paquin, vice-président exécutif | 2023/03/28 | 60 |
| Ville de Prince Rupert Herbert Pond, maire | 2023/03/28 | 60 |

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents (réunions n^{os} 59, 60, 74 et 75) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,
Peter Schiefke

Rapport supplémentaire des députés conservateurs

Les députés conservateurs du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (TRAN) souhaitent remercier le Comité, sa greffière, ses analystes et son personnel, ainsi que les témoins qui ont partagé de précieux points de vue, de même que les ports de Montréal, Halifax, St. John's, Hamilton et Prince Rupert d'avoir accueilli les membres du Comité pour les aider à mieux comprendre les défis auxquels sont confrontés les ports du Canada.

Bien que les députés conservateurs appuient l'orientation générale du rapport, nous aimerions faire opposition à deux de ses recommandations en présentant ce rapport supplémentaire.

1. Nous pensons que le mot « contraignants » dans la recommandation 3 est problématique.

Tout d'abord, les ports font déjà plus que ce qu'on peut attendre d'eux pour ce qui est de leur performance environnementale. De plus, imposer des objectifs d'émissions et des régimes de rapport alourdit les formalités administratives à un moment où les chaînes d'approvisionnement du Canada sont déjà fragilisées. Nous tenons également à souligner que le gouvernement du Canada ne parvient pas à atteindre ses propres objectifs d'émissions année après année, de sorte qu'il fait preuve de mauvaise foi en imposant des objectifs contraignants aux ports.

2. Nous croyons que la recommandation 6 sur la composition des conseils de direction des administrations portuaires anticipe sur l'étude que le Comité fera du projet de loi C-33, qui comprend des dispositions sur la gouvernance portuaire. Il est prématuré de formuler, dans le présent rapport, une recommandation normative visant à inclure dans les conseils des administrations portuaires un certain groupe d'intervenants et pas d'autres. Il vaut mieux avoir cette discussion une fois que le Comité sera saisi du projet de loi C-33.

**RAPPORT COMPLÉMENTAIRE
DU
NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE DU CANADA**

L'expansion des infrastructures portuaires au Canada

Le Nouveau Parti démocratique appuie les conclusions et les recommandations de la majorité des membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités dans son rapport intitulé *L'expansion des infrastructures portuaires au Canada*. Ces recommandations comprennent l'appel à un examen stratégique approfondi de la capacité portuaire, l'exigence de plans climatiques et de cibles d'émissions de GES pour les ports, l'inclusion d'une représentation syndicale dans les conseils d'administration des administrations portuaires, et la facilitation de la coopération entre les administrations portuaires.

Le présent rapport complémentaire met en lumière d'autres solutions proposées par les témoins, mais non incluses dans le rapport final du Comité. Il s'agit notamment d'un financement fédéral d'urgence pour résoudre la crise des infrastructures de Prince Rupert, de la réaffectation des droits fédéraux sur les ports aux petites municipalités hôtes, de l'élargissement du mandat des ports pour permettre l'investissement dans le logement, et du respect de la surveillance réglementaire et de la sécurité pour les projets d'expansion des infrastructures portuaires.

Financement d'urgence pour la crise des infrastructures de Prince Rupert

Dans son témoignage devant le Comité, le maire de Prince Rupert, Herbert Pond, a décrit la crise d'infrastructure en cours dans sa ville qui, en décembre 2022, a connu 14 ruptures de conduites d'eau en l'espace de deux semaines et dont le retard en matière d'infrastructures s'élève à 650 millions de dollars.

