



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

LES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT DU CANADA ET L'EXPANSION DU COMMERCE INTERNATIONAL : DÉFIS ET MESURES

Rapport du Comité permanent du commerce
international

L'honorable Judy A. Sgro, présidente

DÉCEMBRE 2024
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

**LES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT DU
CANADA ET L'EXPANSION DU COMMERCE
INTERNATIONAL : DÉFIS ET MESURES**

**Rapport du Comité permanent
du commerce international**

**La présidente
L'hon. Judy A. Sgro**

DÉCEMBRE 2024

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 DU COMMERCE INTERNATIONAL

PRÉSIDENTE

L'hon. Judy A. Sgro

VICE-PRÉSIDENTS

Ryan Williams

Simon-Pierre Savard-Tremblay

MEMBRES

Chandra Arya

Tony Baldinelli

Blake Desjarlais

L'hon. Mona Fortier

Matt Jeneroux

Richard Martel

Wilson Miao

Terry Sheehan

Maninder Sidhu

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Taylor Bachrach

Vance Badawey

Rachel Blaney

Larry Brock

Élisabeth Brière

James Bezan

Richard Cannings

Martin Champoux

Chad Collins

Peter Fragiskatos

Joël Godin

Helena Jaczek
Pat Kelly
Alistair MacGregor
Greg McLean
Heather McPherson
Yasir Naqvi
Kyle Seeback
Tako Van Popta
Tony Van Bynen
Bonita Zarrillo

GREFFIERS DU COMITÉ

Grant McLaughlin
Sophia Nickel

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Recherche et éducation

Bashar Abu Taleb, analyste
Isaac Doucette, analyste
Offah Obale, analyste

LE COMITÉ PERMANENT DU COMMERCE INTERNATIONAL

a l'honneur de présenter son

VINGT-TROISIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié les Entreprises canadiennes au sein des chaînes d'approvisionnement et dans les marchés mondiaux et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	1
LES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT DU CANADA ET L'EXPANSION DU COMMERCE INTERNATIONAL : DÉFIS ET MESURES.....	3
Introduction.....	3
Chaînes d'approvisionnement : Défis	5
Infrastructure commerciale	5
Réglementation	6
Mesures liées à la main-d'œuvre.....	7
Catastrophes liées au changement climatique.....	8
Chaînes d'approvisionnement : Mesures fédérales existantes et proposées.....	9
Infrastructure commerciale	9
Corridors commerciaux	10
Résilience.....	12
Bureau national de la chaîne d'approvisionnement.....	13
Collaboration.....	13
Expansion du commerce international : Défis	15
Accords commerciaux, obstacles non tarifaires au commerce et protectionnisme.....	15
Réglementation, impôts et autres coûts	16
Connaissance, expertise et mesures fédérales.....	16
Expansion du commerce international : Mesures fédérales existantes et proposées	17
Programmes et autres mesures.....	17
Missions, négociations et accords.....	20
Stratégie nationale de diversification du commerce et mesures connexes....	20
Réflexions et recommandations du Comité.....	21

ANNEXE A : LISTE DES TÉMOINS.....	25
ANNEXE B : LISTE DES MÉMOIRES.....	31
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT	33

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

Que le gouvernement du Canada poursuive et renforce ses efforts visant à garantir une infrastructure commerciale adéquate et bien entretenue au Canada. De même, le gouvernement devrait déterminer si des corridors commerciaux supplémentaires ou élargis seraient bénéfiques. Ces efforts devraient s'appuyer sur des consultations régulières et en temps opportun avec les parties concernées. 22

Recommandation 2

Que le gouvernement du Canada poursuive sa collaboration avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, ainsi qu'avec les autres parties concernées, dans le but de cerner et de relever les défis actuels et futurs liés aux chaînes d'approvisionnement du Canada. 23

Recommandation 3

Que le gouvernement du Canada prenne des mesures visant à accroître la valeur du commerce international du Canada. Ces mesures pourraient inclure l'amélioration de la concurrence internationale des entreprises canadiennes et le soutien adéquat et approprié aux entreprises du pays dans leurs efforts d'exportation vers les marchés étrangers. En prenant ces mesures et d'autres encore liées au commerce, le gouvernement doit continuer à privilégier les secteurs dont les exportations présentent un fort potentiel d'expansion. 23

Recommandation 4

Que le gouvernement du Canada désengorge les principaux ports d'entrée du Canada, permette la redondance de la chaîne d'approvisionnement et réduise les émissions des transports ferroviaires et routiers en raccourcissant les distances de transport terrestre en établissant une présence permanente de l'Agence des services frontaliers du Canada dans d'autres ports d'entrée commerciaux. À cet égard, le gouvernement doit envisager une telle présence

permanente dans des ports d'entrée plus petits tels que ceux de Hamilton-Oshawa, de Picton, de Port Alberni, de Québec et de Salaberry-de-Valleyfield..... 23

Recommandation 5

Que le gouvernement du Canada améliore le rendement des ports canadiens en accélérant les efforts pour mettre en œuvre un guichet unique maritime entièrement numérisé, qui est devenu obligatoire le 1^{er} janvier 2024 en vertu de la *Convention visant à faciliter le trafic maritime international* de l'Organisation maritime internationale, dont le Canada est signataire. 23

Recommandation 6

Que le gouvernement du Canada établisse de nouveaux itinéraires pour la chaîne d'approvisionnement nationale et réduise la dépendance à l'égard des transports ferroviaires et routiers au moyen d'options de transport maritime à courte distance. 23

Recommandation 7

Que le gouvernement du Canada reconnaisse le droit à la liberté d'association qui est garanti par la *Loi constitutionnelle de 1982* et le droit de procéder à des arrêts de travail qui est reconnu par la loi dans l'ensemble du Canada. En outre, le gouvernement doit reconnaître le droit des employés et des employeurs de faire une grève ou un lock-out, respectivement, malgré les répercussions des arrêts de travail sur les chaînes d'approvisionnement..... 24

Recommandation 8

Que le gouvernement du Canada poursuive et renforce ses efforts de collaboration avec les partenaires commerciaux du Canada en vue d'harmoniser les règles et les normes techniques qui régissent les parties impliquées dans des chaînes d'approvisionnement similaires. À cet égard, le gouvernement doit accorder la priorité aux secteurs de l'agriculture et des transports. 24



LES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT DU CANADA ET L'EXPANSION DU COMMERCE INTERNATIONAL : DÉFIS ET MESURES

INTRODUCTION

Le bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement et la diversification du commerce international contribuent à la prospérité et à la croissance économique du Canada. Les chaînes d'approvisionnement sont d'une importance cruciale pour les entreprises nationales, qui, par exemple, les utilisent pour importer des biens fournis aux clients pour la consommation directe ou qui servent d'intrants intermédiaires dans les processus de production. La diversification du commerce international du pays peut prendre de multiples formes, comme l'exportation vers un plus grand nombre de marchés étrangers, l'augmentation du nombre d'entreprises qui exportent et l'exportation d'une plus grande gamme de biens et de services.

Selon [Innovation, Science et Développement économique Canada](#), en 2023, les cinq principaux marchés d'exportations du Canada pour le commerce de marchandises étaient les États-Unis (594,7 milliards de dollars), la Chine (30,5 milliards de dollars), le Japon (15,8 milliards de dollars), le Royaume-Uni (15,2 milliards de dollars) et le Mexique (8,8 milliards de dollars). Le document [Le point sur le commerce 2024](#) d'Affaires mondiales Canada indique que, cette année-là, les cinq catégories de marchandises exportées ayant la plus grande valeur étaient les produits énergétiques, les véhicules à moteur et les pièces, les produits métalliques et les minéraux non métalliques, les biens de consommation et les machines et matériels industriels. Selon [Statistique Canada](#), en 2023, les cinq principaux marchés d'exportation du Canada pour le commerce des services étaient les États-Unis (104,6 milliards de dollars), l'Inde (10,1 milliards de dollars), le Royaume-Uni (8,9 milliards de dollars), la Chine (7,3 milliards de dollars) et la France (5,5 milliards de dollars).

