



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 013

Le lundi 25 avril 2022

Président : M. Peter Schiefke



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

Le lundi 25 avril 2022

• (1105)

[Français]

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

Je vous souhaite la bienvenue à la réunion n° 13 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le lundi 31 janvier 2022, le Comité se réunit pour étudier l'état de la chaîne d'approvisionnement du Canada. La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté le jeudi 25 novembre 2021. Les députés peuvent participer en personne ou au moyen de l'application Zoom.

[Traduction]

Conformément à la consigne émise le 10 mars 2022 par le Bureau de régie interne, tous ceux qui participent à la réunion en personne doivent porter un masque, sauf les députés qui sont assis à leur place lors des délibérations du Comité.

J'aimerais mentionner quelques points à l'intention des témoins et des députés.

Veillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Si vous participez virtuellement à la réunion, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour activer votre micro et veuillez vous mettre en sourdine si vous n'êtes pas en train de parler. Si vous êtes dans Zoom, vous avez accès à de l'interprétation et pouvez choisir entre les trois options suivantes au bas de votre écran: plancher, anglais ou français. Quant à ceux qui sont présents dans la salle, vous pouvez utiliser l'oreillette et sélectionner le canal de votre choix. Je vous rappelle aussi que tous les commentaires doivent se faire par l'entremise de la présidence.

Si vous êtes dans la salle, veuillez lever la main si vous voulez prendre la parole. Si vous êtes dans Zoom, veuillez utiliser la fonction « main levée ». Le greffier et moi-même ferons de notre mieux pour gérer l'ordre de la liste d'intervenants. Nous vous sommes reconnaissants de votre patience et de votre compréhension.

Chers collègues, nous accueillons aujourd'hui M. Marc Brazeau, président-directeur général de l'Association des chemins de fer du Canada, M. Sébastien Labbé, vice-président, Vrac, Chaîne d'approvisionnement centrée sur le rail de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Joan Hardy, vice-présidente, Ventes et marketing, Grains et engrais de Chemin de fer Canadien Pacifique, M. Daniel Dagenais, vice-président, Opérations de l'Administration portuaire de Montréal, M. Bruce Rodgers, directeur exécutif, et Julia Kuzeljevich, directrice, Politiques et communications de l'Association des transitaires internationaux canadiens et enfin M. David

Montpetit, président-directeur général de la Western Canadian Shippers' Coalition.

Nous allons commencer par les remarques liminaires du représentant de l'Association des chemins de fer du Canada pendant cinq minutes.

Vous avez la parole.

M. Marc Brazeau (président-directeur général, Association des chemins de fer du Canada): Merci, monsieur le président.

Bonjour, honorables députés.

Je m'appelle Marc Brazeau, et je suis le président-directeur général de l'Association des chemins de fer du Canada.

[Français]

L'Association des chemins de fer du Canada représente près de 60 chemins de fer de marchandises et de voyageurs qui transportent des dizaines de millions de personnes et environ 320 milliards de dollars de biens partout au pays chaque année.

De plus, le secteur ferroviaire est un vecteur important de l'économie canadienne. Nos membres emploient plus de 33 000 Canadiens et Canadiennes qui occupent des postes dans les domaines de l'exploitation ferroviaire, de la technologie, de la sécurité, de la sûreté et de la gestion. Ces cheminots acheminent presque 70 % des marchandises expédiées par transport terrestre et la moitié des exportations du Canada chaque année, ce qui nous permet de rester concurrentiels au sein de l'économie mondiale.

[Traduction]

La sécurité est la priorité numéro un de l'industrie ferroviaire canadienne. Au cours des 10 dernières années, les exploitants ferroviaires ont investi plus de 20 milliards de dollars pour assurer la sécurité et l'efficacité de leurs réseaux canadiens, et ils demeurent pleinement engagés à favoriser une solide culture de la sécurité.

Le train est un moyen de transport très efficace et écologique pour le Canada, en plus d'être fiable et sûr. Grâce aux investissements continus dans l'innovation et la technologie, les chemins de fer du Canada sont plus que de simples moteurs économiques — ils sont aussi des gardiens de l'environnement.

Les chemins de fer figurent parmi les plus faibles émetteurs de gaz à effet de serre du secteur des transports du Canada. En 2020, les chemins de fer ne représentaient que 3,8 % des émissions totales de GES du secteur des transports. Plus que jamais, il est évident qu'il faut investir dans les infrastructures fédérales de façon stratégique, étant donné les avantages environnementaux et le bilan solide en matière de sécurité de l'industrie ferroviaire.

L'ACFC et ses membres partagent la conviction que la croissance entraîne des investissements. Chaque année, l'industrie ferroviaire canadienne investit de 20 à 25 % de ses propres revenus dans l'entretien et l'amélioration de son réseau de 43 000 kilomètres, qui est en fait 12 % plus grand que notre réseau national d'autoroutes de 38 000 kilomètres.

Le secteur ferroviaire est l'une des industries à intégration verticale les plus capitalistiques du Canada. Il détient le matériel roulant, l'équipement, les biens immobiliers, les voies ferrées et l'infrastructure avec lesquels il opère. Au cours de la dernière décennie seulement, nos membres ont investi plus de 20 milliards de dollars dans les réseaux canadiens afin d'en améliorer la sécurité, la fiabilité et la fluidité, en concurrence directe avec le secteur du camionnage qui fait affaire sur des infrastructures publiques.

Il est essentiel d'avoir un environnement commercial compétitif pour que le secteur ferroviaire puisse continuer à investir dans son réseau et transporter plus de marchandises et de personnes de la manière la plus sûre, la plus rentable et la plus durable sur le plan environnemental qui soit. Cela dit, l'exploitation sécuritaire et la création de conditions de travail sûres peuvent parfois être mises à mal par des phénomènes météorologiques extrêmes tels qu'une vague de chaleur intense, des froids glaciaux, des feux de forêt, des inondations, des tempêtes et des vents violents, pour n'en citer que quelques-uns.

[Français]

Bien que les compagnies de chemins de fer du Canada aient de solides plans pour faire face aux conditions météorologiques extrêmes et pour aider à atténuer les risques connexes, on ne saurait trop insister sur les répercussions négatives des changements climatiques sur les infrastructures essentielles de transport et de communications.

Quand il faut composer avec les conséquences d'événements météorologiques catastrophiques, les propriétaires et les exploitants de chemins de fer sont les premiers responsables de la protection de leurs actifs et de leurs réseaux.

Voilà quelques années que la résilience ferroviaire est mise à l'épreuve comme jamais auparavant, et c'est, en grande partie, en raison des répercussions des changements climatiques.

[Traduction]

L'automne dernier, par exemple, nous avons été témoins de la résilience du réseau ferroviaire lors de la réponse aux inondations catastrophiques dans le Lower Mainland et ailleurs sur le territoire de la Colombie-Britannique. Les membres de l'ACFC ont réalisé des miracles d'ingénierie pour remettre les voies ferrées en état, enlever les débris, remplacer des voies et remettre les trains en marche, tout en se heurtant à des défis incroyables, et ce, en quelques jours seulement.

Il est impossible d'améliorer la réputation commerciale de notre pays, de faire croître notre économie et de protéger nos intérêts en matière de sécurité nationale sans une recapitalisation considérable et soutenue de la stratégie et des programmes de financement des portails commerciaux. Cela comprend la création d'un programme fédéral de financement du capital conçu précisément pour soutenir les investissements dans les infrastructures des lignes ferroviaires sur courte distance qui serait semblable aux programmes qui existent au Québec et aux États-Unis.

En termes simples, le Canada a besoin d'un plan à long terme pour régler les problèmes de fiabilité dans les chaînes d'approvisionnement et dans les corridors commerciaux, ainsi que d'investissements proportionnels dans les infrastructures. Cela comprend l'amélioration des portails et des corridors commerciaux actuels, tout comme la construction à long terme de nouveaux ports maritimes et intérieurs et d'installations de transport routier, ferroviaire et aérien en soutien à la circulation de marchandises et de passagers requise pour le commerce international.

Je vous remercie, honorables députés, et je serai heureux de répondre à vos questions.

• (1110)

[Français]

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Brazeau.

Notre prochain intervenant est M. Sébastien Labbé.

Monsieur Labbé, je vous cède la parole.

M. Sébastien Labbé: Bonjour à tous.

[Traduction]

Je m'appelle Sébastien Labbé et je suis le vice-président de la section Vrac au CN. Je vous remercie de me donner l'occasion de participer à cet examen des chaînes d'approvisionnement du Canada, monsieur le président. Il s'agit d'un enjeu important.

Comme vous le savez probablement, le CN est le principal acteur dans nos chaînes d'approvisionnement. Il favorise le commerce ici et à l'étranger. Il stimule l'économie canadienne, et ce, de façon sûre et efficace.

La solidité de nos chaînes d'approvisionnement est une question de confiance jusqu'à un certain point. Les expéditeurs et les clients doivent avoir la certitude que l'infrastructure nécessaire pour stimuler et soutenir la croissance économique est solide et protégée. Nous avons tous besoin de savoir qu'il existe des stratégies pour faire face au changement climatique, et nous devons voir une collaboration et un transfert de savoir entre le gouvernement et l'industrie. Tout cela est nécessaire pour créer des capacités et de la résilience, ainsi que pour veiller à ce que notre économie soit sûre et efficace.

Nos chaînes d'approvisionnement ont été malmenées à quelques reprises au cours des dernières années. On peut penser à la rivière atmosphérique qui est apparue en Colombie-Britannique en décembre dernier et aux graves inondations qui ont suivi. C'était une situation d'urgence catastrophique et le CN a dû réagir rapidement. Sur une période de trois semaines de perturbations généralisées, le CN a fait face à 58 panes sur une distance de 150 miles. Le réseau ferroviaire a mobilisé plus de 400 travailleurs et plus de 110 pièces d'équipement lourd, et les travaux se sont poursuivis 24 heures sur 24, sept jours sur sept pour rétablir le service sur la voie ferrée. Nous avons déplacé 282 000 verges cubes de roche, de terre et de matériaux de remblayage pour restaurer les sites endommagés. Pour vous donner une idée, cela représente plus de 25 000 chargements de camion.

Nous avons aussi aidé à évacuer des centaines de résidents bloqués, acheminé des soins médicaux dans les régions isolées par les inondations et livré des fournitures médicales essentielles. De plus, le CN a pu utiliser son accès exclusif au port de Prince Rupert pour détourner des cargaisons à destination et en provenance de Vancouver. Il a fallu du personnel et des ressources supplémentaires pour y arriver, mais nous avons veillé à ce que les biens de consommation provenant d'outre-mer continuent d'être acheminés vers les diverses collectivités du réseau nord-américain. Si nous avons pu réagir aussi rapidement et efficacement, c'est grâce aux investissements stratégiques que nous avons faits en matière de capacité au cours des dernières années. Nous sommes plutôt fiers de ce que nous avons accompli.

Le changement climatique est l'un des principaux défis du CN. Les inondations en Colombie-Britannique sont survenues après des feux causés par la température la plus chaude sur la planète, et l'hiver qui a suivi a été exceptionnellement glacial. Les plans de préparation aux conditions météorologiques extrêmes du CN nous ont permis de passer au travers. Nous avons pu continuer à faire circuler les marchandises grâce à des plans efficaces d'intervention d'urgence, des évaluations constantes des risques et des vulnérabilités, des adaptations structurelles et physiques, et aussi au déploiement de notre plus récente technologie en matière de surveillance. C'est notre nouvelle réalité.

Nous pensons que le gouvernement peut travailler de concert avec l'industrie, en particulier pour soutenir, par exemple, la transition vers des technologies plus vertes, y compris les carburants de remplacement et les locomotives à pile. Nous encourageons fortement le gouvernement à continuer d'utiliser le Fonds national des corridors commerciaux comme levier. Ce fonds offre un soutien essentiel à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Augmenter le financement, la portée et l'efficacité du processus d'approbation ne peut que renforcer la fluidité de la chaîne d'approvisionnement. Cela aidera à acheminer davantage de produits canadiens vers les marchés.

Nous avons le regard tourné vers l'avenir. Nous nous attendons à une bonne récolte de céréales cette année et nous resterons concentrés sur nos clients. Compte tenu de la situation internationale actuelle, nous savons qu'il y aura une forte demande pour tous les produits, et particulièrement pour les exportations canadiennes. Comme je l'ai dit, le CN n'est peut-être qu'un maillon de la chaîne d'approvisionnement, mais il est essentiel. Avec nos partenaires, nous continuerons d'innover et de mettre en œuvre des solutions, et nous accueillerons avec plaisir toute aide gouvernementale.

Enfin, je tiens à vous remercier de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant vous.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Labbé.

• (1115)

[Traduction]

Nous allons maintenant passer à Mme Joan Hardy de Chemin de fer Canadien Pacifique.

Vous avez la parole, madame Hardy.

Mme Joan Hardy (vice-présidente, Ventes et marketing, Grains et engrais, Chemin de fer Canadien Pacifique): Merci, monsieur le président.

Bonjour, je m'appelle Joan Hardy et je suis la vice-présidente dans la section Ventes et marketing, Grains et engrais de Canadien Pacifique. Je vous suis reconnaissante de me donner l'occasion de vous faire part du point de vue du CP.

Le premier point que j'aimerais souligner est qu'il n'existe pas qu'une seule chaîne d'approvisionnement au Canada. Chaque produit dispose de sa propre chaîne d'approvisionnement unique, interdépendante et complexe qui relie son producteur à l'utilisateur final. Dans le secteur des céréales, cela comprend chaque élément distinct de la chaîne qui relie l'agriculteur à l'entreprise céréalière, au chemin de fer et au terminal portuaire pour l'exportation. Chacun de nos clients a une chaîne d'approvisionnement unique, et le CP n'est qu'un élément du système global.