« Le corridor commercial qui passe par Prince Rupert soutient des milliards de dollars d'activité économique dans tout le Canada et génère des millions de dollars de recettes pour les gouvernements provincial et fédéral, mais tout cela a été mis en péril l'hiver dernier. La ville de Prince Rupert a déclaré l'état d'urgence lorsqu'elle a dû composer avec 14 ruptures de conduites d'eau en deux semaines. Des municipalités urbaines beaucoup plus importantes n'ont pas à composer avec un tel nombre de ruptures en un an. Notre petite municipalité a besoin d'aide si nous voulons jouer notre rôle dans l'accueil de ce corridor stratégiquement nécessaire. » - [Maire Herbert Pond, TRAN 60, 28 mars 2023](#)

Malgré une population de seulement 12 300 habitants, Prince Rupert est le troisième port du Canada et connaît une croissance rapide. En 2022, 29,9 millions de tonnes de marchandises ont transité par le port. Le succès du port a exercé une pression sur les infrastructures municipales et le logement, mais les contraintes pesant sur les flux de recettes municipales ont fait que la ville a eu du mal à faire face à ces pressions et à s'adapter à la croissance liée au port.

Le NPD recommande que le gouvernement fédéral se joigne au gouvernement de la Colombie-Britannique pour fournir un financement d'urgence afin de résoudre la crise de l'infrastructure hydraulique de Prince Rupert, et ainsi maintenir l'efficacité de cette partie essentielle de la chaîne d'approvisionnement du Canada.

Réaffectation des droits fédéraux aux municipalités hôtes

Dans les petites municipalités portuaires, l'activité portuaire contribue de manière disproportionnée à l'économie locale. Bien que les structures varient d'une province à l'autre, les contraintes qui pèsent sur la contribution des autorités portuaires aux gouvernements municipaux empêchent souvent les collectivités d'investir dans des infrastructures et des services civiques essentiels.

« Une autre mesure à envisager pour les collectivités d'une certaine taille est le retour de l'allocation fédérale provenant des recettes portuaires, chaque année, qui est renvoyée au gouvernement fédéral sous la forme d'un petit bénéfice. Ces recettes sont probablement assez insignifiantes, tout compte fait, pour Ottawa, mais seraient indispensables dans une petite collectivité. » - [Maire Herbert Pond, TRAN 60, 28 mars 2023](#)

Dans son témoignage, le maire Pond a plaidé pour que le gouvernement fédéral réaffecte les droits annuels que les administrations portuaires versent actuellement au gouvernement fédéral. Ce montant, a-t-il proposé, pourrait être réorienté vers les municipalités hôtes, en particulier celles dans lesquelles le port représente une grande partie de l'économie locale. Il a expliqué que ce droit est relativement insignifiant dans le contexte des recettes fédérales totales, mais qu'il pourrait avoir un impact positif énorme pour des municipalités comme Prince Rupert, où il s'élèverait à environ 3 millions de dollars par an.

Les municipalités ont besoin de revenus prévisibles pour maintenir et développer les services et les infrastructures. Les administrations portuaires apportent une contribution aux collectivités environnantes, tout comme elles dépendent de leurs services et de leurs infrastructures pour accueillir leur main-d'œuvre. Toutefois, une contribution plus importante et mieux structurée permettrait aux municipalités de mieux planifier et investir pour l'avenir. Par conséquent, le NPD recommande que, dans les cas où de petites communautés soutiennent de grands ports, le gouvernement fédéral réaffecte les droits portuaires annuels à l'administration municipale pour qu'elle investisse dans les infrastructures.

Élargir les mandats portuaires au logement

La *recommandation 9 du Comité (Activités autorisées)* recommande « *Que le gouvernement du Canada, en consultation avec les administrations portuaires et les parties prenantes affectées, envisage de simplifier le processus de modification des activités autorisées dans les lettres patentes afin de répondre avec plus de flexibilité aux besoins particuliers de chaque port* ». Il s'agit d'une recommandation importante que plusieurs témoins ont réclamée dans leur témoignage devant le Comité. Le NPD recommande d'élargir cette recommandation pour permettre spécifiquement aux ports d'investir dans le logement de la main-d'œuvre.