Les données présentées dans [Le Quotidien](#) de Statistique Canada pour le 16 mai 2024 indiquent que 48 718 entreprises canadiennes ont exporté de la marchandise en 2023, que la valeur des biens exportés par les grandes entreprises a augmenté de 3,0 % par rapport à 2022 pour s'établir à 420,8 milliards de dollars et que la valeur des biens exportés par les petites et moyennes entreprises a diminué de 8,6 % par rapport à l'année précédente pour s'établir à 282,5 milliards de dollars. En ce qui concerne le commerce des services, le bulletin [Le Quotidien](#) du 9 novembre 2023 indique qu'en



2021, les exportations de services commerciaux des grandes entreprises canadiennes ont totalisé 52,3 milliards de dollars, ce qui représente une augmentation de 20 % par rapport à 2020, et celles des petites et moyennes entreprises ont totalisé 53,1 milliards de dollars, une augmentation de 12 % par rapport à l'année précédente.

Le 17 octobre 2023, le Comité permanent du commerce international de la Chambre des communes (le Comité) a adopté une [motion](#) concernant la tenue d'une étude visant à :

- (a) identifier les programmes, outils et mesures qui soutiennent la croissance des entreprises canadiennes et leur contribution aux chaînes d'approvisionnement nationales et mondiales, à l'exportation à l'étranger, et à devenir des acteurs à part entière dans divers secteurs économiques;
- et (b) diversifier et accroître la présence des entreprises canadiennes sur les marchés mondiaux, en mettant l'accent sur les domaines d'avantage concurrentiel et la diversité régionale des biens et services; que le comité tienne au moins six réunions sur cette étude, réparties par régions du Canada; et que le comité présente ses conclusions et recommandations à la Chambre.

L'étude actuelle complète les travaux récents du Comité concernant diverses questions liées à la chaîne d'approvisionnement. Par exemple, le Comité a déposé les rapports suivants à la Chambre des Communes en février 2023, avril 2024 et octobre 2024 respectivement : [Interdire l'importation de biens liés au recours au travail forcé et élaborer une stratégie connexe](#); [La grève dans les ports de la Colombie-Britannique en 2023 : répercussions économiques et mesures fédérales](#) et [Éliminer le travail forcé des chaînes d'approvisionnement canadiennes](#).

Dans le cadre de son étude actuelle, au cours de huit réunions tenues entre le 30 janvier et le 9 mai 2024, le Comité a entendu des fonctionnaires du gouvernement du Canada, de 12 associations commerciales, de sept entreprises canadiennes, de deux administrations portuaires canadiennes, de deux sociétés d'État fédérales, d'une administration aéroportuaire canadienne, d'un organisme à but non lucratif et d'un groupe de réflexion, en plus d'un maire canadien. Le Comité a également reçu trois réponses écrites¹ (une de l'Agence des services frontaliers du Canada, une de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec et une d'Affaires mondiales Canada) et trois mémoires (un de l'Association des transitaires internationaux

1 Les réponses écrites n'ont pas été téléchargées sur le site Web du Comité permanent du commerce international de la Chambre des communes.

canadiens, un de l'Organisation des industries nucléaires du Canada et un de UPS Canada).

Le présent rapport résume les observations relatives aux chaînes d'approvisionnement et à l'expansion du commerce international formulées par des témoins au cours d'une réunion ou dans une réponse écrite ou un mémoire. La première et la deuxième section portent sur les chaînes d'approvisionnement du Canada, et la troisième et la quatrième section se concentrent sur l'expansion du commerce international du pays. Pour chacun de ces deux domaines, des observations sont fournies sur certains défis ainsi que sur les mesures fédérales existantes et proposées. La dernière section contient les réflexions et les recommandations du Comité.

Le présent rapport ne contient pas les points de vue des témoins qui ne concernent pas directement les chaînes d'approvisionnement ou l'expansion du commerce international. Certains de ces points de vue étaient liés à des sujets que le Comité a récemment examinés en raison d'autres motions. Par exemple, le 18 avril et le 29 avril 2024, le Comité a déposé les rapports [Systeme Gestion des cotisations et des recettes de l'ASFC \(GCRA\)](#) et [Le système de la gestion des cotisations et des recettes de l'ASFC \(GCRA\) : Rapport provisoire](#), respectivement, à la Chambre des communes. De même, les opinions relatives au [projet de loi C-58, Loi modifiant le Code canadien du travail et le Règlement de 2012 sur le Conseil canadien des relations industrielles](#) n'ont pas été incluses. Le Comité tient à mentionner que ce projet de loi a reçu la sanction royale le 20 juin 2024.

CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT : DÉFIS

Des témoins ont fait part au Comité de leurs points de vue sur plusieurs facteurs qui ont une incidence négative sur les chaînes d'approvisionnement du Canada. Ils ont notamment discuté de l'infrastructure commerciale, à la fois de manière générale et par rapport à des modes de transport et des régions spécifiques, de la réglementation, des mesures liées à la main-d'œuvre, notamment les arrêts de travail, les problèmes dans des secteurs précis, le travail forcé et le travail des enfants et les catastrophes liées au changement climatique.

Infrastructure commerciale

L'[Administration portuaire de Hamilton-Oshawa](#) a affirmé que l'infrastructure commerciale du Canada comprend les ports maritimes et intérieurs, les routes, les chemins de fer et les aéroports, et l'[Alliance canadienne du commerce agroalimentaire](#) a décrit l'infrastructure liée aux chemins de fer, aux routes et aux ports comme les



« principaux éléments de la chaîne d’approvisionnement du Canada ». D’ailleurs, [l’Administration portuaire de Port Alberni](#) a suggéré que le pays améliore son infrastructure de transport pour « transporter des marchandises à destination et en provenance [des] côtes [du Canada] ». Dans son [mémoire](#), UPS Canada se disait préoccupée que les lacunes des infrastructures entraînent des « inefficacités » dans les chaînes d’approvisionnement du Canada et des retards au niveau du commerce transfrontalier. Selon la [Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent](#), les retards dans l’acheminement des marchandises, que ce soit par bateau, par train ou par camion, contribuent à entraver la fluidité des chaînes d’approvisionnement du pays.

En qualifiant les services ferroviaires de « composante essentielle » des chaînes d’approvisionnement de ses membres, la [Western Grain Elevator Association](#) a fait valoir que la compétitivité du Canada sur les marchés étrangers dépendait de sa capacité à acheminer les marchandises vers les ports du pays. [L’Alliance canadienne du commerce agroalimentaire](#) a avancé que l’infrastructure routière inadéquate, particulièrement dans les plus petites municipalités où se trouvent les exploitations agricoles, « nuit à la liaison entre ces exploitations agricoles et les corridors commerciaux nationaux ». [L’Administration portuaire Hamilton-Oshawa](#) a souligné que le rôle des administrations portuaires est de faciliter le commerce et de « renforcer » les chaînes d’approvisionnement et a mentionné certains défis, comme le nombre insuffisant d’agents de l’Agence des services frontaliers du Canada et l’incapacité du Canada à construire « rapidement et efficacement » des infrastructures propices au commerce. Selon [l’Alliance canadienne du camionnage](#), la possibilité pour les importateurs de dédouaner leurs marchandises à l’intérieur des frontières plutôt qu’à un poste frontalier est limitée par le nombre insuffisant d’entrepôts d’attente.

Les [fonctionnaires](#) de l’Agence canadienne de développement économique du Nord ont mentionné que, même si le Nord représente 40 % de la masse terrestre du Canada, la région est « considérablement éloigné[e] » des chaînes d’approvisionnement qui soutiennent les entreprises et le commerce dans le sud du pays. Le [Groupe Gilbert](#) a fait valoir que l’infrastructure commerciale inadéquate au Saguenay—Lac-Saint-Jean, au Québec, a une incidence négative sur les chaînes d’approvisionnement.

Réglementation

[L’Institut de recherche en économie contemporaine](#) a affirmé que les écarts en matière de la qualité des produits et des normes de sécurité entre les partenaires commerciaux du Canada peuvent constituer certains « des facteurs de distorsion les plus importants dans le fonctionnement des chaînes d’approvisionnement », tandis que la [Chambre de commerce du Canada](#) a caractérisé « l’augmentation des formalités administratives et

les normes de certification et normes techniques divergentes » d'obstacles « majeurs » pour les chaînes d'approvisionnement. Selon la [Western Grain Elevator Association](#), le cadre de réglementation du Canada est « inutilement rigide, redondant, désuet et nuit aux investissements commerciaux visant à améliorer les chaînes d'approvisionnement ».