Le CP investit en capital de façon historique afin d'améliorer la sécurité, la capacité et la résilience de notre réseau ferroviaire. La sécurité est un pilier de tout ce que nous faisons au CP. Nous sommes des chefs de file dans l'industrie et nous avons la plus faible fréquence d'accidents ferroviaires en Amérique du Nord depuis les 16 dernières années. Au cours de la dernière décennie, le CP a investi plus de 14,3 milliards de dollars dans ses infrastructures, sa technologie et son matériel roulant. Cela comprend un investissement de 500 millions de dollars dans de nouveaux wagons-trémies à céréales de grande capacité.

Notre programme de capital s'ajoute aux investissements de nos clients et des gouvernements, ce qui comprend des projets financés par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux. Le CP est en faveur d'investissements fédéraux dans des projets qui améliorent l'efficacité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement. Nous saluons le fait que le gouvernement se soit engagé à verser un montant supplémentaire de 450 millions de dollars pour le Fonds national des corridors commerciaux dans le dernier budget. Malheureusement, le processus d'approbation de projets par l'entremise de ce fonds s'échelonne souvent sur des années. Nous exhortons Transports Canada à investir plus rapidement dans des projets qui pourraient améliorer immédiatement et concrètement les chaînes d'approvisionnement au pays.

La force des chaînes d'approvisionnement du Canada s'évalue essentiellement en fonction de leur résilience. Dans quelle mesure nos chaînes d'approvisionnement peuvent-elles supporter des événements ou des perturbations extrêmes? Au cours de la dernière année, la résilience du CP a été testée à plusieurs reprises. En Colombie-Britannique seulement, nous avons dû surmonter des feux de forêt extrêmes, des inondations et des dommages catastrophiques aux infrastructures tout en gérant un haut taux d'absentéisme attribuable à la COVID.

Les tragédies de la saison des feux de forêt de l'an dernier en Colombie-Britannique sont bien connues. Le CP a déployé des efforts extraordinaires pour maintenir la sécurité des opérations sur le territoire britanno-colombien tout au long de cette période. Nous avons mobilisé d'importantes ressources pour protéger nos infrastructures et pour que les trains puissent continuer de circuler. Nous avons entre autres construit quatre trains pour l'extinction des incendies et fait venir des pompiers industriels d'aussi loin que le Texas.

Puis, fin novembre, une rivière atmosphérique extraordinaire s'est formée en Colombie-Britannique, ce qui a causé de terribles inondations le long des canyons du Fraser et de la Thompson. Les pluies historiques ont emporté 32 voies distinctes sur notre ligne principale et ont causé une interruption de service de huit jours sur la partie la plus critique de notre réseau qui connecte l'Amérique du Nord au port de Vancouver. Le CN n'a pas pu opérer pendant plus de deux semaines pendant cette période, ce qui n'a fait qu'amplifier les répercussions sur les chaînes d'approvisionnement ferroviaires desservant le port.

Nous avons travaillé de concert avec les autorités fédérales, provinciales et locales ainsi qu'avec les communautés autochtones pour rétablir le service et livrer des biens essentiels tels que de l'eau, de la nourriture et des médicaments aux communautés affectées qui se trouvaient à proximité de notre réseau. Une fois le service rétabli, nous avons adopté une approche équilibrée pour reprendre la livraison de toutes les marchandises, ce qui a permis au réseau ferroviaire de se rétablir en quelques semaines.

Pour que la chaîne d'approvisionnement soit résiliente, il faut également que le système de chemin de fer réponde rapidement à la dynamique changeante du marché et à la demande des clients. La réponse du CP à l'augmentation de la demande pour le transport de céréales et de maïs américains vers les Prairies canadiennes pour l'alimentation du bétail cet hiver en est un bon exemple. Le CP a répondu à cette demande imprévue et sans précédent en travaillant de concert avec ses clients pour créer une toute nouvelle chaîne d'approvisionnement pour la livraison d'aliments pour le bétail au Canada, expédiant plus de 26 000 wagons d'aliments à ce jour, soit plus de 20 fois le volume de l'an dernier.

Le CP a démontré sa résilience remarquable au cours de la dernière année en se remettant de catastrophes naturelles et en se mobilisant rapidement de concert avec ses clients. Le CP et ses chemins ont surmonté d'incroyables obstacles pour maintenir le système ferroviaire en fonction au service de ses clients et de l'économie canadienne en général et nous ne nous contentons pas de rester les bras croisés en attendant la prochaine perturbation.

Nous continuons de relever des améliorations possibles des infrastructures de notre réseau pour devenir encore plus résilients.

En Colombie-Britannique, nous sommes en train d'améliorer notre système d'écoulement des eaux pluviales en renforçant et en créant des pentes, en installant de nouveaux ponceaux et en construisant de nouvelles clôtures contre les roches et les débris. De plus, nous avons investi dans la voie ferrée et la signalisation à Cisco Bridge pour améliorer la connectivité avec le CN, ce qui améliorera notre capacité à maintenir la circulation de trains en cas de panne dans la zone de circulation directionnelle entre Hope et Kamloops.

Nous prévoyons construire trois nouveaux ponts en 2023 afin d'améliorer la résilience de notre réseau britanno-colombien. Nous planifions aussi de travailler de concert avec Transports Canada pour faire progresser des projets dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux pour rendre les chaînes d'approvisionnement du Canada plus résilientes.

Je serai heureuse de répondre à vos questions.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, madame Hardy.

Nous allons maintenant entendre M. Rodgers et Mme Kuzeljevich, de l'Association des transitaires internationaux canadiens.

Vous disposez de cinq minutes. Allez-y.

• (1120)

Mme Julia Kuzeljevich (directrice, Politiques et communications, Association des transitaires internationaux canadiens): Merci beaucoup, monsieur le président, de nous avoir invités, M. Rodgers et moi, à vous parler de cet enjeu critique.

[Français]

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, au nom de l'Association des transitaires internationaux canadiens, je vous remercie de me donner cette occasion de m'adresser à vous aujourd'hui.

[Traduction]

C'est tout en votre honneur de consacrer du temps à ce sujet très important. Nos membres vous sont reconnaissants de réaliser cette étude, et nous avons hâte de lire vos recommandations.

Pour les importateurs — comme les détaillants — ou les exportateurs — comme les fabricants canadiens —, l'efficacité du transport et du passage frontalier est essentielle. Ils ne veulent pas passer beaucoup de temps à régler les détails complexes du transport ou à gérer la réglementation frontalière, puisqu'ils font des affaires dans de nombreux pays. Ils engagent donc des entreprises d'expédition de fret membres de notre association et laissent leurs quelque 20 000 employés prendre le contrôle de leurs produits pour les déplacer selon le meilleur mode de transport, au meilleur prix.

Un pourcentage important du transport des marchandises du Canada est effectué par les transitaires, ce qui signifie que nos membres forment de loin le plus important expéditeur du pays. Nos membres font le suivi en temps réel des chaînes d'approvisionnement entrantes et sortantes avec grand soin.

Comme vous avez déjà entendu des témoins à ce sujet, vous comprenez que la chaîne d'approvisionnement se porte toujours mal aujourd'hui.

Considérez ceci: il faut environ 22 jours à un navire pour parcourir les 10 000 kilomètres qui séparent Hong Kong de Vancouver. Or, vendredi dernier encore, la compagnie de transport Maersk a fait valoir que le temps d'attente moyen pour un quai au port de Vancouver était toujours d'environ quatre semaines, et le taux de congestion au triage est de 120 %. Comme le taux opérationnel optimal d'un port se situe plutôt autour de 80 %, le portrait est assez clair.

Deux facteurs clés déterminent le niveau de concurrence de notre chaîne d'approvisionnement: le processus réglementaire et les infrastructures.

M. Bruce Rodgers (directeur exécutif, Association des transitaires internationaux canadiens): Tout au long de la pandémie, l'Agence des services frontaliers du Canada a fait des efforts pour réduire les retards associés aux inspections, et ces mesures sont les bienvenues, mais nos membres se trouvent toujours dans une situation cauchemardesque.

Il n'y a pas longtemps, nous avons reçu un message de l'un de nos membres, qui illustre bien la situation. Un conteneur avait été désigné aux fins d'une inspection par l'ASFC. C'était le 23 octobre. Le conteneur ne s'est pas retrouvé sur le lieu de l'inspection avant le 24 novembre. L'ASFC a réalisé l'inspection le 2 décembre. Il lui a fallu moins d'une journée pour ce faire. Le jour suivant, le conteneur a été récupéré et retourné au port. Les douanes ont accordé la mainlevée pour la livraison le 4 janvier. On parle donc d'un processus de 73 jours pour une inspection d'une journée par l'ASFC.

Cet exemple démontre que même si l'ASFC travaille le plus vite possible, le système est toujours complètement bloqué. Ce genre de retard entraîne des frais de surestaries et de détention importants pour les importateurs et, au bout du compte pour les consommateurs canadiens. Dans ce cas particulier, le transporteur océanique a remis une facture de 8 730 dollars américains à l'importateur en surestaries.

Parmi les plus importants développements qui ont été réalisés au cours de la pandémie se trouvent les mesures mises en œuvre par les autorités pour réduire les retards. Ces mesures ont été très bien accueillies et démontrent la souplesse et l'évolutivité de notre chaîne d'approvisionnement que demandent bon nombre des témoins.

J'exhorte le Comité à entendre des témoins de l'Agence des services frontaliers du Canada pour expliquer les mesures prises par l'Agence et les conséquences associées aux raccourcis dans l'exécution des mandats, et pour nous dire si l'Agence peut maintenir ces processus accélérés ou si elle prévoit revenir en arrière. De plus, nous aimerions savoir quelles autres mesures — comme un meilleur échange interministériel de données — l'Agence compte prendre. Le pouvoir des systèmes de TI en vue de faciliter le commerce est important, et nous avons besoin de mesures agressives dans ce domaine. Enfin, nous voudrions savoir quelles sont les mesures en place ou requises pour une meilleure coopération avec les autorités frontalières américaines, surtout en temps de crise.

Au bout du compte, la capacité du système de répondre à des volumes accrus et à maintenir la compétitivité dépend d'infrastructures plus modernes. Les récentes annonces du gouvernement sont encourageantes. Elles doivent toutefois être mises en œuvre de façon efficace.

Malheureusement, par le passé, certaines promesses n'ont pas été tenues ou les examens ont été interminables. Les études sur le projet de terminal 2 de Robert Banks, à Vancouver, ont été entreprises en 2011. Nous ne savons toujours pas si ce projet pourra être réalisé.

J'aimerais vous faire part d'un exemple particulièrement choquant. En 2015, le gouvernement fédéral avait promis, dans son budget, d'acheter un système d'imagerie à grande échelle pour l'inspection rapide dans la nouvelle installation d'inspection des conteneurs de Tsawwassen, en Colombie-Britannique. Non seulement le système n'a pas encore été installé, mais nous tentons depuis des années d'obtenir une réponse de la part du ministère sur l'état du projet. J'espère que le Comité usera de son pouvoir pour obtenir une quelconque explication pour ce retard.

Certains témoins ont exhorté le gouvernement à modifier la loi sur la concurrence afin d'empêcher les sociétés de transport océanique d'organiser des cartels. Nous appuyons une telle mesure. Il est grandement temps de modifier la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. De nombreux autres pays du monde ont annoncé

qu'ils n'accepteraient plus ces pratiques monopolistiques; il est temps pour le Canada de faire de même.

Pour conclure, je dirais que les chaînes d'approvisionnement efficaces profitent à tout le monde, dans toutes les régions et dans tous les milieux. J'espère que le Comité pourra contribuer aux efforts en vue d'améliorer la nôtre.

Nous serons heureux de répondre à vos questions. Merci beaucoup.

• (1125)

Le président: Merci beaucoup, madame Kuzeljevich et monsieur Rodgers.

Nous allons maintenant entendre M. Montpetit, de la Western Canadian Shippers' Coalition.

[Français]

Monsieur Montpetit, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

M. David Montpetit (président-directeur général, Western Canadian Shippers' Coalition): Merci beaucoup.

Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité.

Au nom de la Western Canadian Shippers' Coalition, WCSC, je tiens à vous remercier de l'invitation à participer à la présente séance. Je m'appelle David Montpetit. Je suis le président-directeur général de la WCSC.

Le siège social de la WCSC se trouve dans l'Ouest canadien. Nous représentons les expéditeurs de produits de base de nombreux secteurs, et bon nombre d'entre eux dépendent entièrement du réseau ferroviaire. Parmi nos membres se trouvent certains des plus grands expéditeurs canadiens et nord-américains. Ensemble, les membres fournissent des dizaines de milliers d'emplois directs et indirects dans les collectivités du Canada, expédient des milliards de dollars de produits chaque année et dépensent plus de 3,5 milliards de dollars en transport. Le point commun entre nos membres, c'est le recours aux fournisseurs de transport ferroviaire, portuaire et par camion.

Les expéditeurs font face à d'importantes perturbations de la chaîne d'approvisionnement depuis l'automne 2019, à la suite de la grève du CN et des problèmes de service associés aux conditions météorologiques inhabituelles. Alors que les expéditeurs étaient en train de se rétablir, les barrages de 2020 ont perturbé les lignes de chemin de fer de l'ensemble du Canada, Transports Canada a donné un ordre de marche au ralenti à la suite d'un déraillement en Saskatchewan et les chaînes d'approvisionnement et les opérations ont subi une pression supplémentaire en raison de la pandémie de COVID-19. La situation ne s'est pas améliorée en 2021, puisque la chaleur extrême, les feux de forêt de la Colombie-Britannique et les inondations ont fait stagner ou ralentir la chaîne d'approvisionnement dans certaines régions de l'Ouest canadien. L'interruption de travail du CP en mars cette année et les effets de la guerre en Ukraine mettent à nouveau à l'épreuve la résilience d'une chaîne d'approvisionnement déjà fragilisée. Par conséquent, les membres de la WCSC travaillent dans un contexte opérationnel très difficile.