« Pour les petites municipalités qui accueillent des ports importants, il faudrait envisager d'élargir leurs mandats afin d'inclure le logement dans ces collectivités. Les grands ports urbains investissent massivement dans la décongestion des couloirs de circulation de leurs collectivités d'accueil, pour le plus grand bénéfice de celles-ci. Prince Rupert n'a pas besoin d'être décongestionnée, mais nous avons désespérément besoin de logements pour accueillir les prochains travailleurs du prochain projet. »

– [Maire Herbert Pond, TRAN 60, 28 mars 2023](#)

Le mandat fédéral actuel pour les ports permet déjà d'investir pour atténuer les pressions communautaires liées à l'activité portuaire. Par exemple, les ports sont autorisés à investir dans des efforts de décongestion dans les municipalités locales afin d'atténuer les problèmes de circulation causés par les opérations portuaires. Cependant, toutes les municipalités portuaires ne connaissent pas les mêmes problèmes et ne nécessitent pas les mêmes investissements. Par exemple, Prince Rupert est moins confronté aux problèmes de congestion que les ports des grandes zones métropolitaines, mais l'expansion rapide du port de Prince Rupert a mis à rude épreuve l'offre locale de logements.

Le gouvernement doit reconnaître que les municipalités portuaires sont diverses et nécessitent des approches politiques différentes en fonction de leur contexte unique. Ainsi, le gouvernement devrait évaluer la possibilité d'élargir les mandats des administrations portuaires afin de permettre l'investissement dans le logement lié à la main-d'œuvre de la chaîne d'approvisionnement.

Respecter le contrôle réglementaire

En ce qui concerne la *recommandation 2 du Comité (Garantir un environnement réglementaire efficace)*, le NPD note que les administrations portuaires et les utilisateurs méritent en effet des processus d'approbation et des réglementations efficaces, opportuns et dotés de ressources adéquates. En même temps, il est important que l'approche réglementaire du gouvernement fédéral pour les ports implique correctement les intervenants locaux, protège l'environnement et respecte les titres et les droits des autochtones.

Un exemple de la nécessité d'un processus d'examen approfondi a été présenté dans le témoignage de [Robert Ashton, président de l'International Longshore and Warehouse Union](#), au sujet du projet d'agrandissement du terminal deux de Roberts Bank dans l'estuaire du fleuve Fraser, proposé par le port de Vancouver. Dans son témoignage, M. Ashton a décrit les graves préoccupations de son syndicat en matière d'environnement et de travail concernant le projet, qui sont partagées par les groupes environnementaux et certaines Premières Nations de la région. Bien que l'administration portuaire ait fait part au Comité de sa frustration concernant le temps nécessaire au processus d'examen fédéral, la gravité des préoccupations des principaux intervenants souligne la nécessité d'un processus d'examen approfondi et complet, ainsi que d'une réglementation rigoureuse.

Conclusion

Bien que le NPD soit d'accord avec la majorité du rapport et des recommandations du Comité concernant l'expansion des infrastructures portuaires au Canada, il y a eu plusieurs occasions manquées d'apporter des solutions aux problèmes décrits dans les témoignages. Le NPD exhorte le gouvernement fédéral à tirer parti des possibilités et des défis liés aux ports maritimes du Canada en s'appuyant sur les recommandations formulées dans le rapport du Comité et dans le présent rapport complémentaire.

Recommandation no 1 du NPD – Réaffectation des droits aux municipalités d'accueil

Que, dans les cas où une municipalité portuaire est petite par rapport à son port, le gouvernement du Canada réoriente vers la municipalité les droits que l'Administration portuaire verse au gouvernement fédéral, afin qu'ils soient investis dans l'infrastructure municipale nécessaire pour soutenir les activités portuaires.

Recommandation no 2 du NPD – Financement fédéral pour la crise de l'infrastructure de Prince Rupert

Que le gouvernement du Canada fournisse un financement d'urgence à la Ville de Prince Rupert pour lui permettre de faire face à la crise actuelle des infrastructures d'eau et, ce faisant, de préserver le fonctionnement d'une importante communauté portuaire canadienne en pleine croissance.

Recommandation no 3 du NPD – Inclure le logement dans les mandats portuaires

Que le gouvernement du Canada, en consultation avec les administrations portuaires, les municipalités et les autres intervenants, envisage d'élargir les mandats des administrations portuaires afin de permettre l'investissement dans le logement lié à la main-d'œuvre de la chaîne d'approvisionnement.