D'après la [Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority](#), la subvention de cinq milliards de dollars au titre du Fonds national des corridors commerciaux pour « construire un projet commercial novateur de traitement avant l'arrivée » au pont Peace « change la donne » en ce qui concerne le transport de marchandises vers les États-Unis. Néanmoins, elle a exprimé la crainte que le Canada ne tirera pas pleinement parti du potentiel du système si la vérification de l'identité faciale n'est pas approuvée. En effet, selon la [Buffalo and Fort Erie Bridge Authority](#), si cette vérification avait lieu du côté canadien du pont Peace, les camionneurs n'auraient pas à s'arrêter du côté américain du pont pour s'acquitter des formalités douanières. À son avis, une procédure harmonisée de part et d'autre de la frontière canado-américaine faciliterait la circulation des 1,1 million de camions qui traversent chaque année le pont Peace.

En mettant l'accent sur les chemins de fer canadiens, l'[Association des chemins de fer du Canada](#) a fait valoir que l'extension de l'interconnexion permet aux chemins de fer américains de transporter des marchandises vers le Canada à des tarifs basés sur les coûts et réglementés, ajoutant que la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et le Canadien Pacifique Kansas City Limitée ne bénéficient pas d'avantages similaires en termes de coûts lorsqu'ils transportent des marchandises vers les États-Unis. Selon l'[Association des chemins de fer du Canada](#), il faut mettre fin à l'extension de l'interconnexion, car elle a entraîné « moins de wagons à [la] disposition » des compagnies de chemin de fer canadiennes pour le transport au Canada, une congestion des chemins de fer du pays et une augmentation des coûts pour les exportateurs, les importateurs et les consommateurs du pays.

L'[Institut de recherche en économie contemporaine](#) a formulé des observations sur les avantages de l'harmonisation des normes et des règles qui régissent les parties impliquées dans des chaînes d'approvisionnement semblables.

Mesures liées à la main-d'œuvre

D'après l'[Association canadienne des transitaires internationaux](#), les arrêts de travail dans les ports et les chemins de fer du Canada constituent « un problème chronique » qui affecte la « réputation de partenaire commercial fiable » du pays. En outre, selon la [Western Grain Elevator Association](#), ces arrêts « nuisent également à la capacité du Canada de livrer de façon fiable aux clients », et même « de courtes perturbations des



chaînes d'approvisionnement peuvent avoir une incidence sur la disponibilité et le prix des produits ». Faisant valoir que les ports et les chemins de fer sont « au cœur de la chaîne d'approvisionnement du Canada », la [Fédération canadienne de l'entreprise indépendante](#) a affirmé que notre réseau de transport doit « rester fluide en tout temps » et que les grèves dans les ports et sur les chemins de fer « peuvent entraîner des retards importants en raison de leurs répercussions sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement ».

Dans son [mémoire](#), l'Association des transitaires internationaux canadiens a souligné les répercussions des conflits de travail survenus en 2024 à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et à Canadien Pacifique Kansas City Limitée et a ajouté qu'il fallait « beaucoup de temps pour que les goulets d'étranglement se résorbent après la reprise des activités ». De son côté, l'[Association de l'aluminium du Canada](#) a souligné qu'au cours des dernières années, des grèves avaient perturbé les flux commerciaux dépendent des chemins de fer de la côte Est et de la côte Ouest et ceux de la Voie maritime du Saint-Laurent. Selon la [Chambre de commerce du Canada](#), les grèves déclenchées dans les ports de la côte Ouest ont « un impact important » sur les chaînes d'approvisionnement du pays.

Au sujet des problèmes de main-d'œuvre dans certains secteurs, le [Groupe Gilbert](#) a soutenu que le fait de ne pas remplacer la main-d'œuvre vieillissante du secteur canadien du transport routier par de nouveaux chauffeurs « pourrait mettre en péril » les chaînes d'approvisionnement du pays « à long terme ». Dans son [mémoire](#), l'Organisation des industries nucléaires canadiennes a avancé que pour rendre la chaîne d'approvisionnement nucléaire du Canada concurrentielle sur les marchés étrangers, le gouvernement fédéral « doit prendre des mesures immédiates en faveur » de la formation et du maintien en poste d'une main-d'œuvre qualifiée dans ce secteur.

Les [fonctionnaires](#) d'Exportation et développement Canada ont attiré l'attention sur l'impact, pour les chaînes d'approvisionnement du Canada, de l'importation par des entreprises nationales de biens fabriqués au moyen du travail forcé ou du travail des enfants. Les [fonctionnaires](#) d'Affaires mondiales Canada ont souligné que le Tarif des douanes rend illégale l'importation de produits fabriqués au moyen du travail forcé.

Catastrophes liées au changement climatique

Les [fonctionnaires](#) de Transports Canada ont affirmé que ces dernières années, le système de transport du Canada a été particulièrement vulnérable aux perturbations découlant de « la pandémie de COVID-19, le changement climatique et les conflits géopolitiques ». [Manufacturiers et exportateurs du Canada](#) a affirmé que les

événements météorologiques extrêmes affectent l'infrastructure de transport et, par conséquent, l'agilité et la résilience des chaînes d'approvisionnement du Canada. D'ailleurs, selon la [Chambre de commerce du Canada](#), les catastrophes liées au changement climatique, comme les fréquentes inondations et incendies de forêt, ont démontré la « fragil[ité] » des chaînes d'approvisionnement du pays.

L'[Association canadienne des importateurs et exportateurs](#) a souligné que les perturbations des réseaux de transport causées par les inondations de 2021 en Colombie-Britannique ont entraîné « une augmentation des coûts [...] et des difficultés économiques d'un bout à l'autre de la chaîne d'approvisionnement ». Selon l'[Alliance canadienne du commerce agroalimentaire](#), la pluie à Vancouver affecte la capacité des producteurs à transporter les céréales vers les marchés étrangers, ce qui entraîne des perturbations dans la chaîne d'approvisionnement.

CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT : MESURES FÉDÉRALES EXISTANTES ET PROPOSÉES

Des témoins ont fait part au Comité de leurs observations sur les mesures fédérales existantes et proposées concernant les chaînes d'approvisionnement du Canada. Ils se sont concentrés sur l'infrastructure commerciale, à la fois de manière générale et en relation avec des modes et des régions spécifiques, les corridors commerciaux, le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement, la résilience et la collaboration entre les acteurs gouvernementaux et les autres parties concernées.

Infrastructure commerciale

[Manufacturiers et exportateurs du Canada](#) a soutenu que les fabricants dépendent des réseaux de transport du Canada pour recevoir les intrants de production et distribuer les marchandises aux clients, et a ajouté que les infrastructures facilitant le transport et le commerce sont « l'un des meilleurs investissements économiques que tout gouvernement peut faire ». Toutefois, [Manufacturiers et exportateurs du Canada](#) a prétendu qu'au Canada, de tels investissements ont seulement été effectués « au compte-gouttes plutôt qu'en fonction d'un calendrier soutenu et stratégique ». Tout comme la [Chambre de commerce du Canada](#), il a appuyé la proposition faite par certaines associations professionnelles d'élaborer une stratégie d'investissement fédérale pour l'infrastructure commerciale qui soit à la fois intégrée et à long terme.

Selon la [Chambre de commerce du Canada](#), les entreprises canadiennes doivent acheminer les marchandises vers les marchés de manière fiable. Le [maire de la ville de Port Colborne](#), William Steele, a insisté sur le fait que les chaînes d'approvisionnement



du Canada doivent être « durables, fiables et multimodales » et que « les différents modes de transport doivent travailler ensemble et être complémentaires ». De son côté, [l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa](#) a proposé que les gouvernements du Canada établissent des carrefours multimodaux qui permettraient d'atténuer la congestion dans les ports du pays.