La perturbation de la chaîne d'approvisionnement de tous les modes de transport — par rail, par camion et par conteneur dans les ports — a entraîné une augmentation des coûts, des problèmes en matière de planification et des retards d'expédition. La pénurie de chauffeurs dans l'industrie du camionnage n'est pas un phénomène nouveau. Les compagnies de chemins de fer de catégorie I ont réduit de façon drastique les effectifs et l'équipement actif en 2020 et en 2021, et ont du mal à revenir aux niveaux précédents. Dans de nombreuses régions, elles n'ont pas ce qu'il faut pour répondre à la demande et n'ont pas la résilience nécessaire pour gérer les procédures d'exploitation normales. En fait, étant donné les problèmes de services dans l'ensemble du système ferroviaire en raison d'une association de crises météorologiques — qui ne sont pas du tout la faute des compagnies de chemin de fer, et je dois les féliciter pour leur excellent travail — et d'un déficit en matière de personnel et d'équipement, certains de nos membres ont dû fermer leurs usines de façon temporaire et fonctionner à capacité réduite pendant de longues périodes. En plus de leur impact sur les sociétés membres, ces pressions nuisent à l'image du Canada à titre de fournisseur fiable de biens et de ressources. La compétitivité du Canada et sa réputation à titre de nation commerçante dépendent de notre capacité à acheminer les produits vers les marchés.

Nous devons nous tourner vers l'avenir. La WCSC croit qu'un examen exhaustif de la chaîne d'approvisionnement est nécessaire pour déterminer ce dont auront besoin les grands corridors commerciaux du Canada pour maximiser le rendement de nos routes, de nos chemins de fer et nos ports. Il faudra notamment déterminer la capacité actuelle et future, les économies au premier et au dernier milles et les goulots d'étranglement dans les zones congestionnées comme le Lower Mainland de Vancouver et le Nord de l'Alberta.

Nous proposons également des efforts accrus en matière de planification d'urgence. En 2022, la chaîne d'approvisionnement doit être mieux préparée à faire face à certains événements climatiques — comme ceux que nous avons connus — et à d'autres perturbations comme les grèves, les barrages, les pandémies et maintenant la guerre. La WCSC recommande la mise en place de groupes de travail régionaux, provinciaux et fédéraux de façon similaire à ce qui avait été fait lors des inondations de la Colombie-Britannique en 2021.

Il faut aussi miser sur la résilience. Les corridors commerciaux subissent des pressions importantes et, dans certaines régions, commencent à faire défaut. Un examen exhaustif de tous les modes de transport afin de cibler les problèmes s'avère nécessaire. Il faudra notamment désigner les goulots d'étranglement et les corridors sous-utilisés, et modifier le financement des corridors commerciaux nationaux et les priorités d'infrastructure en conséquence.

Il y a aussi la planification saisonnière par opposition à la planification hivernale. Il faut changer notre méthode en la matière, puisqu'elle ne fonctionne pas. Selon la WCSC, la planification doit tenir compte des événements climatiques, des autres perturbations des corridors commerciaux — comme je l'ai décrit plus tôt — et de la fluctuation saisonnière des produits de base et biens manufacturiers dans la chaîne d'approvisionnement. En gros, nous avons besoin d'un carnet de route.

Enfin, nous croyons qu'il faut se centrer sur les données et les mesures. Il faut plus de renseignements régionaux détaillés en temps réel. Les données sur la capacité seront nécessaires à titre de point de repère pour que nous sachions ce que peuvent supporter les corridors commerciaux. Les expéditeurs sont responsables de

créer les tableaux de bord internes en matière de visibilité et ont besoin de mesures régionales détaillées avec lesquelles comparer leur rendement et leurs chaînes d'approvisionnement.

• (1130)

Nous voulons également examiner les prochaines mesures législatives et en établir l'ordre de priorité, notamment ce qui est proposé dans le projet de loi C-49, et songer à des domaines ou à des recommandations qui n'ont pas été abordés par le passé. Nous pensons aussi à un examen de la modernisation des ports et à ce que nous pourrions faire, notamment à des mécanismes semblables à ceux en place dans le domaine ferroviaire, à l'élimination des frais excessifs et à certains changements à apporter à la loi pour y inclure des mécanismes pour aider les expéditeurs.

Enfin, nous souhaitons un examen de la Loi sur les transports au Canada et nous nous demandons quand il sera réalisé. La Loi aura bientôt 10 ans. En fait, elle a été mise en œuvre il y a plus de huit ans; il faut donc songer à la réviser.

Je vous remercie de m'avoir écouté et je serai heureux de répondre à vos questions.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Montpetit.

Je vais maintenant céder la parole à M. Dagenais, de l'Administration portuaire de Montréal.

Monsieur Dagenais, vous disposez de cinq minutes.

M. Daniel Dagenais (vice-président, Performance portuaire et développement durable, Administration portuaire de Montréal): Merci beaucoup.

Je vous remercie de nous donner l'occasion de prendre la parole dans le cadre des travaux du Comité.

Permettez-moi d'abord de souligner l'écoute appréciable dont le gouvernement et ses parlementaires font preuve afin d'améliorer la résilience des chaînes d'approvisionnement canadiennes.

Je m'appelle Daniel Dagenais, vice-président, Performance portuaire et développement durable, à l'Administration portuaire de Montréal. Je représente un service d'utilité publique de premier plan. Comme il s'agit du seul port à conteneurs sur le Saint-Laurent, il dessert les marchés du Québec et de l'Ontario. Étant donné que près d'un conteneur canadien sur trois transite par nos installations, nous sommes un maillon essentiel et stratégique dans une chaîne d'approvisionnement qui dessert des milliers d'entreprises et qui contribue autant au dynamisme économique du Canada qu'au bien-être des familles.

Avant la pandémie et les deux interruptions de travail qui ont affecté nos opérations, notre volume de conteneurs connaissait une croissance marquée et nous maintenions une balance commerciale équilibrée. Nous sommes aujourd'hui une plateforme diversifiée, soutenue par un écosystème logistique qui compte plus de 6 300 entreprises. Plus de 100 milliards de dollars de marchandises transitent annuellement par nos installations.

En dépit des perturbations mondiales qui affectent les chaînes d'approvisionnement, la clientèle de Montréal n'a pas à composer avec la congestion que nous observons dans les ports concurrents, notamment aux États-Unis. Comme nous sommes un port de destination, notre modèle d'affaires nous permet d'offrir une solution fluide, fiable et efficiente. La raison est simple: les navires sont entièrement chargés et déchargés à Montréal.

Comme plusieurs quais sont disponibles, il n'y a pas de navires en attente à l'ancre. Par conséquent, le Port de Montréal, par son modèle, permet entre autres d'éviter les émissions de gaz à effet de serre générées par les navires en attente. Il permet aussi aux importateurs et aux exportateurs de profiter d'un port fluide, autant par navire, par train que par camion.

Notre performance est due notamment aux investissements réalisés par nos partenaires privés et à l'aide financière du gouvernement. Les collaborations entre l'écosystème du port et la super-grappe en intelligence artificielle Scale AI nous ont permis d'innover, que ce soit avec un portail de camionnage intelligent prédictif ou avec l'élaboration d'un algorithme permettant de cibler le traitement rapide de marchandises requises pour combattre la COVID-19.

Bien que nous nous apprêtons à réaliser la plus importante expansion de notre histoire, avec l'ouverture à Contrecoeur d'un nouveau terminal comptant plus de 1 million de conteneurs, le Port de Montréal est aujourd'hui un port plus vert, plus intelligent et certainement plus fluide. Nous entendons bien le demeurer, et ce, malgré l'ampleur des défis qu'il reste à relever en matière de main-d'œuvre, d'infrastructure, de verdissement et d'innovation.

• (1135)

Le président: Excusez-moi, monsieur Dagenais, mais j'aimerais vous demander de ralentir un peu votre débit. Les interprètes ont de la difficulté à traduire vos propos.

Je vous remercie.

M. Daniel Dagenais: D'accord.

Les emplois dans le secteur de la logistique et du transport sont de bons emplois, occupés par des gens compétents. Or, comme ces emplois évoluent, il faudra former davantage la main-d'œuvre afin qu'elle puisse relever les défis technologiques de demain. Depuis deux ans, le système portuaire canadien a démontré de la souplesse. Toutefois, il ne fait aucun doute que nous devons développer notre capacité et faire montre de résilience, en particulier au regard des changements climatiques.

Il ne suffit pas de se doter d'infrastructures supplémentaires. Ce qu'il nous faut, ce sont des infrastructures adaptées qui permettront aux ports d'optimiser leurs activités, notamment en acquérant des terrains pour la manutention et le stockage des marchandises. À l'heure du « au cas où », l'administration est préoccupée par les coûts de maintien et de gestion d'inventaire, coûts qui font augmenter le prix des produits importés et exportés. Nous devons donc être un solide allié des entreprises. L'établissement de corridors stratégiques pourrait permettre les investissements conjoints et faciliterait la collaboration entre les gouvernements. Cela serait à l'avantage de tous.

Les chaînes d'approvisionnement à faible émission de carbone sont essentielles pour l'avenir. Que ce soit par l'électrification ou l'utilisation de bioénergies, nous pouvons réduire les émissions de gaz à effet de serre liées à nos plateformes, et ce, au moyen d'un

équipement moderne. Les ports doivent jouer un rôle clé dans la transition énergétique. En outre, le gouvernement canadien peut accélérer cette transition énergétique en écartant les risques visant les investissements privés à venir.

Une chaîne est aussi solide que son maillon le plus faible, et l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement ne peut pas se faire sans un cadre commun entre les principaux acteurs: l'accès aux données, la numérisation et la collaboration sont essentiels. Nous devons construire un cadre favorisant la visibilité et l'optimisation des chaînes d'approvisionnement. La gouvernance des données et les régimes de partage améliorés sont des fruits mûrs que seul le gouvernement canadien peut cueillir. Pour prendre de meilleures décisions, nous avons besoin de meilleures informations.

En conclusion, je crois fermement que les ports ont un rôle essentiel à jouer dans la résilience des chaînes d'approvisionnement canadiennes. En travaillant ensemble, sous la direction du gouvernement canadien, nous pouvons relever les défis liés à la main-d'œuvre, aux infrastructures, aux énergies vertes et à l'innovation pour offrir aux Canadiens des chaînes d'approvisionnement plus résilientes.

Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Dagenais.

[Traduction]

Nous allons d'abord entendre Mme Marilyn Gladu.

Madame Gladu, vous disposez de six minutes. Allez-y.

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

Je remercie tous nos témoins. Je suis très heureuse de vous parler. J'ai une grande liste de questions.

Je vais commencer avec M. Brazeau. Vous avez parlé de l'infrastructure des chemins de fer d'intérêt local — je sais qu'elle n'est pas en très bon état au Canada —, et vous avez parlé d'un programme qui existait aux États-Unis dans ce domaine.

Pourriez-vous nous en parler davantage et nous dire ce que le gouvernement du Canada doit faire pour améliorer cette infrastructure?

M. Marc Brazeau: Je vous remercie pour votre question. La différence entre le Canada et les États-Unis en ce qui a trait à l'appui de l'infrastructure des chemins de fer d'intérêt local représente un enjeu de longue date.

Aujourd'hui, nous avons le CN et le CP, qui sont deux transporteurs de catégorie I. Ils ont la capacité de réinvestir de manière importante dans nos infrastructures. Comme je l'ai dit plus tôt, 20 à 25 % des revenus annuels sont réinvestis dans le renouvellement de leurs infrastructures. Malheureusement, les compagnies de chemin de fer d'intérêt local n'ont pas la capacité de faire de tels investissements.

Nous militons pour un programme dédié, similaire à ceux offerts aux États-Unis. Il s'agit de programmes d'État et de programmes fédéraux destinés spécifiquement aux chemins de fer d'intérêt local, qui permettent d'assurer un réinvestissement dans les infrastructures et dans le matériel roulant, afin de répondre aux besoins associés au lien entre le premier et le dernier milles jusqu'aux chemins de fer de catégorie I des États-Unis. Nous croyons que ces programmes se sont avérés très avantageux pour les compagnies de chemin de fer d'intérêt local aux États-Unis, et nous militons pour la mise en œuvre de programmes semblables au Canada.

Je tiens à féliciter...

Mme Marilyn Gladu: Est-ce qu'il s'agissait d'incitatifs fiscaux ou de mesures incitatives à l'investissement?

M. Marc Brazeau: C'est une association de plusieurs mesures incitatives. Il y a des incitatifs fiscaux et des incitatifs à l'investissement, mais aussi un financement direct.

C'est comme si une compagnie de chemin de fer d'intérêt local présentait une demande au Fonds national des corridors commerciaux. Elle aurait droit à des fonds ou à des projets financés par le gouvernement fédéral, et assurerait une contribution de contrepartie. Malheureusement, les compagnies de chemin de fer d'intérêt local n'obtiennent pas beaucoup de soutien par l'entremise de ce fonds. C'est pourquoi je crois qu'il devrait y avoir un fonds consacré aux chemins de fer d'intérêt local, de façon similaire à ce qui est fait aux États-Unis. C'est ce que fait le Québec également: il offre quelques programmes pour aider les compagnies de chemin de fer d'intérêt local de la province.

• (1140)

Mme Marilyn Gladu: Excellent.

Je me tourne maintenant vers Mme Hardy. J'aimerais aborder la question des engrais au Canada. Nous savons que l'agression russe entraîne un grave problème à cet égard. Les Canadiens ont commandé leurs engrais et les Russes ont obtenu leur argent. Aujourd'hui, les Canadiens sont aux prises avec des droits tarifaires, alors que les Russes ont déjà reçu leur argent. Plusieurs autres éléments sont associés aux chaînes d'approvisionnement.