Le [maire Steele](#) a préconisé des mesures visant à développer le transport maritime sur les Grands Lacs, en faisant valoir qu'il en résulterait une diminution du nombre de camions dans les zones urbaines et un désengorgement des routes canadiennes. La [Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent](#) a fait valoir que la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent constitue « un lien essentiel avec un réseau de ports intérieurs et de raccordements internationaux des deux côtés de la frontière canado-américaine ». En outre, la [Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent](#) a invité le gouvernement fédéral à développer la capacité de la Voie maritime du Saint-Laurent pour qu'elle puisse accueillir des volumes de circulation plus élevés. De son côté, [l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa](#) a réclamé des investissements plus importants et une meilleure utilisation de la Voie maritime du Saint-Laurent en permettant « aux entreprises [canadiennes] de profiter de chaînes d'approvisionnement plus durables et plus résilientes grâce au transport multimodal, c'est-à-dire le transport routier, ferroviaire et aérien ».

[L'Administration de l'aéroport de Vancouver](#) a qualifié l'aéroport de Vancouver d'actif « stratégique en matière de commerce et d'infrastructure » qui relie les passagers et les marchandises aux marchés de la région indo-pacifique. Plus particulièrement, [l'Administration de l'aéroport de Vancouver](#) a avancé que les efforts déployés actuellement pour transformer l'aéroport « en centre multimodal d'investissement commercial », ainsi que les 150 millions de dollars investis en 2023 pour accroître la capacité de fret de l'aéroport à 160 000 tonnes, amélioreront la résilience des chaînes d'approvisionnement au Canada.

[L'Alliance canadienne du camionnage](#) a affirmé que le pont international Gordie-Howe, qui relie Windsor, en Ontario, à Détroit, au Michigan, « est probablement l'investissement le plus important pour [l'infrastructure commerciale] depuis des décennies ». Elle a ajouté qu'une fois que le pont sera opérationnel, il constituera « une porte d'entrée moderne vers [le] principal partenaire commercial » du Canada.

Corridors commerciaux

Les [fonctionnaires](#) de Transports Canada ont souligné la création du Fonds national des corridors commerciaux, d'une valeur de 4,6 milliards de dollars, qui, par le biais de

dépenses consacrées aux systèmes de transport maritime, routier, ferroviaire et aérien, vise à améliorer la capacité et l'efficacité des chaînes d'approvisionnement du Canada et à renforcer la compétitivité des exportateurs canadiens. Les [fonctionnaires](#) d'Agriculture et Agroalimentaire Canada ont déclaré que le fonds finance des projets d'infrastructure qui améliorent les corridors commerciaux du Canada et qui renforcent la fluidité et la résilience des chaînes d'approvisionnement du pays. Ils ont cité des projets précis visant à renforcer les chaînes d'approvisionnement du secteur agricole, notamment les 102 millions de dollars alloués au port de Vancouver pour améliorer les liaisons routières et ferroviaires avec les terminaux maritimes.

Selon la [Chambre de commerce du Canada](#), le Fonds national des corridors commerciaux est « un pas en avant positif ». Toutefois, elle a proposé trois mesures fédérales : financer plus rapidement les projets, collaborer avec les entreprises pour garantir la transparence dans l'exécution des projets et montrer comment le fonds contribue à relever les défis actuels et futurs concernant les chaînes d'approvisionnement. De son côté, l'[Administration portuaire de Hamilton-Oshawa](#) a soutenu que le fonds devrait financer des projets existants et nouveaux qui développent l'infrastructure commerciale, en particulier dans la région des Grands Lacs du Canada, qui, « on l'oublie parfois, est une porte d'entrée cruciale pour le commerce ».

L'[Administration portuaire de Port Alberni](#) a plaidé en faveur d'une porte d'entrée et d'un corridor Asie-Pacifique élargis, « la porte d'entrée Asie-Pacifique 2.0 » qui regrouperait « l'ensemble de la côte Ouest [du Canada] » afin d'accélérer le transport des marchandises vers l'Asie. Elle a parlé de la création d'un nouveau terminal à conteneurs dans le bras de mer Alberni afin d'accroître la capacité de la porte d'entrée et du corridor de l'Asie-Pacifique. Plus précisément, l'Administration portuaire de Port Alberni a affirmé que le projet de centre de transbordement de Port Alberni créera l'un des plus grands terminaux à conteneurs du Canada et permettra « d'élargir et d'optimiser » l'utilisation du « réseau maritime » de la côte Ouest du Canada.

Conscients des implications de la transition vers les véhicules électriques pour les chaînes d'approvisionnement du Canada, les [fonctionnaires](#) de l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario ont décelé une occasion d'établir un corridor commercial entre le nord de l'Ontario, où sont extraits les minéraux essentiels, et le sud de l'Ontario, où sont produits les véhicules électriques.

Selon l'[Arctic Gateway Group](#), un financement accru visant à agrandir le port de Churchill est « essentielle[1] » pour permettre aux entreprises canadiennes d'avoir « un corridor commercial fiable dans l'Arctique ». L'Arctic Gateway Group a fait valoir que le port de Churchill représente « une porte d'entrée essentielle » vers les régions arctiques et peut



« contribuer de façon importante à la diversification, à l'élimination des risques associés aux options concernant la chaîne d'approvisionnement du Canada ».

Résilience

Manufacturiers et exportateurs du Canada a affirmé que, même si le fait de s'appuyer sur les nouvelles technologies numériques, comme l'intelligence artificielle, optimiserait la capacité des entreprises canadiennes à « améliorer la productivité et la résilience » de leurs chaînes d'approvisionnement, il faudra investir « beaucoup d'argent ». Selon Manufacturiers et exportateurs du Canada, le gouvernement fédéral devrait veiller à ce que les conditions des entreprises soient « favorables » aux investissements dans les technologies numériques.

Chaîne d'approvisionnement Canada a demandé au gouvernement fédéral d'incorporer l'automatisation dans les ports canadiens pour soutenir « une plus grande efficacité et fiabilité » et d'élaborer des lignes directrices pour faire en sorte que nos chaînes d'approvisionnement sont « protégées » contre les menaces à la cybersécurité. Les fonctionnaires de l'Agence canadienne de développement économique du Nord ont fait remarquer que les efforts visant à remédier aux vulnérabilités liées à la cybersécurité sont « essentiel[s] » en raison du risque que les chaînes d'approvisionnement subissent de « graves perturbations » à la suite de cyberattaques.

En raison des vulnérabilités des chaînes d'approvisionnement du Canada décelées lors de la pandémie de COVID-19, les fonctionnaires de l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario ont offert du financement aux entreprises canadiennes pour les aider « à se doter de capacités essentielles et, de fait, à bâtir une chaîne d'approvisionnement nationale plus résiliente ». L'Association canadienne de palettes et contenants en bois a souligné que la pandémie « a évidemment aussi révélé des failles » dans les chaînes d'approvisionnement du Canada. Elle a avancé que le gouvernement fédéral devrait apprendre de cette expérience et corriger les « faiblesses » des chaînes d'approvisionnement du pays.

En mettant l'accent sur la montée du protectionnisme à l'échelle mondiale, les fonctionnaires d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada ont souligné les efforts déployés par le Canada et les pays aux vues similaires pour diversifier les chaînes d'approvisionnement et s'approvisionner en certains minéraux critiques auprès de pays qui n'ont pas de « politiques commerciales hostiles ». Ils ont ajouté que grâce à sa « richesse en ressources », le Canada peut être un fournisseur fiable de minéraux critiques et peut développer une « capacité industrielle nationale dans de multiples chaînes d'approvisionnement industrielles ».

[Eagle Graphite Corporation](#) a proposé de créer un « fonds de stabilisation pour les minéraux critiques » afin de garantir la résilience des chaînes d'approvisionnement du Canada en ce qui concerne les minéraux critiques. Elle a ajouté qu'un tel fonds de stabilisation, ou « stocks », diminuerait la « dépendance [du pays] à l'égard de nos adversaires » pour l'approvisionnement en minerais essentiels.

Selon [KC Recycling](#), le plomb est « un métal essentiel à l'électrification ». L'entreprise a donc demandé au gouvernement fédéral d'ajouter le plomb à la liste des minéraux critiques du Canada et de restreindre l'exportation de batteries canadiennes usagées. D'après l'entreprise, les « accumulateurs au plomb usagés sont [...] une ressource canadienne essentielle ».

Bureau national de la chaîne d'approvisionnement

Les [fonctionnaires](#) de Transports Canada ont souligné la création du groupe de travail national sur les chaînes d'approvisionnement, dont l'objectif est d'accroître l'efficacité et la résilience des chaînes d'approvisionnement du Canada. Ils ont déclaré que c'est ce groupe de travail qui a d'abord recommandé de mettre sur pied un Bureau national de la chaîne d'approvisionnement, qui a ensuite été créé par le gouvernement fédéral. De plus, les [fonctionnaires](#) ont déclaré que ce Bureau élaborera des stratégies à long terme pour relever les défis récurrents auxquels sont confrontées les chaînes d'approvisionnement du Canada, y compris ceux qui découlent de phénomènes météorologiques extrêmes qui affectent les réseaux de transport et les perturbations attribuables aux activités humaines.

[PECO Pallet](#) et [l'Association canadienne des transitaires internationaux](#) ont appuyé la création du Bureau national de la chaîne d'approvisionnement, bien que l'Association canadienne des transitaires internationaux ait exprimé des inquiétudes quant à la capacité du Bureau à résoudre le problème de l'inadéquation de l'infrastructure commerciale au Canada. Plus particulièrement, [l'Association canadienne des transitaires internationaux](#) a soutenu que, même si le gouvernement fédéral avait prévu « [d']importants fonds » pour financer cette infrastructure, il ne dispose pas d'une « stratégie nationale pour orienter les investissements ». Selon l'Association, le rôle du Bureau devrait inclure « l'orientation des investissements en matière d'infrastructures », comme celles qui découleront du Fonds national des corridors commerciaux.

Collaboration

Selon la [Chambre de commerce du Canada](#), la circulation fiable des marchandises au Canada exige que le gouvernement fédéral et les entreprises du pays « partagent le



même objectif d'une chaîne d'approvisionnement fonctionnelle ». D'ailleurs, dans sa réponse écrite, l'Agence des services frontaliers du Canada soutient que le Sommet national sur la chaîne d'approvisionnement de 2022 a fourni des recommandations sur les façons dont le gouvernement et les entreprises du Canada pourraient collaborer pour accroître la fiabilité et la résilience des systèmes de transport et des chaînes d'approvisionnement du pays.

Selon [PECO Pallet](#), des consultations fréquentes avec les parties concernées sont nécessaires pour assurer la résilience des chaînes d'approvisionnement. L'entreprise a également souligné que le gouvernement fédéral « peut obtenir une vue d'ensemble des complexités des chaînes d'approvisionnement » en recevant de la rétroaction des intervenants « qui contribuent de bout en bout à transporter un produit de l'usine de fabrication à l'allée du magasin ». Plus particulièrement, [PECO Pallet](#) a invité le gouvernement à « accorder la priorité au dialogue avec les intervenants de toutes les parties de la chaîne d'approvisionnement ».

[Chaîne d'approvisionnement Canada](#) a affirmé que les perturbations de la chaîne d'approvisionnement dues à des situations telles que les catastrophes liées au changement climatique, les arrêts de travail et la cybercriminalité peuvent être atténuées « au moyen de partenariats intergouvernementaux ». L'entreprise a encouragé le gouvernement fédéral à mettre en œuvre des stratégies d'atténuation des risques.

Les [fonctionnaires](#) de Transports Canada ont souligné la collaboration entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux en vue de réduire les perturbations des chaînes d'approvisionnement. Ils ont notamment mentionné le processus permettant aux ministres des transports provinciaux, territoriaux et fédéral de déterminer les besoins à long terme du Canada en matière d'investissements dans l'infrastructure. Par ailleurs, les fonctionnaires ont attiré l'attention sur les consultations du Bureau national de la chaîne d'approvisionnement avec les intervenants concernés dans les corridors commerciaux de l'ouest, du centre et de l'est du pays visant à améliorer l'efficacité des chaînes d'approvisionnement du Canada.

Les [fonctionnaires](#) de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique ont souligné le partenariat entre le gouvernement fédéral et les quatre gouvernements provinciaux du Canada atlantique qui a mené à la Stratégie de croissance pour l'Atlantique, qui est en partie axée sur l'amélioration de la résilience des chaînes d'approvisionnement de la région. [Ils](#) ont également évoqué la collaboration de l'Agence avec Transports Canada dans le cadre du Programme des corridors verts afin d'établir

« des corridors verts » le long du réseau de la voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

[Naviga Supply Chain Inc.](#) a recommandé d'établir « une stratégie nationale de réindustrialisation pour coordonner et prioriser ces efforts et pour concevoir une chaîne d'approvisionnement » favorable à la productivité des entreprises. Dans sa réponse écrite, l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec a déclaré que les perturbations de la chaîne d'approvisionnement associées à des facteurs tels que la pandémie de COVID-19, le protectionnisme et les tensions géopolitiques « offrent des opportunités de réindustrialisation » au Canada.

EXPANSION DU COMMERCE INTERNATIONAL : DÉFIS

Des témoins ont fait part au Comité de leur point de vue sur certains défis rencontrés dans le cadre de l'expansion du commerce international du Canada. Ils ont notamment évoqué les accords commerciaux, les obstacles non tarifaires au commerce et le protectionnisme, la réglementation, les taxes et autres coûts ainsi que les connaissances, l'expertise et les mesures fédérales.

Accords commerciaux, obstacles non tarifaires au commerce et protectionnisme

Au sujet des avantages des accords commerciaux pour les entreprises canadiennes, les [fonctionnaires](#) d'Affaires mondiales Canada ont dit avoir constaté que certaines entreprises canadiennes « laissent effectivement de l'argent sur la table » en ne faisant pas de commerce, dans la mesure souhaitée, avec des pays avec lesquels le Canada a conclu un accord commercial. Ils ont émis l'hypothèse que ce résultat reflétait peut-être un manque de compréhension des accords commerciaux et de leurs avantages.

L'[Association canadienne des importateurs et exportateurs](#) a donné l'exemple d'une situation dans laquelle les entreprises canadiennes pourraient ne pas profiter du traitement préférentiel prévu par un accord commercial, en suggérant que le processus permettant de déterminer si un produit peut bénéficier d'un tel traitement est « très technique, compliqué et déroutant ».

Les [fonctionnaires](#) d'Agriculture et Agroalimentaire Canada ont qualifié les obstacles non tarifaires et les politiques protectionnistes de « défis posés par l'environnement commercial mondial », tandis que les [fonctionnaires](#) d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada ont affirmé que ces obstacles et ces politiques « peuvent nuire à l'industrie canadienne ». En outre, les [fonctionnaires](#) de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec ont signalé qu'en



plus du protectionnisme, un « contexte géopolitique changeant » limite la capacité des petites et moyennes entreprises canadiennes à « réaliser leur plein potentiel grâce à l'exportation et l'internationalisation de leurs opérations ».

Réglementation, impôts et autres coûts

Les [fonctionnaires](#) de Transports Canada ont souligné que la « mauvaise harmonisation de la réglementation, une réglementation excessive et le mode d'application de la réglementation entraînent des contraintes » pour les entreprises canadiennes exportatrices, et les [fonctionnaires](#) de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec ont insisté sur les différentes normes auxquelles les petites et moyennes entreprises canadiennes doivent se conformer. De plus, les [fonctionnaires](#) d'Agriculture et Agroalimentaire Canada ont rappelé qu'il « y a toujours du chemin à faire » pour que la réglementation du secteur agroalimentaire canadien ne limite pas les exportations des petites et moyennes entreprises du pays.

La [Fédération canadienne de l'entreprise indépendante](#), citant les résultats d'une enquête qu'elle a menée en janvier 2024, a déclaré que, pour les petites et moyennes entreprises canadiennes qui ont répondu à l'enquête et qui font de l'exportation, le coût de l'expédition est le plus grand défi, suivi par les fluctuations des taux de change, les droits et les taxes. Elle a également précisé que, malgré ces difficultés, la plupart des entreprises interrogées ont fait part de leur intention d'accroître leurs exportations. [SERDEX International](#) a qualifié « le manque de financement et de liquidités » comme l'un des « trois principaux problèmes vécus par les entreprises [canadiennes] dans le domaine de l'exportation ».