Selon vous, que devrait faire le gouvernement fédéral, en plus d'exempter les droits tarifaires pour les produits commandés avant le 2 mars?

Mme Joan Hardy: Le transport des engrais est sans contredit très important pour nos agriculteurs canadiens et ceux des États-Unis ainsi que pour la potasse exportée du Canada. C'est important pour la planète parce qu'une énorme quantité de potasse dont la population mondiale a besoin proviendra du Canada.

Toute mesure que le gouvernement peut adopter pour garantir la viabilité de la potasse et des engrais canadiens et faciliter l'importation et l'exportation des produits est très importante. Nous appuyons fortement certains des plus grands producteurs mondiaux d'engrais en transportant les produits de Canpotex, Mosaic et Nutrien, alors votre appui à l'égard de ces industries est très précieux.

Merci.

Mme Marilyn Gladu: Je m'adresse maintenant à M. Rodgers.

Je m'intéresse aux limites de capacité dans le système et aux ralentissements. Vous avez mentionné les délais d'attente pour les postes d'accostage et les problèmes entourant le processus réglementaires et l'infrastructure.

Quelles mesures précises le gouvernement fédéral pourrait-il prendre pour écourter les délais d'attente pour les postes d'accostage et alléger le fardeau réglementaire?

M. Bruce Rodgers: Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration liminaire, le projet d'agrandissement du terminal Roberts Bank à Vancouver est à l'étude depuis 2011. Même s'il était approuvé dès aujourd'hui, il ne se concrétiserait pas avant le début ou le milieu des années 2030. Le processus est tout simplement trop long — 20 ans — pour mouiller des navires. Nous avons cerné une situation potentiellement critique par rapport au volume et à la congestion. Pour le bon fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement, on ne peut laisser passer 20 ans avant que ces projets ne soient approuvés et mis en œuvre. Je dirais que ces projets sont absolument essentiels. Ils permettent simplement l'accostage et le déchargement des conteneurs.

L'autre problème que nous avons, que nous venons de vivre dans l'Ouest canadien vers Vancouver, est que nos terrains sont entourés de terre depuis probablement la fin août de l'an dernier. Le gouvernement nous a offert du financement pour que nous puissions acquérir des terrains supplémentaires à Vancouver pour y entreposer des conteneurs. Cette aide a été appréciée pour atténuer la congestion sur la côte Ouest.

Mme Marilyn Gladu: Vous avez mentionné l'ASFC; quel est le problème de ce côté? Le nombre d'agents de l'ASFC est-il insuffisant pour effectuer les inspections? Que devons-nous faire? Le processus devrait-il être simplifié dans son ensemble?

M. Bruce Rodgers: En 2015, le gouvernement a approuvé le nouveau centre d'examen près de Vancouver. Avant, il n'y en avait qu'un seul. Le gouvernement en a approuvé un deuxième à Tsawwassen. Le processus a été enclenché, et il était censé y avoir un centre d'imagerie en mesure de radiographier les conteneurs afin de faciliter le processus d'examen. Ce projet est lui aussi à l'arrêt. Nous avons fait une demande d'accès à l'information pour tenter de déterminer la raison du retard. Deux ans se sont maintenant écoulés depuis notre demande, et nous n'avons pas obtenu de réponse à notre demande initiale non plus.

Le processus d'examen serait accéléré grâce à ce centre. Présentement, les examens nécessitent beaucoup de travail de la part des employés et, par conséquent, entraînent des retards et des coûts supplémentaires.

Nous accueillerions favorablement l'installation d'outils technologiques supplémentaires.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Rodgers.

Merci, madame Gladu.

M. Chahal est le prochain intervenant.

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

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

Je remercie tous les témoins d'avoir témoigné aujourd'hui dans le cadre de cette importante étude.

J'aimerais entrer dans les détails des répercussions des plus récents confinements en Chine sur notre chaîne d'approvisionnement. J'aimerais que Mme Kuzeljevich nous donne sa perspective sur la situation et sur son incidence sur les expéditeurs.

• (1145)

Mme Julia Kuzeljevich: Au sein de notre association, nous avons constaté au cours des deux dernières années de pandémie de COVID-19 que la politique chinoise du zéro COVID — qui exige la quarantaine et le confinement de ports entiers, par exemple, même quand il n'y a que quelques cas — fait en sorte que quelques facteurs créent un effet domino dans la chaîne d'approvisionnement.

Il arrive qu'un port soit fermé et qu'il y ait une pénurie d'employés pour desservir les navires, forçant ainsi les transporteurs maritimes à modifier l'horaire et ainsi réduire la capacité du système. Ils se mettent à éviter certains ports ou, selon leurs emplacements prioritaires, ils arrêtent de faire relâche dans certains ports. C'est ce qu'on appelle des « annulations de voyages. »

Il y a aussi des situations où des vaisseaux affrétés non répertoriés arrivent alors qu'aucun poste d'amarrage n'est libre, ou encore où des retards de transit prolongent les délais de transport et repoussent l'arrivée des navires. Ces facteurs créent un effet domino dans la chaîne d'approvisionnement pour la livraison terrestre et la disponibilité de la main-d'oeuvre déchargeant les navires.

M. George Chahal: Que pourrait-on faire pour atténuer ces effets? Vous en avez mentionné de si nombreux. Comment peut-on s'approvisionner plus efficacement auprès des autres pays?

Vous avez aussi mentionné que la chaîne d'approvisionnement est fragile encore aujourd'hui. Pouvez-vous nous donner un peu plus de détails à ce sujet?

Mme Julia Kuzeljevich: Eh bien, il y a des effets cumulatifs. Même avant la COVID, nous étions dans le pétrin. Par exemple, les retards liés aux conditions météorologiques surviennent chaque année, et nous nous y attendons. Les températures hivernales basses exigent un ralentissement des trains dans les Prairies.

Dans une grande mesure, on s'attend à ce que bon nombre de ces scénarios se produisent. Nous composons avec ces situations pour lesquelles des solutions existent. Par contre, nous avons subi les contrecoups d'effets cumulatifs qui ont commencé par les blocages, suivis de la COVID et de l'effet domino causé, entre autres, par la pénurie de personnel et la réduction de la capacité dans le réseau aérien. En outre, le volume de marchandises a augmenté puisque les consommateurs, ne pouvant se déplacer, ont effectué de nombreux achats en ligne. Bien que ces enjeux soient probablement temporaires, ils mettent véritablement la chaîne d'approvisionnement à rude épreuve. Les blocages, les grèves et les retards causés par la météo grugent rapidement la résilience dans notre chaîne d'approvisionnement. Ces problèmes se sont aggravés au cours des deux dernières années.

M. George Chahal: Merci.

Je vais maintenant m'adresser à M. Montpetit de la Western Canadian Shippers' Coalition.

Dans votre déclaration liminaire, vous avez parlé spécifiquement d'un « examen complet de la chaîne d'approvisionnement. » Pouvez-vous nous indiquer ce que cet examen devrait englober et ce sur quoi il devrait être axé?

M. David Montpetit: Certainement. Merci. C'est une bonne question, car cela fait plusieurs années déjà que nous réclamons cela.

Comme nous l'avons proposé et le proposons toujours, il s'agit d'examiner l'ensemble des modes de transport, en particulier le

transport ferroviaire et le camionnage aux ports, de façon à obtenir un portrait global de la chaîne d'approvisionnement en cernant les occasions, les inefficacités et les goulets d'étranglement. Cela nécessitera très probablement la participation de tiers ainsi que l'obtention de renseignements auprès des sociétés ferroviaires, des expéditeurs et des provinces, probablement, notamment le transport routier, les lignes ferroviaires sur courtes distances, etc. Essentiellement, ce serait un examen holistique de la chaîne d'approvisionnement, ce qui n'a jamais été fait, je crois, ou, si cela a été fait, cela remonte à des années, peut-être 40 ans. Je ne me souviens pas exactement, mais cela fait longtemps.

Ce qu'il faut retenir des divers points qui ont été soulevés ici, même les commentaires de M. Brazeau, etc., c'est que la chaîne d'approvisionnement a été durement éprouvée. Les sociétés ferroviaires ont été mises à rude épreuve. Les expéditeurs ont été malmenés. Nous avons été frappés de plein fouet par les phénomènes météorologiques, les blocages, etc. Je n'avais jamais rien vu de semblable dans ma carrière.

Je pose les questions suivantes au gouvernement: que pouvez-vous faire? Quelle visibilité et quel financement pouvons-nous accorder à un examen global? Avant de dépenser des fonds en infrastructure, il faut savoir où dépenser. D'importantes sommes ont déjà été dépensées. Je crois que Mme Hardy a fait un commentaire — corrigez-moi si je me trompe — sur le temps nécessaire à la réalisation des projets d'infrastructure. Cela prendra beaucoup de temps, mais avant de dépenser, et de dépenser judicieusement, il faut d'abord savoir où dépenser et pourquoi.

Je vous remercie pour cette question.

• (1150)

M. George Chahal: Merci.

Vous avez mentionné des goulets d'étranglement, notamment dans le Lower Mainland et le nord de l'Alberta. À quoi faisiez-vous référence dans le nord de l'Alberta?

M. David Montpetit: Je parlais simplement des infrastructures existantes. À la sortie de la région de Fort McMurray, il y a des limites de vitesse, ce qui entraîne beaucoup de congestion et de circulation. Mes membres ont sans cesse de la difficulté à obtenir des services là-bas. Ils ont aussi de la difficulté à obtenir de l'espace d'entreposage supplémentaire lorsqu'ils en ont besoin. C'est donc, encore aujourd'hui, l'un des principaux goulets d'étranglement avec lesquels mes membres doivent composer.

M. George Chahal: Donc, l'autoroute...

M. David Montpetit: C'est une autre histoire.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Chahal.

[Français]

Merci beaucoup, monsieur Montpetit.

Monsieur Barsalou-Duval, vous disposez de six minutes.

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

Monsieur Labbé, compte tenu de ce qu'on a vu récemment dans les nouvelles concernant le français au CN, vous ne serez pas surpris que je vous pose quelques questions là-dessus.

Votre entreprise a choisi de n'avoir aucun francophone au sein de son conseil d'administration. Trouvez-vous ce choix normal?

N'êtes-vous pas d'accord avec moi qu'il s'agit un peu d'une gifle pour l'ensemble des Québécois?

M. Sébastien Labbé: Au CN, nous sommes au courant de la situation.

M. Sean Finn, notre vice-président exécutif, a dit que la situation serait réglée au cours de la prochaine année, à la suite du départ de deux directeurs au cours des prochains mois.

Cette situation s'est produite à la suite du départ du conseil d'administration de M. Charest.

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous dites que la situation sera réglée, mais, selon la note d'information, il y a trois postes vacants qu'on propose de confier à trois personnes qui ne parlent pas français. Votre entreprise a donc fait ce choix de façon consciente, malgré l'avertissement donné par le gouvernement du Québec. Celui-ci demandait que le prochain PDG comprenne le français et le Québec. Il semble que cela n'ait pas été entendu.

Considérez-vous que, dans toute la haute direction de l'entreprise, une seule personne qui parle français et qui connaisse le Québec, ce soit suffisant?

M. Sébastien Labbé: En fait, il y en a plus qu'une dans la haute direction.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je parle du conseil d'administration.

M. Sébastien Labbé: Comme l'a dit M. Finn, la situation sera réglée au cours des prochains mois.

M. Xavier Barsalou-Duval: J'ai noté que vous vous êtes exprimé entièrement en anglais dans votre allocution d'ouverture.

Récemment, nous avons pris connaissance d'une lettre du syndicat des Teamsters, où il était question d'une espèce de climat de peur chez les gens qui travaillent en français dans l'entreprise et qui sont unilingues. Ils ont peur de subir des représailles et d'être laissés sur la touche, s'ils ne connaissent pas l'anglais. Il y aurait des cadres qui ne parlent pas français dans l'entreprise et avec lesquels il serait impossible de travailler, quand on est unilingue français.

Diriez-vous qu'au CN, il y a une culture d'entreprise qui est hostile au français?

M. Sébastien Labbé: Je travaille au CN depuis 24 ans et je viens de la Beauce, au Québec. J'ai toujours pu communiquer en français ou en anglais au CN. Comme je suis en Alberta maintenant, je m'exprime davantage en anglais.

M. Xavier Barsalou-Duval: Pensez-vous qu'au CN, une personne unilingue francophone aurait autant de chances de gravir les échelons ou d'obtenir un poste qu'une personne unilingue anglophone?

M. Sébastien Labbé: Je ne peux pas le savoir. Cela dépend toujours des compétences de la personne. Nous sommes dans un marché mondial concurrentiel et on doit tenir compte des communications avec les clients, par exemple ceux des États-Unis.

M. Xavier Barsalou-Duval: Depuis que vous êtes en poste, observez-vous une amélioration ou une détérioration de la présence du français dans l'entreprise?

M. Sébastien Labbé: Personnellement, je n'ai pas remarqué de changement depuis mon entrée en poste, il y a 24 ans. Il y a des communications en anglais et en français. Il y a aussi des réunions qui sont en français, selon les gens qui y participent.

M. Xavier Barsalou-Duval: En tant que vice-président, j'imagine que vous êtes au fait de la plupart des décisions importantes qui se prennent dans l'entreprise. Avez-vous déjà entendu parler des doléances du syndicat des Teamsters? Avez-vous déjà eu des discussions à l'interne sur les améliorations qui devraient être faites relativement à l'usage du français dans l'entreprise?