Connaissance, expertise et mesures fédérales

Reconnaissant que les États-Unis restent la principale destination des exportations canadiennes, les [fonctionnaires](#) d'Affaires mondiales Canada ont soutenu que le Service des délégués commerciaux encourage les entreprises canadiennes à exporter vers un éventail de marchés étrangers. La [Fédération canadienne de l'entreprise indépendante](#) a fait remarquer que, bien qu'elle promeuve les programmes du Service des délégués commerciaux auprès de ses membres, ces programmes sont sous-utilisés. La [Fédération canadienne de l'entreprise indépendante](#) a ajouté que, dans son enquête de janvier 2024, de nombreux répondants ont indiqué ne pas connaître les services fournis par le Service des délégués commerciaux, Exportation et développement Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada, et qu'ils n'y avaient pas eu recours.

Les [fonctionnaires](#) de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec ont accentué qu'en raison d'un manque d'expertise et de connaissances, les petites et moyennes entreprises canadiennes rencontrent des difficultés lorsqu'elles font de l'exportation. [SERDEX International](#) a plutôt mis l'accent sur « la méconnaissance des marchés » de ces entreprises.

EXPANSION DU COMMERCE INTERNATIONAL : MESURES FÉDÉRALES EXISTANTES ET PROPOSÉES

Des témoins ont donné leur point de vue sur les mesures fédérales existantes et proposées visant à élargir le commerce international du Canada, que ce soit en augmentant le nombre d'entreprises qui exportent, la gamme de biens et de services exportés ou les marchés étrangers vers lesquels les exportations ont lieu. Ils se sont plus particulièrement intéressés aux programmes liés au commerce et aux autres mesures destinées à aider les entreprises canadiennes, aux missions, négociations et accords commerciaux ainsi qu'à la Stratégie nationale de diversification du commerce et ses mesures connexes.

Programmes et autres mesures

En ce qui concerne les programmes fédéraux conçus pour aider les entreprises canadiennes exportatrices, les [fonctionnaires](#) d'Affaires mondiales Canada ont indiqué que le programme CanExport aide les entreprises à protéger leur propriété intellectuelle sur les marchés étrangers. Les [fonctionnaires](#) de l'Agence des services frontaliers du Canada ont mis l'accent sur le Programme d'exonération des droits et le Programme de drawback des droits, qui permettent aux entreprises qualifiées de ne pas payer ou de se faire rembourser les droits sur les marchandises importées qui sont ensuite exportées.

Les [fonctionnaires](#) de l'Agence de Développement économique Canada pour les Prairies ont discuté des programmes qu'elle et les autres agences de développement régional du Canada administrent, comme le programme Croissance économique régionale par l'innovation. En effet, les [fonctionnaires](#) de l'Agence de Développement économique Canada pour les régions du Québec ont soutenu que ce programme « aide [les entreprises] à augmenter leur productivité, et donc à concurrencer les entreprises internationales ». Ils ont ajouté que le programme fournit des fonds pour aider les petites et moyennes entreprises canadiennes à élaborer des plans d'exportation. Les [fonctionnaires](#) de l'Agence de développement économique du Pacifique Canada ont dit que le volet Croissance et productivité des entreprises du programme « cible les entrepreneurs qui veulent faire grandir leur entreprise par la croissance des



exportations », et ont fait ressortir que le programme avait récolté « d'excellents résultats en ce qui a trait aux nouvelles ventes à l'exportation ». [Ils](#) ont également mentionné que le Projet pour l'hypercroissance mondiale aide les entreprises canadiennes « à poursuivre leur expansion sur la scène internationale ».

Les [fonctionnaires](#) d'Affaires mondiales Canada ont précisé que le Service des délégués commerciaux favorise la croissance des entreprises canadiennes dans « les secteurs d'intérêt à forte croissance partout au monde, comme l'économie verte et numérique ». [Ils](#) ont également énuméré les secteurs pour lesquels le Service des délégués commerciaux apporte souvent son aide, notamment les technologies de l'information et de la communication, l'agroalimentaire, l'éducation, les technologies propres et les sciences de la vie. Dans sa réponse écrite, Affaires mondiales Canada a mentionné avoir augmenté le nombre de délégués commerciaux dans le cadre de l'initiative de renforcement des capacités régionales de l'Indo-Pacifique.

Les [fonctionnaires](#) d'Exportation et développement Canada ont qualifié les secteurs de l'énergie et de l'agroalimentaire de « secteurs qui offrent des possibilités » en raison des préoccupations mondiales relatives à la sécurité énergétique et la sécurité alimentaire. D'ailleurs, [ils](#) ont affirmé qu'en 2023, Exportation et développement Canada avait facilité des valeurs « record » d'exportations et d'investissements étrangers ainsi que des activités de développement économique pour les entreprises canadiennes du secteur des technologies propres. De plus, [ils](#) ont énuméré d'autres « secteurs prioritaires », comme la fabrication avancée et les « industries numériques ». Les [fonctionnaires](#) de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique ont souligné les occasions d'accroître les exportations canadiennes dans le secteur de l'énergie et « les industries à forte intensité technologique ». Enfin, [Manufacturiers et exportateurs du Canada](#) a mentionné que le gouvernement fédéral avait mis en place des initiatives et des programmes axés sur la fabrication de pointe et les exportations de technologie verte.

En outre, les [fonctionnaires](#) d'Exportation et développement Canada ont décrit « une série de solutions financières » que l'organisation met à la disposition des entreprises canadiennes afin de leur offrir « les outils dont elles ont besoin pour réduire le risque financier ainsi que les capitaux nécessaires pour pénétrer les nouveaux marchés [et] y investir ». [Ils](#) ont attiré l'attention sur les garanties d'Exportation et développement Canada en matière de fonds de roulement et d'assurance-crédit, qui sont « souvent » utilisées par les petites entreprises canadiennes. De plus, [ils](#) ont mentionné que la collaboration d'Exportation et développement Canada avec le ministère des Finances et d'autres organismes de crédit à l'exportation garantit « des règles du jeu équitables » pour les entreprises canadiennes qui souhaitent obtenir du financement. De plus, les [fonctionnaires](#) de l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de

l'Ontario ont souligné la capacité des entreprises canadiennes entrant sur les marchés étrangers à accéder à des prêts remboursables sans intérêt.

Les [fonctionnaires](#) d'Affaires mondiales Canada ont mis l'accent sur le soutien offert aux entreprises canadiennes pour les aider à évaluer le potentiel d'un marché et à élaborer des stratégies en vue de pénétrer de nouveaux marchés étrangers. Les [fonctionnaires](#) de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique ont parlé du programme de développement de l'entrée sur le marché, qui fournit « un soutien sur le marché » aux entreprises cherchant à pénétrer des marchés d'exportation en Europe et dans la région indo-pacifique.

Les [fonctionnaires](#) d'Exportation et développement Canada et les [fonctionnaires](#) d'Affaires mondiales Canada ont souligné l'importance des possibilités de formation, telles que les webinaires, pour améliorer la connaissance et la compréhension des accords commerciaux du pays par les exportateurs canadiens. Les [fonctionnaires](#) de l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario ont parlé d'un « programme de six semaines » mis en place en collaboration avec la Chambre de commerce de la région de Toronto afin d'aider les entreprises canadiennes à élaborer des stratégies d'exportation sectorielles. La [Fédération canadienne de l'entreprise indépendante](#) a demandé au gouvernement fédéral d'améliorer la communication avec ces entreprises et de leur fournir des informations ciblées.

Les [fonctionnaires](#) d'Agriculture et Agroalimentaire Canada ont anticipé que « [l']administration de la réglementation [...] efficace » permettra d'aider des petites et moyennes entreprises exportatrices canadiennes. La [Fédération canadienne de l'entreprise indépendante](#) a recommandé de soutenir ces entreprises dans leurs efforts pour accéder aux marchés étrangers grâce à une simplification de la réglementation douanière ainsi qu'à une réduction des frais transfrontaliers.

La [Chambre de commerce du Canada](#) a souligné la réussite de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, qui misait sur une approche collaborative entre le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux, les communautés et les populations autochtones, et dont le but était d'augmenter les exportations du Canada.

Selon l'[Administration portuaire de Hamilton-Oshawa](#), le rôle de l'Agence des services frontaliers du Canada est « essentiel » en ce qui concerne la circulation des marchandises qui entrent et qui sortent du Canada. Au sujet de la circulation des biens dans le sud de l'Ontario plus particulièrement, l'[Administration portuaire de Hamilton-Oshawa](#) a attiré l'attention sur son projet visant à construire « une installation de transbordement ferroviaire pour les conteneurs préapprouvés à Hamilton » et sur sa



demande à l'Agence des services frontaliers du Canada de fournir le personnel nécessaire à l'administration des procédures douanières dans cette installation.