• (1155)

M. Sébastien Labbé: Non, pas de mon côté. Je m'occupe plutôt de l'aspect commercial. Je suis donc un peu moins impliqué dans les ressources humaines ou dans les relations avec les différents syndicats.

M. Xavier Barsalou-Duval: Ce n'est donc pas un sujet dont discutent les vice-présidents du CN.

M. Sébastien Labbé: Non, pas de mon côté.

M. Xavier Barsalou-Duval: De votre côté, vous ne pensez pas que le CN a besoin de s'améliorer quant à l'usage du français.

M. Sébastien Labbé: Je ne dis pas cela. Il est toujours possible d'améliorer les processus de toutes les compagnies, que cela concerne les communications ou les langues utilisées. Il y a toujours moyen de faire mieux, sans aucun doute.

M. Xavier Barsalou-Duval: Quand le centre de contrôle du CN de Montréal a été fermé et déplacé à Edmonton, beaucoup d'employés craignaient qu'il en résulte des problèmes quant aux services en français, notamment sur le plan de la sécurité. Partagez-vous ces craintes? Avez-vous pu trouver facilement des personnes bilingues pour occuper ces postes?

M. Sébastien Labbé: À ma connaissance, il n'y a pas eu de problèmes rapportés, que ce soit par des employés ou par des clients. Je vois ce qui est écrit dans les médias, mais on ne m'a rien rapporté à ce sujet, et je travaille avec des clients tous les jours.

M. Xavier Barsalou-Duval: Pensez-vous que cela pourrait poser un risque pour la chaîne d'approvisionnement et la sécurité, s'il n'y a pas suffisamment de personnel pouvant travailler en français?

M. Sébastien Labbé: Je crois que nous aurons toujours suffisamment de personnel qui peut travailler en français.

M. Xavier Barsalou-Duval: Ce n'est pas ce qu'indiquent les gens du syndicat. Ils disent plutôt que les gens qui devraient travailler en français ne sont pas capables de le faire. Vous me dites que ce n'est pas ce que vous constatez. Vous pensez donc que le syndicat se trompe.

M. Sébastien Labbé: Je ne peux pas faire de commentaires sur ce que pensent les gens du syndicat. Je n'ai pas toutes les informations auxquelles ils ont accès.

M. Xavier Barsalou-Duval: D'accord.

Autrement dit, vous ne savez pas ce qui sera fait de plus pour améliorer la situation du français au CN. Personnellement, j'ai l'impression que nous ne sommes pas sur la même planète; vous ne vivez pas de problèmes et n'en voyez pas, alors que, de notre côté, nous voyons des lumières rouges s'allumer.

Je me demande si des mesures seront mises en place et si la situation est prise au sérieux.

M. Sébastien Labbé: Je suis convaincu que la situation est prise au sérieux.

Je ne suis pas directement impliqué dans les prochaines étapes concernant les mesures qui seront mises en place, outre les faits que j'ai apportés au conseil d'administration, incluant les commentaires de M. Finn.

Le président: Merci beaucoup, messieurs Labbé et Barsalou-Duval.

[Traduction]

Monsieur Bachrach, la parole est à vous. Vous avez six minutes.

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

Merci à tous nos témoins d'aujourd'hui.

Monsieur Labbé, j'aimerais reprendre là où M. Barsalou-Duval s'est arrêté. Dois-je comprendre, si j'ai bien suivi la discussion, qu'il n'y a actuellement aucun francophone au conseil d'administration du CN?

M. Sébastien Labbé: En effet. Oui.

M. Taylor Bachrach: Selon vous, quel message cela envoie-t-il aux francophones qui travaillent pour votre entreprise ici au Canada?

M. Sébastien Labbé: Eh bien, comme je l'ai dit, cela a été reconnu lors du départ de M. Charest. M. Finn a affirmé que cela sera corrigé dans la prochaine année.

M. Taylor Bachrach: Avant la fin de l'année?

M. Sébastien Labbé: Non; au cours de la prochaine année, après le départ de deux ou trois membres du conseil d'administration.

M. Taylor Bachrach: Je vois.

Que signifie « corrigé » pour le CN?

M. Sébastien Labbé: Oh, je ne peux pas répondre à cette [inaudible].

M. Taylor Bachrach: Selon vous, personnellement, combien de francophones le conseil d'administration devrait-il compter pour refléter la place de la langue française dans la société canadienne?

M. Sébastien Labbé: Je pense que nous devrions examiner les différents facteurs de représentation au conseil d'administration, notamment le français. Cependant, vous pourriez aussi examiner tous les facteurs de diversité dont nous pourrions tenir compte: géographie, points de vue ou langue, par exemple.

M. Taylor Bachrach: D'accord.

Enfin, pensez-vous que la composition du conseil d'administration et de la direction du CN, dans le passé, a adéquatement reflété l'importance de la langue française au Canada?

M. Sébastien Labbé: Eh bien, nous sortons à peine d'une période de forte représentation francophone et bilingue au sein de la direction de l'entreprise. Je pense donc que c'est toujours représentatif de la diversité générale de la direction.

M. Taylor Bachrach: Très bien.

Monsieur Brazeau, je vais maintenant passer à vous. Je me demandais à qui poser la question suivante. Aujourd'hui, plusieurs témoins ont parlé des phénomènes météorologiques extrêmes causés par les changements climatiques et de leurs répercussions sur la chaîne d'approvisionnement. Vous représentez plusieurs grandes sociétés ferroviaires qui ont des activités au Canada. J'aimerais connaître votre avis sur les phénomènes météorologiques extrêmes

et des changements climatiques à l'échelle mondiale qui touchent votre industrie.

Les phénomènes météorologiques extrêmes ont-ils entraîné une augmentation des coûts dans votre industrie? Que fait l'industrie pour comprendre cette tendance? Selon vous, quels coûts votre industrie devra-t-elle assumer à l'avenir, disons au cours de la prochaine décennie?

• (1200)

M. Marc Brazeau: La réponse courte, c'est que les changements climatiques et les conditions extrêmes ont effectivement entraîné une hausse des coûts, et toutes les sociétés ferroviaires intègrent cet aspect dans leurs plans d'urgence. Je dirais que les sociétés ferroviaires font de plus en plus appel à des spécialistes des changements météorologiques ou des conditions météorologiques extrêmes. On utilise l'analytique, on fait maintenant des prévisions à court et à long terme, et des plans d'urgence sont élaborés pour les diverses régions. Je pense que les sociétés ferroviaires prennent toutes ces choses au sérieux. Cela fait partie de leur planification future.

Oui, il y a eu d'importants investissements et beaucoup de temps et de ressources humaines ont été utilisés pour améliorer la planification et nous permettre de prévoir les coups le plus rapidement possible lorsque de tels phénomènes surviennent.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur Brazeau.

Vous avez mentionné le recours à des spécialistes. Dans le secteur ferroviaire, suit-on les travaux du GIEC et certaines modélisations et projections effectuées dans le monde sur les répercussions des changements climatiques mondiaux? Pouvez-vous nous donner une idée de l'ampleur des coûts que pourraient entraîner les changements climatiques mondiaux et les conditions météorologiques extrêmes pour le secteur ferroviaire au Canada?

M. Marc Brazeau: Premièrement, les sociétés ferroviaires tirent parti de toute l'information disponible. En outre, elles travaillent en étroite collaboration avec les universités canadiennes, notamment l'Université de l'Alberta, qui a un excellent groupe de recherche axé sur le secteur ferroviaire. Ce groupe communique fréquemment avec notre réseau. Nous travaillons également en étroite collaboration avec nos homologues américains. Il y a une installation de R-D et de formation spécialisée à Boulder, au Colorado. Toutes nos sociétés ferroviaires peuvent y tester l'équipement, sous différentes conditions. Je suis convaincu que les sociétés ferroviaires ne négligent rien.

Quant aux coûts, je ne peux donner un chiffre précis, mais je peux vous dire qu'ils sont de plus en plus importants. Cela permet aussi de s'assurer que les sociétés ferroviaires réinvestissent dans les secteurs où elles auront le plus d'incidence et les meilleures capacités de relever ces défis.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur Brazeau.

J'ai aussi pris note d'un article de 2020 dans lequel on indique que le CN appuie les recommandations du Groupe de travail sur les divulgations financières liées au climat.

Connaissez-vous ces recommandations? L'Association des chemins de fer du Canada appuie-t-elle ces recommandations?

M. Marc Brazeau: Je peux vous dire, comme je l'ai mentionné dans mon exposé, que le secteur ferroviaire ne représente que 3,5 % des émissions de GES du secteur du transport au Canada. Nous avons toutefois des objectifs précis avec Transports Canada pour les émissions des locomotives. Ce sont des objectifs annuels, et tous nos membres sont...

M. Taylor Bachrach: Monsieur Brazeau, je ne pense pas que cela porte tant sur les émissions du secteur que sur deux autres sources de risque financier.

Premièrement, votre industrie transporte un volume considérable de produits de combustibles fossiles alors que le Canada et le reste du monde cherchent à faire la transition vers l'abandon des combustibles fossiles. C'est une source de risque financier.

Le deuxième facteur de risque financier, à mon avis, est le risque financier que représentent les coûts associés aux phénomènes météorologiques extrêmes répétés dans les différents corridors ferroviaires au Canada.

Les investisseurs des sociétés ferroviaires sont-ils informés de ces facteurs de risque? Connaissez-vous...

M. Marc Brazeau: Premièrement, les chemins de fer ont des obligations de transporteur public. Nous avons l'obligation de transporter toutes les ressources et toutes les marchandises. C'est inscrit dans la Loi sur les transports au Canada. Nous ne choisissons pas ce que nous transportons. Nous nous acquittons de nos obligations de transporteur public au quotidien.

Quant aux coûts réels, encore une fois, je ne peux pas parler...

M. Taylor Bachrach: La question ne portait pas sur les coûts, mais sur les risques.

Le président: Merci, messieurs Brazeau et Bachrach. Le temps est écoulé, malheureusement.

Nous passons maintenant à M. Jeneroux.

Monsieur Jeneroux, la parole est à vous pour cinq minutes.

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

Merci aux témoins d'être avec nous aujourd'hui.

J'ai cinq minutes. Je vais essayer de poser rapidement une question à quelques-uns des témoins.

Je vais commencer par vous, monsieur Brazeau. Selon ce que vous avez dit dans votre déclaration préliminaire, les inondations catastrophiques en Colombie-Britannique sont la principale cause des perturbations de la chaîne d'approvisionnement.

Ai-je bien compris?

• (1205)

M. Marc Brazeau: C'était sans aucun doute les phénomènes météorologiques extrêmes. Les Prairies ont subi une vague de chaleur extrême au cours de l'été.

M. Matt Jeneroux: Je reviendrai à vous plus tard. Je vais essayer de procéder rapidement, si possible.

Madame Hardy, je vous pose la même question: selon ce que vous avez dit dans votre allocution, les inondations en Colombie-Britannique sont la principale cause des perturbations de la chaîne d'approvisionnement.

Est-ce exact?

Mme Joan Hardy: C'était les inondations et les incendies. Oui.

M. Matt Jeneroux: Monsieur Labbé, je vous pose la même question.

Selon vos commentaires, les inondations en Colombie-Britannique sont la principale cause des perturbations de la chaîne d'approvisionnement.

M. Sébastien Labbé: Il y a eu des incendies et aussi un froid extrême pendant plusieurs mois.

M. Matt Jeneroux: Très bien.

Monsieur Montpetit, selon ce que vous avez dit dans votre exposé, la guerre en Ukraine est la principale cause des perturbations de la chaîne d'approvisionnement.

M. David Montpetit: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai mentionné les inondations, les incendies, la chaleur extrême, le froid et les blocages. Cela a eu d'importantes répercussions en 2020.

M. Matt Jeneroux: D'accord. Je suis désolé de vous avoir prêté des propos que vous n'avez pas tenus. Votre précision est utile.

Enfin, monsieur Dagenais, selon ce que vous avez dit dans votre déclaration préliminaire, les arrêts de travail sont la principale cause des perturbations de la chaîne d'approvisionnement.

M. Daniel Dagenais: C'était les arrêts de travail et la pandémie, en effet.

M. Matt Jeneroux: Très bien, c'est intéressant.

De tous les témoins, M. Dagenais est le seul à avoir mentionné la pandémie.

Je soulève cette question, monsieur le président, car le ministre a dit, lors du sommet qu'il a tenu, que la COVID-19 était le seul grand facteur de perturbation de la chaîne d'approvisionnement. Je pense qu'il est important de le mentionner au Comité, en particulier pour les analystes, alors que nous nous dirigeons vers le rapport final.

J'aimerais maintenant poser quelques questions à Mme Kuzeljevich.

Dans votre exposé, vous avez indiqué que le port de Vancouver accusait un retard de quatre semaines et qu'il fonctionnait à 120 % de sa capacité.

Ai-je bien compris ces chiffres?

M. Bruce Rodgers: Je pense que Mme Kuzeljevich a des difficultés techniques. Je vais répondre à cette question.

Cela a été rapporté par un des transporteurs, Maersk, qui publie un rapport hebdomadaire sur l'état des ports en Amérique du Nord. L'entreprise a indiqué que, de son point de vue, le temps d'attente pour l'amarrage au port est d'environ quatre semaines et que la congestion atteint 120 %.

M. Matt Jeneroux: Il y a environ trois semaines, les gens du port de Vancouver ont indiqué que les activités du port reviendraient à un niveau normal dans environ neuf semaines. Ils étaient certains de ces chiffres, et j'ai été un peu surpris quand j'ai entendu cela, étant donné le nombre de barges qu'il y a dans la baie English, par exemple.

Je vois que Mme Kuzeljevich est de nouveau en ligne. J'aimerais savoir si quelqu'un parmi vous a des commentaires sur la déclaration des autorités portuaires.

M. Bruce Rodgers: Cela nous surprendrait aussi.

Encore une fois, il y a des problèmes en Chine en raison du confinement, ce qui a une incidence sur les départs de navires. Dans certains cas, comme on l'a mentionné plus tôt, des départs sont annulés et des navires font des traversées à vide. Les activités sont arrêtées.

Selon un rapport que j'ai lu ce matin, les exportations ont baissé de 40 %. Cette diminution des exportations vers le Canada nous permettra d'éliminer l'arriéré actuel, mais je dirais que c'est à très court terme. Lorsque le port sera rouvert et que la circulation aura repris, je m'attends à un retour de la congestion, et ce, tout au long de l'été.

M. Matt Jeneroux: Je crois savoir que la technologie avancée et l'intelligence artificielle font partie des solutions proposées, mais cela nécessite évidemment des investissements à long terme. J'aimerais que vous me donniez, dans les 20 secondes qui me restent, un aperçu des mesures qui pourraient être prises de toute urgence pour éliminer une partie de l'arriéré.

M. Bruce Rodgers: Ce qu'il nous faut, c'est plus d'espace d'amarrage au port de Vancouver afin d'accueillir plus de navires. Nous avons besoin d'infrastructures et de projets d'infrastructures. Nous sommes enclavés à Vancouver. Il nous faut de meilleures routes et de meilleurs points d'accès pour permettre la circulation des marchandises.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Jeneroux.

Le prochain intervenant est M. Badawey.

Monsieur Badawey, la parole est à vous pour cinq minutes.

• (1210)

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Je vais essayer de dire tout ce que j'ai à dire en cinq minutes. D'abord, j'invite les témoins à nous envoyer de l'information après la réunion. Nous pouvons transmettre les renseignements que vous n'avez pas l'occasion de présenter ici. Si vous avez quelque chose à ajouter, je vous prie de nous l'envoyer après la réunion, de sorte que ces renseignements se retrouvent dans le rapport préparé par les analystes.

En guise d'introduction, je vais dire ceci — mes commentaires se rapportent à ceux de M. Montpetit au sujet de la stratégie, et bien sûr, une stratégie implique des plans d'action.

Nous avons déjà rédigé un rapport préliminaire à propos de l'établissement d'une stratégie canadienne sur les transports et la logistique. Ce rapport contient quelque 31 recommandations. Notre comité est en train de réaliser une étude sur la chaîne d'approvisionnement, et une autre sur la modernisation des ports. Tout cela étant dit, pour maximiser les ports multimodaux, il nous incombe de réunir tous ces travaux et de regrouper l'ensemble des recommandations, y compris l'étude que nous menons en ce moment, en vue d'accomplir exactement ce dont parle M. Montpetit. Il nous faut une stratégie et des plans d'action fondés sur les recommandations que vous et d'autres nous avez présentées.

Le budget de 2022 souligne, dans ce cas-ci par l'intermédiaire du ministre Alghabra, que le Fonds national des corridors commerciaux, ou FNCC, sera axé davantage sur les chaînes d'approvisionnement — à tel point qu'on mentionne même dans le budget que le

ministre pourrait renommer le Fonds afin de refléter l'accent mis sur les investissements dans les chaînes d'approvisionnement.

Encore une fois, quand on considère l'orientation nationale et stratégique que vous prenez, on voit toute l'importance de renforcer la chaîne d'approvisionnement. Je le répète, vous devez absolument nous présenter des recommandations sur la capacité et sur l'intégration de la logistique de distribution, et ce, non seulement en cinq minutes ou durant la réunion d'aujourd'hui, mais aussi par la suite. J'espère recevoir beaucoup plus de recommandations après la réunion.

Je sais, par exemple, que dans la région du Niagara, nous avons créé le corridor commercial des ports du Niagara sur les Grands Lacs, en partenariat avec l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa et avec les municipalités. Il s'agit d'un centre multimodal qui met à profit le canal Welland, le transport ferroviaire sur courtes distances et les lignes ferroviaires principales, le transport aérien, les routes et, de façon générale, l'emplacement de la région du Niagara. La gestion de certains terrains situés à l'intérieur du corridor du canal Welland a été déléguée à l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, en partenariat avec le secteur privé dans certains cas, ainsi qu'avec d'autres modes de transport.

J'aimerais que vous répondiez à deux questions, si le temps le permet. Vous pourrez nous envoyer vos réponses par écrit après la réunion. Ma première question se rapporte aux observations de M. Labbé à propos de la capacité et de la résilience. Afin d'améliorer la capacité et la résilience ainsi que la fluidité, le CN et d'autres considèrent-ils la possibilité de s'associer aux secteurs public et privé? Comment faites-vous pour établir de tels partenariats, et quand le faites-vous?

Je pose la même question à M. Brazeau et à M. Montpetit, surtout en ce qui concerne, du côté de M. Labbé, les activités de manœuvre, l'expansion des activités et la possibilité non seulement d'élargir les activités du CN, mais aussi, du point de vue multimodal, de favoriser le développement économique.

Monsieur Brazeau, en tenant compte de vos observations sur le réseau multimodal et des remarques de M. Montpetit, en particulier sur les investissements dans les infrastructures, quelles recommandations feriez-vous à l'égard de l'ancien FNCC, qui est maintenant le fonds de la chaîne d'approvisionnement? D'après vous, comment ce fonds sera-t-il utilisé?

Je demanderais à M. Labbé de commencer.

M. Sébastien Labbé: Bonjour. Je vous remercie pour vos observations et vos questions.

Nous sommes toujours prêts à collaborer avec l'ensemble des clients, des parties prenantes et des organismes gouvernementaux afin d'améliorer la chaîne d'approvisionnement. Comme Mme Joan Hardy l'a souligné tout à l'heure, il n'y a pas une seule chaîne d'approvisionnement, mais bien plusieurs chaînes d'approvisionnement qui doivent coexister. À l'heure actuelle, nous déployons de grands efforts en vue d'assurer la fluidité dans tous les corridors et pour toutes les marchandises. Nous sommes toujours prêts à collaborer.

En ce qui concerne le FNCC, c'est une excellente initiative. L'augmentation des fonds et l'accélération du processus d'approbation profiteraient énormément à la chaîne d'approvisionnement.

M. Vance Badawey: La parole est à vous, monsieur Brazeau.

M. Marc Brazeau: Je serai bref.

Je dirai simplement qu'au fil des années, le FNCC s'est avéré très utile pour la chaîne d'approvisionnement et les chemins de fer. S'il est possible de mettre davantage l'accent sur l'ensemble du réseau de la chaîne d'approvisionnement, nous sommes pour ce changement. La chaîne d'approvisionnement a seulement la force de son maillon le plus faible, et la chaîne d'approvisionnement doit être solide.

J'ajouterai aussi aux propos de M. Rodgers que c'est une question d'infrastructure. Il faut investir dans les infrastructures. Il faut aussi s'assurer d'avoir un cadre réglementaire adéquat. Avec tout cela, nous avons bon espoir que l'argent affecté au FNCC ou au fonds de la chaîne d'approvisionnement sera utilisé à bon escient et que les projets seront approuvés rapidement.

• (1215)

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

La parole est à vous, monsieur Montpetit.

M. David Montpetit: Je vous remercie, monsieur Badawey.

Par rapport au FNCC, il va sans dire que nous travaillons déjà sur de nombreux projets. Certains sont terminés, d'autres sont en cours. Dépenser l'argent judicieusement et comprendre là où il est nécessaire sont des éléments de départ essentiels. Il y a beaucoup de bons échanges à ce sujet aujourd'hui.

En ce qui concerne l'avenir, nous devons modifier légèrement notre façon de penser. Nous avons parlé des parcs de transport. Vous avez mentionné, entre autres, ce que vous faites dans la péninsule du Niagara... À mon avis, il faut absolument considérer d'autres possibilités et trouver de nouvelles façons de faire les choses.

Finalement — je ne saurais trop insister sur ce point —, les données, les mesures et les renseignements sont aussi essentiels à la chaîne d'approvisionnement. La visibilité et l'amélioration de la visibilité au moyen des renseignements — j'insiste là-dessus — sont probablement les éléments les plus importants à financer.

Je vous remercie.

M. Vance Badawey: Merci à vous.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Badawey.

[Français]

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

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci beaucoup, monsieur le président.

Ma question s'adressera à M. Dagenais, de l'Administration portuaire de Montréal.

Dans votre allocution, vous avez vraiment mis l'accent sur l'importance du projet de Contrecoeur pour le Port de Montréal. Ce nouveau terminal du Port de Montréal se trouverait dans ma circonscription.

On a notamment mentionné qu'il était important que la mise en œuvre du projet se fasse dans le respect de l'environnement. Des conditions ont été établies par le ministère de l'Environnement lors de l'autorisation du projet de Contrecoeur. On sait que le dragage est une étape qui peut avoir beaucoup de conséquences et qui peut causer beaucoup de perturbations dans l'habitat du poisson.

Je vais vous lire le paragraphe 3(2) de la Déclaration de décision émise aux termes de l'article 54 de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012). C'est le paragraphe qui porte sur le poisson et son habitat:

3.2 Le promoteur réalise le dragage requis pour la construction en utilisant une ou des méthode(s) de dragage de moindre impact afin de réduire les émissions de matières en suspension dans la colonne d'eau et de réduire les dépôts de sédiments dans les herbiers submergés situés en aval du projet désigné.

Or, on sait que plusieurs de méthodes de dragage sont possibles. Il existe le dragage traditionnel avec des grosses pelles mécaniques qui laissent beaucoup de matières en suspension, mais il existe aussi un système de dragage où on fait plutôt l'aspiration de la terre, et donc des sédiments. Cette méthode, qui génère moins de sédiments en suspension, est utilisée notamment par une entreprise dans la région de Contrecoeur qui pourrait la mettre en place.

Le Port de Montréal va-t-il donner la priorité à cette méthode de dragage, étant donné ses obligations?

M. Daniel Dagenais: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Vous avez parfaitement raison, il existe plusieurs méthodes de dragage que nous pourrions utiliser dans le cadre de l'implantation de notre structure de quais. Le moment venu, nous serons naturellement tenus de choisir, avec nos partenaires privés, la technologie et la méthode ayant la meilleure performance environnementale. Vous faisiez allusion à la remise en suspension de sédiments et à la turbidité. Vous avez parfaitement raison de dire que cela fait partie des éléments d'évaluation. C'est aussi une condition que nous devons respecter au moment d'obtenir les autorisations nécessaires pour mettre en œuvre le projet lors des dernières étapes avant la réalisation et la construction.

M. Xavier Barsalou-Duval: J'ai une autre question à vous poser.

Certains groupes écologistes ont exprimé leur insatisfaction à l'égard du plan de compensation du Port de Montréal.

Le plan semble avoir fait l'affaire du bureau qui évaluait le projet, mais, s'il était nécessaire d'en faire davantage en cours de processus, seriez-vous prêt à le faire?

Le président: Malheureusement, il ne reste pas assez de temps pour la réponse, monsieur Barsalou-Duval.

Merci beaucoup, monsieur Dagenais.

[Traduction]

Le prochain intervenant est M. Bachrach.

La parole est à vous, monsieur Bachrach. Vous disposez de deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie, monsieur le président.

Plusieurs témoins ont parlé aujourd'hui des blocages ferroviaires de 2020 et de leur incidence sur la chaîne d'approvisionnement. Là où j'habite, dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique, le CN est le chemin de fer principal; je vais donc adresser mes questions à M. Labbé.

Quand le corridor ferroviaire ou le chemin de fer a été construit au Canada, la compagnie n'a pas obtenu le consentement des Premières Nations. Dans de nombreuses régions, il n'y avait pas de traités. Aujourd'hui, quand je me rends dans les collectivités autochtones de Skeena—Bulkley Valley dont le territoire est traversé par le chemin de fer, j'entends beaucoup d'histoires sur les répercussions de la construction du chemin de fer et sur l'incidence continue du transport ferroviaire sur les collectivités.

Ma question s'adresse spécifiquement au CN. Je vois qu'en 2021, vous avez dégagé un bénéfice d'exploitation de 5,6 milliards de dollars. À combien s'élèvent les ressources que le CN investit dans le projet de réconciliation?

• (1220)

M. Sébastien Labbé: Je n'ai pas le montant exact ou de détails précis, mais je peux vous dire que nous sommes en relation constante avec les parties prenantes et les collectivités, notamment les Premières Nations, et ce, à plusieurs échelons de l'organisation. Qu'il s'agisse de politiques, d'activités quotidiennes ou de services particuliers, nous avons des employés qui travaillent et qui vivent dans toutes ces collectivités. Nous déployons des efforts continus en vue de nous acquitter de nos responsabilités sociales.

M. Taylor Bachrach: La collaboration avec les collectivités autochtones se distingue de la collaboration avec les autres parties prenantes. Pouvez-vous me dire combien de vos employés sont affectés à la collaboration avec les collectivités autochtones?

M. Sébastien Labbé: Je n'ai pas le chiffre exact entre les mains, mais nous avons effectivement des employés affectés à la collaboration avec ces collectivités.

M. Taylor Bachrach: Pourriez-vous envoyer ces renseignements au Comité — le montant destiné au projet de réconciliation et le nombre d'employés affectés à la collaboration avec les collectivités autochtones?

M. Sébastien Labbé: Je vais m'informer auprès de la compagnie et faire un suivi.

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup.

J'ai une autre question pour M. Labbé. En ce qui concerne...

Mon alarme sonne. Est-ce que cela signifie que mon temps de parole est écoulé, monsieur le président?

Le président: Il vous reste sept secondes, monsieur Bachrach. Pouvez-vous en faire quelque chose?

M. Taylor Bachrach: Savez-vous ce que je vais faire? Je vais garder ces sept secondes pour la prochaine série de questions. Qu'en dites-vous? J'essaie de m'améliorer sur le plan de la concision.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach. Je pense que M. Dowdall vous en sera très reconnaissant.