Missions, négociations et accords

Tout en attirant l'attention sur la stratégie indo-pacifique du Canada, les [fonctionnaires](#) d'Affaires mondiales Canada ont souligné les récentes missions commerciales d'Équipe Canada dans la région indo-pacifique, c'est-à-dire au Japon en 2023 et en Indonésie, en Malaisie, aux Philippines, en Corée du Sud et au Viêt Nam en 2024. L'[Alliance canadienne du commerce agroalimentaire](#) a précisé que ses membres participaient à de telles missions commerciales et a souligné l'importance d'établir des relations avec les importateurs de la région.

Les [fonctionnaires](#) d'Agriculture et Agroalimentaire Canada ont mis l'accent sur les négociations commerciales en cours avec l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est et avec l'Indonésie, précisant que ce pays « représente déjà un marché de 1 milliard de dollars par année » pour les exportations canadiennes. Ils ont également décrit les Philippines comme étant « un marché très important ». L'[Alliance canadienne du commerce agroalimentaire](#) a exprimé son soutien à la diversification du commerce en général et aux efforts déployés par le gouvernement fédéral pour négocier l'accès des exportations agroalimentaires du Canada aux marchés indo-pacifiques.

L'[Association canadienne des importateurs et exportateurs](#) a invité les négociateurs commerciaux du Canada à donner la priorité à la simplification des procédures permettant aux entreprises du pays d'établir leur admissibilité à un traitement tarifaire préférentiel pour les marchandises dans le cadre d'accords commerciaux. Elle a également exprimé son intérêt pour la création d'un comité de la facilitation des échanges dans le cadre de l'*Accord Canada–États-Unis–Mexique* et pour la participation du secteur privé à ce comité².

Stratégie nationale de diversification du commerce et mesures connexes

Les [fonctionnaires](#) d'Affaires mondiales Canada ont affirmé que le Canada est « en voie » d'atteindre l'objectif de la Stratégie nationale de diversification du commerce, c'est-à-dire que d'ici 2025, la valeur des exportations de biens et de services du Canada vers les marchés étrangers autres que les États-Unis devrait être supérieure de 50 % à la valeur de 2017. En ce qui concerne le rôle du Service des délégués commerciaux dans l'atteinte

2 L'article 7.24 de l'*Accord Canada–États-Unis–Mexique* prévoit l'établissement d'un tel comité.

de cet objectif, [ils](#) ont remarqué que les entreprises qui ont recours à ce service « exportent [généralement] dans près de 25 % plus de marchés ». De plus, [ils](#) ont mentionné que les entreprises canadiennes qui exportent leurs produits vers plusieurs marchés étrangers « semblent moins vulnérables aux perturbations des chaînes d'approvisionnement et aux changements soudains de la demande ».

Les [fonctionnaires](#) d'Exportation et développement Canada ont avancé que « l'établissement de nouveaux partenariats commerciaux dans des régions à croissance rapide » donnerait aux entreprises canadiennes encore plus de raisons de diversifier leurs activités commerciales. [Ils](#) ont ajouté qu'Exportation et développement Canada cible les « marchés et [les] régions où la demande locale concorde harmonieusement avec les fortes capacités canadiennes ».

Les [fonctionnaires](#) d'Agriculture et Agroalimentaire Canada ont souligné l'engagement du Canada à diversifier le commerce dans la région indo-pacifique et ont attiré l'attention sur la récente mise sur pied du Bureau Indo-Pacifique pour l'agriculture et l'agroalimentaire à Manille, qui vise à promouvoir les exportateurs agroalimentaires canadiens, à élargir la capacité du gouvernement fédéral dans la région et à s'attaquer aux défis des marchés « de façon proactive ». Les [fonctionnaires](#) d'Exportation et développement Canada ont fait remarquer que le bureau donne aux exportateurs canadiens une « visibilité » et une « compréhension nécessaire pour savoir comment les affaires se font » dans cette région, et a ajouté que le bureau collabore avec les régulateurs étrangers et d'autres autorités pour veiller à ce que les entreprises canadiennes respectent les exigences en matière de produits. [L'Alliance canadienne du commerce agroalimentaire](#) a dit appuyer la création du bureau et a affirmé que ses membres considèrent le renforcement des « capacités en matière de diplomatie commerciale » comme une priorité.

RÉFLEXIONS ET RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

Selon [Statistique Canada](#), en 2023, le produit intérieur brut (PIB) réel du Canada a atteint 2,2 billions de dollars. Le document [Le point sur le commerce 2024](#) d'Affaires mondiales Canada indique que, au cours de cette année, les activités relatives au commerce international représentaient environ 66 % du PIB du pays. La façon dont les entreprises canadiennes produisent des biens et les acheminent à travers le pays et vers divers marchés étrangers peut entraîner des répercussions économiques considérables.

Les chaînes d'approvisionnement du Canada ont été et continuent d'être affectées par un certain nombre de facteurs internes et externes, notamment l'infrastructure commerciale, les arrêts de travail, les phénomènes météorologiques extrêmes et les



circonstances géopolitiques. Le Comité est conscient que ces facteurs et d'autres ont actuellement des répercussions sur les chaînes d'approvisionnement nationales, régionales et mondiales, et que cette situation risque de se poursuivre. Dans ce contexte, les mesures qui permettraient de développer et d'entretenir l'infrastructure commerciale du Canada et qui garantiraient que les corridors commerciaux favorisent la circulation efficace et rentable des marchandises auraient probablement des répercussions positives sur les chaînes d'approvisionnement du pays ainsi que sur les entreprises, les employés et les consommateurs canadiens.

De plus, la collaboration entre les secteurs public et privé du Canada peut favoriser l'efficacité et la résilience des chaînes d'approvisionnement. Le Comité est conscient que les chaînes d'approvisionnement du pays sont en constante évolution et qu'elles sont affectées à la fois par des événements anticipés et inattendus. Les consultations et la collaboration entre le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et territoriaux et les autres intervenants pourraient contribuer à faire en sorte que les défis actuels et futurs des chaînes d'approvisionnement du Canada soient relevés en temps opportun et de manière appropriée.

Enfin, le Canada bénéficie de l'expansion du commerce international, que celui-ci se fasse par l'augmentation du nombre d'entreprises qui exportent, la diversité des marchés étrangers vers lesquels elles exportent ou la variété des biens et des services exportés. Le Comité reconnaît l'importance de mener des missions commerciales, de négocier des accords commerciaux et de recenser les entreprises et les secteurs nationaux qui ont un fort potentiel d'expansion commerciale. Pour continuer à atteindre leurs objectifs d'exportation et ainsi contribuer à la croissance et à la prospérité du Canada, les entreprises nationales peuvent avoir besoin d'un soutien financier et autre adéquat et approprié pour accéder aux marchés étrangers et être concurrentielles au niveau international.

À la lumière de ce qui précède, le Comité formule les recommandations suivantes :

Recommandation 1

Que le gouvernement du Canada poursuive et renforce ses efforts visant à garantir une infrastructure commerciale adéquate et bien entretenue au Canada. De même, le gouvernement devrait déterminer si des corridors commerciaux supplémentaires ou élargis seraient bénéfiques. Ces efforts devraient s'appuyer sur des consultations régulières et en temps opportun avec les parties concernées.

Recommandation 2

Que le gouvernement du Canada poursuive sa collaboration avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, ainsi qu'avec les autres parties concernées, dans le but de cerner et de relever les défis actuels et futurs liés aux chaînes d'approvisionnement du Canada.

Recommandation 3

Que le gouvernement du Canada prenne des mesures visant à accroître la valeur du commerce international du Canada. Ces mesures pourraient inclure l'amélioration de la concurrence internationale des entreprises canadiennes et le soutien adéquat et approprié aux entreprises du pays dans leurs efforts d'exportation vers les marchés étrangers. En prenant ces mesures et d'autres encore liées au commerce, le gouvernement doit continuer à privilégier les secteurs dont les exportations présentent un fort potentiel d'expansion.