Monsieur Dowdall, la parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes sept secondes.

M. Terry Dowdall (Simcoe—Grey, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie également tous les témoins qui sont avec nous aujourd'hui. C'est très intéressant d'entendre ce qu'ils ont à dire sur l'état actuel de la chaîne d'approvisionnement du Canada.

J'aimerais revenir sur une question posée par un de mes collègues au sujet de l'incidence de la pandémie sur notre chaîne d'approvisionnement. D'après ce que j'entends, ce n'est pas le problème principal. Les changements climatiques semblent être un enjeu plus important. Nous devons tenir compte de tous ces facteurs, mais ce que j'entends depuis le début de la réunion, de la part de presque tous les témoins... Comme Mme Kuzeljevich l'a dit, les processus réglementaires et les infrastructures... L'infrastructure est la priorité. Nombre d'autres témoins nous ont dit la même chose — qu'il faut faire quelque chose pour accélérer considérablement le transport des produits au Canada.

Ma question concerne les formalités administratives qu'il faut remplir pour lancer un projet, car c'est un sujet dont j'entends sans cesse parler depuis sept ans, que ce soit par rapport au gouvernement fédéral, provincial ou municipal. Je le répète, les autres enjeux sont souvent considérés comme secondaires. Ce sont des réalités, mais je pense que la clé, c'est l'infrastructure. Ma question pour vous tous est la suivante: trouvez-vous qu'il est encore trop difficile de faire avancer les projets rapidement? La situation s'est-elle améliorée?

On parle toujours de choses comme le financement et les partenariats fédéraux. Tout cela est très bien, mais si les entraves sont trop nombreuses pour que les projets soient lancés, est-ce possible de réaliser des progrès? Est-ce la raison principale pour laquelle notre chaîne d'approvisionnement connaît des difficultés? Est-ce lié à notre manque d'infrastructures, peu importe les autres enjeux?

J'aimerais aussi vous demander, brièvement, quelles sont les mesures que nous pourrions prendre facilement et rapidement pour accélérer le transport des produits.

M. Marc Brazeau: Je vais commencer. Je répondrais qu'on sentira de plus en plus l'urgence de lancer des projets. Par conséquent, s'il y a des délais, il faut les réduire. Si la réglementation empêche certains projets d'aller de l'avant, il faut faire mieux, car les conditions météorologiques extrêmes continueront d'être un problème de taille, et nous devons réagir plus rapidement.

Nous avons vu, durant la pandémie de COVID-19, que le secteur privé et le gouvernement sont capables de travailler en étroite collaboration pour réduire le fardeau réglementaire et accélérer les processus. D'après moi, une des leçons que nous pouvons tirer de la pandémie, c'est qu'un sentiment d'urgence permet de réduire les délais.

• (1225)

M. Terry Dowdall: Êtes-vous optimiste sur ce plan? Quant à moi, je peux vous dire qu'il y a beaucoup de frustration et que nous avons déjà des années de retard. Nous devons traiter le dossier des infrastructures de la même façon que la pandémie.

M. Marc Brazeau: Je suis d'accord avec vous. Nous devons agir avec un sentiment d'urgence.

M. Terry Dowdall: Parfait.

Est-ce que quelqu'un d'autre veut parler des délais? S'améliorent-ils? Personnellement, je pense qu'ils représentent la plus grande entrave.

Mme Joan Hardy: J'ajouterais, si vous me le permettez, qu'évidemment, le CP appuie tout projet d'infrastructure visant à améliorer la capacité, l'efficacité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement, et nombre des projets soumis dans le cadre du FNCC ciblent justement ces secteurs.

Je ne saurais vous dire si la situation s'est améliorée ou si elle s'est aggravée, mais nous sommes aussi d'avis qu'il faut accroître le sentiment d'urgence.

Je vous donne un exemple. Le port de Saint John a déposé une demande de financement auprès du FNCC il y a près d'un an et demi pour soutenir son projet d'expansion. Ce projet répond à un besoin urgent; il améliorera considérablement la résilience et la capacité de la chaîne d'approvisionnement. Un an et demi plus tard, la demande est toujours en suspens. Voilà un exemple de long délai qu'il faudrait travailler à réduire.

M. Terry Dowdall: J'ai une autre question brève. Je sais que le gouvernement libéral va augmenter — encore une fois — la taxe sur le carbone. Vous attendez-vous à ce que cette augmentation ait une incidence sur la chaîne d'approvisionnement du Canada? Est-ce que quelqu'un voudrait répondre? Je présume que la réponse est non. Silence...

Merci beaucoup. En fait, je pense que mon temps de parole est écoulé. Ma montre indique cinq minutes.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Dowdall.

Le prochain intervenant est M. Iacono.

[Français]

Je cède la parole à M. Iacono pour cinq minutes.

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie aussi les témoins d'être parmi nous ce matin.

Monsieur Dagenais, pouvez-vous expliquer quelles ont été les répercussions de la pandémie de la COVID-19 et des problèmes de la chaîne d'approvisionnement sur le Port de Montréal?

Comment avez-vous essayé d'atténuer ces répercussions? Pouvez-vous nous dire ce qui a fonctionné et ce qui n'a pas fonctionné?

M. Daniel Dagenais: Merci, monsieur Iacono.

Effectivement, la pandémie de la COVID-19 a d'abord eu des répercussions sur la disponibilité de la main-d'œuvre et sur les opérations, étant donné l'ensemble des mesures d'hygiène qui ont été prises au cours des premiers mois.

Naturellement, par la suite, la majeure partie des répercussions était liée à la gestion de la synchronisation entre les importations et les exportations. Comme vous l'avez sûrement entendu, les marchandises et les navires doivent arriver dans un intervalle de temps précis, selon un calendrier qui est déterminé souvent des semaines, sinon des mois, à l'avance. En effet, la chaîne logistique à l'intérieur du continent prévoit l'arrivée d'un navire à une certaine date, mais si le navire arrive à une autre date, avec cinq ou six jours de retard occasionné par des difficultés dans des ports situés ailleurs sur la planète...

Le président: Excusez-moi, monsieur Dagenais. Au bas de votre écran, à gauche, pourriez-vous sélectionner votre micro?

M. Daniel Dagenais: Est-ce mieux maintenant? Je viens de sélectionner le bon micro.

Le président: On me fait signe que oui. Merci beaucoup, monsieur Dagenais.

Continuez, s'il vous plaît. Je vais ajouter du temps à la minuterie en raison de problèmes techniques.

M. Daniel Dagenais: Je disais, essentiellement, qu'il y avait d'abord eu les mesures sanitaires, rendues nécessaires par la pandémie, et des problèmes de disponibilité de la main-d'œuvre. Par la suite, nous avons dû composer, tout comme nos clients, avec les retards des navires. De plus, le fait que les marchandises à l'exportation n'arrivaient pas au même moment que les navires à l'importation a aussi provoqué des perturbations pour nos partenaires ferroviaires, qui doivent travailler selon un échéancier très serré et avec la précision d'un mécanisme d'horlogerie.

● (1230)

M. Angelo Iacono: Je vous remercie.

Monsieur Dagenais, y a-t-il quelque chose d'unique dans les défis auxquels est confronté le Port de Montréal, par rapport aux autres ports canadiens? Si oui, pouvez-vous nous en dire davantage à ce sujet?

M. Daniel Dagenais: Votre question est-elle en lien avec les chaînes d'approvisionnement actuelles?

M. Angelo Iacono: Oui.

Quelle est la différence entre le Port de Montréal et tous les autres ports au Canada?

M. Daniel Dagenais: Je vous dirais que ce n'est pas véritablement un problème, mais plutôt une occasion favorable.

Comme je le mentionnais un peu plus tôt dans mon allocution, le modèle d'affaires proposé pour venir à Montréal fait que la plupart de nos clients ont un comportement un peu différent que lorsqu'ils vont vers des ports côtiers. Notre modèle d'affaires est un modèle de port de destination. Les navires se déchargent et se rechargent donc complètement, ce qui permet à nos armateurs de mieux utiliser leurs actifs maritimes.

En contrepartie, cela offre aussi à nos partenaires ferroviaires et aux camionneurs la possibilité d'avoir autant de conteneurs à l'importation qu'à l'exportation. Il y a donc moins de mouvements de boîtes vides à nos installations; les mouvements commerciaux génèrent des revenus de fret dans les deux sens. Il y a donc une véritable occasion pour nous.

M. Angelo Iacono: Vous avez mentionné, dans votre allocution d'ouverture, que vous ne vivez pas les mêmes crises que les ports des États-Unis. Est-ce justement à cause de cela?

M. Daniel Dagenais: Effectivement, c'est bien le cas.

M. Angelo Iacono: D'accord.

Y a-t-il des changements à la réglementation qui permettraient de rendre vos opérations et la chaîne d'approvisionnement plus fluides?

M. Daniel Dagenais: Absolument. Aucune réglementation ne nous permettrait de nous protéger contre une pandémie future avec des incidences mondiales.

En contrepartie, le Port de Montréal a surmonté une période où il y a eu deux interruptions de travail, durant un conflit avec les débardeurs. Je pense qu'il faut donc prendre des mesures pour s'assurer que nos frontières maritimes demeurent ouvertes, de la même façon que l'on considère nos frontières terrestres comme étant des liens commerciaux essentiels. Je crois qu'on doit prendre position là-dessus.

Le deuxième élément qui nous intéresse beaucoup est tout ce qui est en lien avec l'innovation et la visibilité des chaînes logistiques. Plus tôt, j'ai parlé d'accès aux données, d'ensemble de collaboration et de partage de données. L'objectif serait d'avoir une meilleure visibilité à partir de l'origine et de la destination.

M. Angelo Iacono: D'accord.

Comment gérez-vous...

Le président: Merci beaucoup, messieurs Iacono et Dagenais.

[Traduction]

M. Muys est le prochain intervenant.

Monsieur Muys, vous disposez de cinq minutes. La parole est à vous.

Mme Marilyn Gladu: Je crois plutôt que c'est moi.

Le président: Oh.

Madame Gladu, la parole est à vous.

Mme Marilyn Gladu: Je vais commencer avec M. Labbé. Nous avons entendu dire que les diverses compagnies ferroviaires réinvestissent un énorme pourcentage dans l'infrastructure, mais si je regarde les petites communautés comme la mienne, Sarnia-Lambton, nous avons même de la difficulté à entretenir l'infrastructure existante.

Le gouvernement fédéral a versé des millions — mais pas des milliards — pour des études et tout le reste, mais il me semble que nous avons besoin d'une sorte d'investissement majeur, de coopération et de financement pour croître, construire le corridor Québec-Windsor et aborder la résilience dans notre chaîne d'approvisionnement.

Pouvez-vous nous dire ce dont nous avons réellement besoin du point de vue des priorités en termes de capitaux et à combien vous pensez que cela s'élèvera?

M. Sébastien Labbé: Comme vous l'avez dit, les compagnies ferroviaires investissent beaucoup d'argent dans l'infrastructure pour maintenir la fluidité et la résilience et accroître la capacité. Comme l'a signalé M. Brazeau au début, de 20 à 25 % des revenus sont réinvestis dans les dépenses en immobilisations, ce qui est énorme, et c'est toujours dans le but, comme je l'ai dit, de rester en avance sur la demande. Nous essayons toujours d'avoir une longueur d'avance sur le manque de capacité...

En ce qui concerne le montant requis dans ce domaine précis, je ne peux pas en parler. Je ne peux pas en parler, mais nous sommes toujours prêts à travailler avec nos clients et nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement pour créer des synergies et des projets qui profiteront au transport des marchandises.

Mme Marilyn Gladu: Oui, je pense que ce sont des projets d'édification de la nation et, pour vraiment atteindre le prochain niveau de compétitivité, nous devons absolument établir un partenariat entre le gouvernement fédéral et tous nos partenaires ferroviaires.

Monsieur Montpetit, vous avez parlé des problèmes concernant la pénurie de camionneurs. Je sais que la situation a été exacerbée par les exigences relatives à la vaccination mises en place au Canada. Le président Biden a en fait exempté les camionneurs qui étaient seuls dans leur camion, ou les entreprises qui comptaient moins d'une centaine d'employés. Je me demande si vous pensez que ces exemptions sont bonnes, étant donné que le Canada a négocier

cié dans le cadre de la feuille de route que le premier ministre Trudeau reproduirait ce qui se passait aux États-Unis et qu'il aurait dû négocier cette réciprocité pour, à tout le moins, aider la situation concernant la pénurie de camionneurs.

• (1235)

M. David Montpetit: Je pense que la pénurie de camionneurs est un problème beaucoup plus vaste. Si vous regardez dans tout le pays à l'heure actuelle, vous verrez que de nombreuses provinces sont touchées par cette pénurie, mais plus particulièrement l'Ontario, la Colombie-Britannique et l'Alberta. Des camionneurs prennent leur retraite, d'autres quittent le marché du travail après tout ce que nous avons vécu, y compris ce que vous avez décrit, et des gens n'intègrent pas le marché du travail.

L'une des études que j'ai vues quand la B.C. Trucking Association a fait des déclarations à l'une de mes réunions ici en février était... Nous avons probablement une pénurie de 25 000 camionneurs dans l'ensemble du pays, voire plus à ce stade-ci. Il s'agit donc d'une situation beaucoup plus vaste qu'un problème lié à la COVID. Il s'agit d'un problème permanent, qui continue de s'aggraver. Nous ne semblons pas avoir de solution pour l'instant.