Recommandation 4

Que le gouvernement du Canada désengorge les principaux ports d'entrée du Canada, permette la redondance de la chaîne d'approvisionnement et réduise les émissions des transports ferroviaires et routiers en raccourcissant les distances de transport terrestre en établissant une présence permanente de l'Agence des services frontaliers du Canada dans d'autres ports d'entrée commerciaux. À cet égard, le gouvernement doit envisager une telle présence permanente dans des ports d'entrée plus petits tels que ceux de Hamilton-Oshawa, de Picton, de Port Alberni, de Québec et de Salaberry-de-Valleyfield.

Recommandation 5

Que le gouvernement du Canada améliore le rendement des ports canadiens en accélérant les efforts pour mettre en œuvre un guichet unique maritime entièrement numérisé, qui est devenu obligatoire le 1^{er} janvier 2024 en vertu de la *Convention visant à faciliter le trafic maritime international* de l'Organisation maritime internationale, dont le Canada est signataire.

Recommandation 6

Que le gouvernement du Canada établisse de nouveaux itinéraires pour la chaîne d'approvisionnement nationale et réduise la dépendance à l'égard des transports ferroviaires et routiers au moyen d'options de transport maritime à courte distance.



Recommandation 7

Que le gouvernement du Canada reconnaisse le droit à la liberté d'association qui est garanti par la *Loi constitutionnelle de 1982* et le droit de procéder à des arrêts de travail qui est reconnu par la loi dans l'ensemble du Canada. En outre, le gouvernement doit reconnaître le droit des employés et des employeurs de faire une grève ou un lock-out, respectivement, malgré les répercussions des arrêts de travail sur les chaînes d'approvisionnement.

Recommandation 8

Que le gouvernement du Canada poursuive et renforce ses efforts de collaboration avec les partenaires commerciaux du Canada en vue d'harmoniser les règles et les normes techniques qui régissent les parties impliquées dans des chaînes d'approvisionnement similaires. À cet égard, le gouvernement doit accorder la priorité aux secteurs de l'agriculture et des transports.

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
Exportation et développement Canada Stuart Bergman, vice-président et économiste en chef Mairead Lavery, présidente et directrice générale	2024/01/30	89
Ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement David Hutchison, directeur général, Stratégie et coordination du portefeuille commercial Sara Wilshaw, déléguée commerciale en chef	2024/01/30	89
Association canadienne des importateurs et exportateurs Kim Campbell, ancienne présidente	2024/02/01	90
Chaîne d'approvisionnement Canada Martin Montanti, directeur général et président Michael Whelan, président du conseil, Conseil d'administration national	2024/02/01	90
Chambre de commerce du Canada Robin Guy, vice-président et chef adjoint, Relations gouvernementales Matthew Holmes, vice-président principal, Politiques et relations gouvernementales	2024/02/01	90
Manufacturiers et exportateurs du Canada Ryan Greer, vice-président, Affaires publiques et politique nationale	2024/02/01	90

Organismes et individus	Date	Réunion
Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec Sony Perron, sous-ministre Marie-Claude Petit, vice-présidente, Opérations	2024/02/06	91
Agence de promotion économique du Canada atlantique Dave Boland, vice-président, Région de Terre-Neuve-et-Labrador Daryell Nowlan, vice-président, Politiques, programmes et communications	2024/02/06	91
Groupe Gilbert Maxime Lavoie, directeur des opérations		
Institut de recherche en économie contemporaine Robert Laplante, directeur général	2024/02/06	91
SERDEX International Nadine Brassard, directrice générale	2024/02/06	91
Agence des services frontaliers du Canada Doug Band, directeur général, Direction des programmes commerciaux et des droits antidumping Mike Leahy, directeur général, Projets commerciaux Jennifer Lutfallah, vice-présidente, Direction générale du secteur commercial et des échanges commerciaux	2024/02/08	92
Ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire Kathleen Donohue, sous-ministre adjointe Tom Rosser, sous-ministre adjoint, Direction générale des services à l'industrie et aux marchés	2024/02/08	92
Ministère des Finances Scott Winter, directeur principal, Règles du commerce international, Division de la politique commerciale internationale, Direction des finances et échanges internationaux	2024/02/08	92

Organismes et individus	Date	Réunion
Ministère de l'Industrie Sheryl Groeneweg, directrice générale, Direction générale de la fabrication de pointe et de la stratégie industrielle	2024/02/08	92
Ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux Clinton Lawrence-Whyte, directeur général, Soutien en approvisionnement Canada Levent Ozmutlu, directeur général, Secteur de la politique stratégique	2024/02/08	92
Ministère des Transports Christian Dea, économiste en chef, l'Analyse économique sur les questions de transports Robert Dick, chef, Bureau national de la chaîne d'approvisionnement Colin Stacey, directeur général, Politique aérienne	2024/02/08	92
Administration portuaire de Hamilton-Oshawa Ian Hamilton, président	2024/04/30	102
Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario Steve Masson, vice-président par intérim	2024/04/30	102
Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority Ron Reinas, directeur général	2024/04/30	102
City of Port Colborne William Steele, maire	2024/04/30	102
Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent Jean Aubry-Morin, vice-président, Relations externes	2024/04/30	102
Naviga Supply Chain Inc. Matt Weller, fondateur	2024/04/30	102

Organismes et individus	Date	Réunion
Agence canadienne de développement économique du Nord Jimi Onalik, président Michael Walsh, directeur général, Politiques et de la planification	2024/05/02	103
Agence fédérale de développement économique pour le Nord de l'Ontario Lucie Perreault, directrice générale, Programmes	2024/05/02	103
Alliance canadienne du commerce agroalimentaire Dave Carey, président par intérim, Conseil d'administration Michael Harvey, directeur général	2024/05/02	103
Arctic Gateway Group Michael Woelcke, directeur général Cory Young, vice-président, Services corporatifs	2024/05/02	103
Association canadienne des Transitaires internationaux Julie Kuzeljevich, directrice, Politique et Affaires Réglementaires Bruce Rodgers, directeur exécutif	2024/05/02	103
PECO Pallet Lisa Vegso, directrice commerciale	2024/05/02	103
Administration de l'aéroport de Vancouver Jason Tse, gestionnaire, Développement du fret et partenariats	2024/05/07	104
Administration portuaire de Port Alberni Zoran Knezevic, président-directeur général	2024/05/07	104
Agence de développement économique du Pacifique Canada Naina Sloan, vice-présidente, Programmes et partenaires	2024/05/07	104
Développement économique Canada pour les Prairies	2024/05/07	104

Organismes et individus	Date	Réunion
Anoop Kapoor, sous-ministre adjoint, Politiques et orientation stratégique		
KC Recycling	2024/05/07	104
Pete Stamper, directeur général		
Western Grain Elevator Association	2024/05/07	104
Wade Sobkowich, directeur général		
Alliance canadienne du camionnage	2024/05/09	105
Stephen Laskowski, président		
Association canadienne de palettes et contenants en bois	2024/05/09	105
Scott Geffros, directeur général		
Association de l'aluminium du Canada	2024/05/09	105
Jean Simard, président et chef de la direction		
Association des chemins de fer du Canada	2024/05/09	105
Lora Smith, vice-présidente, Affaires publiques et gouvernementales		
Eagle Graphite Corporation	2024/05/09	105
Jamie Deith, fondateur		
Fédération canadienne de l'entreprise indépendante	2024/05/09	105
Michelle Auger, analyste principale des politiques, Affaires nationales		
Jasmin Guénette, vice-président, Affaires nationales		

APPENDIX B: LIST OF BRIEFS

The following is an alphabetical list of organizations and individuals who submitted briefs to the committee related to this report. For more information, please consult the committee's [webpage for this study](#).

Canadian International Freight Forwarders Association

Organization of Canadian Nuclear Industries

UPS Canada

ANNEXE B : LISTE DES MÉMOIRES

Ce qui suit est une liste alphabétique des organisations et des personnes qui ont présenté au Comité des mémoires reliés au présent rapport. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter la [page Web du Comité sur cette étude](#).

Association canadienne des transitaires internationaux

Organization of Canadian Nuclear Industries

UPS Canada

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} 89 à 92, 102 à 105, 126 et 131) est déposé.

Respectueusement soumis,

La présidente,
L'hon. Judy A. Sgro