Je pense que nous y prêtons une attention particulière et, d'après ce que je comprends, le gouvernement et les autorités fédérales ont pris certaines initiatives à cet égard en collaboration avec les provinces, mais il s'agit d'un problème général de main-d'œuvre que nous avons. Il n'est pas différent de certains autres problèmes, comme celui des compagnies ferroviaires, auquel certains de mes membres sont également confrontés, mais les pourcentages semblent être beaucoup plus élevés dans l'industrie du camionnage.

Mme Marilyn Gladu: Tout à fait. Ce n'est certainement pas le moment d'avoir de 10 à 20 % des gens qui sont incapables de travailler, alors que tous ceux qui ont été vaccinés, ou non, peuvent attraper et transmettre la COVID. Je pense donc qu'il y a là une possibilité.

Monsieur Dagenais, en ce qui concerne les ports de Montréal, nous avons entendu dire qu'en raison de toute la croissance des marchés d'exportation, ce serait une bonne idée pour nous d'augmenter le nombre de ports internationaux. Approuvez-vous cette idée? Pensez-vous que l'expérience du port de Montréal pourrait être utilisée à cette fin?

M. Daniel Dagenais: Je pense que les ports jouent un rôle, parfois même un rôle complémentaire l'un de l'autre. Il est absolument nécessaire de disposer d'un réseau de ports pour assurer un service à nos exportateurs canadiens. Je ne suis pas certain que nous ayons réellement besoin de plus de ports à proprement parler. Nous avons déjà 17 administrations portuaires dans tout le Canada, comme vous l'avez sans doute déjà entendu dans d'autres témoignages. Nous en avons donc beaucoup.

Nous avons certainement besoin, à certains égards et dans certaines régions, de plus d'infrastructures, d'où notre réponse avec le projet d'expansion à Contrecoeur, afin de satisfaire à cette demande en temps voulu. Comme M. Montpetit l'a mentionné plus tôt, je crois que l'infrastructure est un processus de longue haleine, qu'il s'agisse d'obtenir le financement, les approbations, les autorisations, puis enfin, la construction et la mise en service. Ce sont donc certainement des enjeux et des projets à long terme.

Mme Marilyn Gladu: Quelle infrastructure construiriez-vous plus précisément?

M. Daniel Dagenais: Ici à Montréal?

Mme Marilyn Gladu: Oui.

M. Daniel Dagenais: Pour notre part, nous construisons un terminal à conteneurs supplémentaire, car nous pensons que nous allons manquer de places vacantes dans les prochaines années. Comme je l'ai mentionné dans mon témoignage, outre la construction d'infrastructures supplémentaires, nous ne construisons pas ce que nous avons l'habitude de construire il y a 20 ou 30 ans. Nous construisons le type d'infrastructure du XXI^e siècle, c'est-à-dire des terminaux équipés pour l'alimentation à quai qui peuvent accueillir des camions qui doivent être branchés au réseau électrique.

Nous avons récemment signé une entente pour créer un corridor vert, c'est-à-dire pour utiliser le gaz naturel liquéfié comme source d'énergie pour les navires, mais aussi l'ammoniac ou le méthanol. Il est donc absolument nécessaire de rendre nos équipements plus écologiques et de veiller à ce qu'ils soient plus résistants aux changements climatiques pour la prochaine génération d'équipements.

Mme Marilyn Gladu: Excellent. Merci beaucoup.

Je pense que mon temps est écoulé.

Le président: Merci beaucoup, madame Gladu.

Le prochain intervenant est M. Rogers. Vous avez cinq minutes. La parole est maintenant à vous.

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

Merci à tous nos témoins aujourd'hui. J'ai trouvé très intéressant de vous entendre relever, je suppose, les principales causes des problèmes de chaîne d'approvisionnement dans l'ensemble du pays.

Lorsque nous parlons de tous les problèmes liés aux feux de forêt en Colombie-Britannique et dans l'Ouest canadien, aux inondations et au froid extrême, ainsi que de la situation nationale et internationale, nous entendons les gens parler des problèmes de la chaîne d'approvisionnement causés par la COVID.

Je suppose que c'est une question très simple, de base, pour ceux qui veulent s'exprimer sur ce sujet. Admettons que nous vivions dans un monde où la COVID n'avait pas existé depuis les deux dernières années, serions-nous aux prises avec les mêmes problèmes de chaîne d'approvisionnement?

M. Brazeau et M. Montpetit peuvent peut-être se prononcer là-dessus.

• (1240)

M. Marc Brazeau: Vous avez le microphone, monsieur Montpetit. Je serai ravi de prendre la parole après vous.

M. David Montpetit: Très bien. Ça me va.

C'est une bonne question. Je crois que si l'on retirait la COVID de l'équation, on serait tout de même dans une situation très semblable à celle à laquelle nous sommes confrontés à l'heure actuelle. Il y a peut-être un déséquilibre dans la chaîne d'approvisionnement. Nous aurions peut-être un déséquilibre moins important que celui que nous observons actuellement, ainsi que certains de ses effets. Mais si vous considérez l'aspect climatique, si vous considérez une grande partie des bouleversements que nous avons connus ici au cours des deux dernières années et demie, entre les barrages, le climat, les interruptions de travail, etc. Par conséquent, comme je l'ai signalé précédemment, les problèmes que nous avons connus ont commencé bien avant la COVID, et ils continueront d'être là bien après la COVID. C'est mon point de vue.

M. Marc Brazeau: Merci, monsieur Rogers, de la question. Je suis d'accord avec M. Montpetit. En fait, les barrages ferroviaires ont eu lieu avant la COVID, et nous en avons ressenti les effets pendant des semaines.

Nous avons tiré de grandes leçons de la COVID, et il peut y avoir des leçons qui contribueront à améliorer la chaîne d'approvisionnement à l'avenir. J'ai mentionné l'assouplissement de certaines des questions réglementaires. L'assouplissement réglementaire que nous avons enregistré a été très utile et très important, car dans le cas des chemins de fer, nous étions considérés comme étant des services essentiels. Nous avons continué à assurer des services dès le premier jour de la COVID, mais nous avons dû procéder à quelques ajustements. Toutes les compagnies ferroviaires ont fait des ajustements, mais le gouvernement fédéral est également intervenu et a apporté un certain allègement réglementaire. Je dirais donc que cela va bien au-delà de la COVID, mais il y a des leçons à tirer de la COVID qui pourraient nous faire avancer et peut-être améliorer la chaîne d'approvisionnement à l'avenir également.

M. Churence Rogers: Merci beaucoup. Je vous suis reconnaissant de ces observations.

Monsieur Montpetit, vous avez parlé d'un examen de la chaîne d'approvisionnement. Qu'est-ce qui a été fait au cours des 5 à 10 dernières années, en particulier dans votre province, pour résoudre les problèmes de la chaîne d'approvisionnement, et ces tentatives de solutions ont-elles amélioré la situation?

M. David Montpetit: Dans l'Ouest, et plus particulièrement à Vancouver, des travaux ont été réalisés au cours des 5 à 7 dernières années, je dirais. Une partie de ce travail a été couronné de succès. Je pense que tout ce que nous pouvons faire pour contribuer financièrement, avec le financement du corridor commercial national, entre autres, sera certainement utile. Chaque petit geste compte. La question est de savoir où nous dépensons l'argent et si nous en avons vraiment pour notre argent, pour ainsi dire.

Pour revenir aux remarques précédentes, je pense que la gestion d'un tableau de bord, pour ce qui est de la manière dont nous utilisons les fonds, serait importante. J'ai vu une mise à jour il y a quelque temps. Je pense que c'était en décembre en fait, sur la situation des projets approuvés par rapport aux projets terminés et les délais. Certains d'entre eux sont beaucoup plus rapides — nous pourrions les appeler des solutions faciles — et bon nombre d'entre eux sont des changements majeurs qui doivent être apportés à l'infrastructure.

Je pense que nous avons accompli quelques progrès, mais je crois qu'il y a encore beaucoup de travail à faire. Pour couronner le tout, nous avons eu les feux de forêt et les inondations, qui ont compliqué les choses, mais qui nous ont aussi ouvert les yeux sur ce que nous devons faire, non pas maintenant, mais au cours des 50 prochaines années, pour gérer à nouveau une initiative de la sorte.

M. Churence Rogers: Monsieur le président, j'ai une autre question rapide. Mme Hardy ou M. Labbé pourraient y répondre.

La hausse des prix du pétrole et du gaz a-t-elle eu une incidence sur votre chaîne d'approvisionnement et, le cas échéant, de quelle manière?

Mme Joan Hardy: Merci de cette question, monsieur Rogers. Le carburant représente évidemment un coût important pour le chemin de fer. Il a donc une incidence sur nos activités et les expéditions de nos clients, c'est certain. Nous le surveillons de très près et faisons de notre mieux pour nous protéger, ainsi que nos clients, contre la hausse des coûts associée au carburant.

• (1245)

M. Sébastien Labbé: Je ferais les mêmes observations que Mme Hardy.

M. Churence Rogers: Merci beaucoup.

Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

Le président: Merci beaucoup, monsieur Rogers. Il vous reste six secondes, alors c'est parfait, et je vous en suis très reconnaissant.

[Français]

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

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adressera à M. Dagenais.

Au Bloc québécois, nous plaidons beaucoup en faveur de l'électrification des transports, dont celle des camions et celle de toutes les infrastructures portuaires. C'est notamment le cas de mon collègue Mario Beaulieu, dont la circonscription, La Pointe-de-l'Île, se trouve près des installations de Montréal. Premièrement, nous trouvons que c'est moins bruyant et plus écologique; deuxièmement, cela augmente en même temps l'acceptabilité sociale de ces types de projets.

J'aimerais savoir ce qui est prévu pour Contrecœur en matière d'électrification, mais aussi où en est le Port de Montréal, de façon générale, à cet égard. Y a-t-il des projets de ce côté-là?

M. Daniel Dagenais: Je vous remercie de votre question.

Pour ce qui est de Contrecœur, dans un premier temps, au moment des premières prises de contact avec l'ensemble des partenaires pour obtenir les autorisations, nous nous sommes engagés, dès le départ, à procéder à l'électrification là où c'était techniquement possible. Ainsi, des mesures en vue du déploiement de l'électrification de l'équipement de manutention et des navires à quai vont être mises en place dès le départ. Nous avons déjà pris un engagement à cet égard.

Sur l'île de Montréal, où il y a un cadre bâti, l'Administration portuaire et ses partenaires privés, les locataires du port, ont fait des investissements majeurs.

Nous avons fait des investissements importants dans l'électrification de l'équipement. Je pense aux grues-portiques dans les cours pour la livraison des conteneurs ou à la transformation de génératrices à conteneurs réfrigérés. De concert avec Hydro-Québec, nous avons modifié des branchements électriques à la grille d'hydroélectricité.

Nous avons aussi mis en avant une stratégie assez ambitieuse. En fait, nous avons créé un réseau de branchements électriques à quai de plus de 25 connexions, qui permettent de réduire l'émission de milliers de tonnes de gaz à effet de serre par année lorsque les navires sont amarrés au port de Montréal.

M. Xavier Barsalou-Duval: Excusez-moi de vous interrompre, monsieur Dagenais, mais j'aimerais avoir l'occasion de poser une dernière question.

Monsieur Labbé, je me suis senti vraiment désarmé par vos réponses. En fait, si votre niveau d'engagement à l'égard du français témoigne de l'engagement du reste des représentants du CN, je pense que nous avons toutes les raisons de nous inquiéter. Je n'ai pas du tout senti que la situation vous préoccupait. J'ai même plutôt senti de l'indifférence.

J'aimerais vous donner l'occasion de me prouver que je me trompe.

M. Sébastien Labbé: Je vous remercie de votre commentaire et de votre question.

Je ne vois pas pourquoi vous percevez de l'indifférence de ma part. L'engagement du CN me tient à cœur et c'est quelque chose qui sera pris en considération.

Alors, si vous avez perçu un sentiment d'indifférence de ma part, sachez que ce n'était pas mon intention.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Labbé.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Le prochain intervenant est M. Bachrach, pour deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Je vais reprendre avec M. Labbé. Je veux parler un peu des marchandises dangereuses. Comme vous le savez, c'est une grande préoccupation pour les collectivités de notre région. Cela a certainement une incidence sur l'économie du nord-ouest de la Colombie-Britannique ces jours-ci. Nous avons vu deux terminaux de propane liquide être construits sur la côte Ouest, et le gouvernement de la Colombie-Britannique vient d'approuver une proposition pour un troisième terminal. À un niveau très élevé, pour que je puisse comprendre, diriez-vous que le risque pour les communautés le long du corridor ferroviaire augmente avec la hausse des volumes de marchandises dangereuses expédiés par l'entremise de leurs communautés?

M. Sébastien Labbé: Je ne peux pas répondre à cela. Je ne sais pas trop. Je pense qu'il y a de nombreux facteurs atténuants pour gérer le risque.

M. Taylor Bachrach: Êtes-vous tous familiers avec le transport de marchandises dangereuses par le CN dans le nord-ouest de la Colombie-Britannique?

• (1250)

M. Sébastien Labbé: Oui, de façon générale.

M. Taylor Bachrach: Connaissez-vous les trains précis et l'évaluation de l'itinéraire précise qui a été effectuée?

M. Sébastien Labbé: Je ne suis pas au courant de l'évaluation en soi, mais je sais que nous réalisons un grand nombre de ces évaluations. Je connais l'itinéraire. Je suis presque sûr que c'est celui qui va à Prince Rupert, n'est-ce pas?

M. Taylor Bachrach: C'est exact. Il y a eu une augmentation marquée du transport de marchandises dangereuses le long du corridor ferroviaire. Y a-t-il eu une quelconque évaluation des risques régionaux en réponse à des préoccupations que les communautés ont soulevées?

M. Sébastien Labbé: Je ne peux pas parler de préoccupations précises qui ont été soulevées ou d'évaluations précises qui ont été réalisées, mais nous menons des évaluations des risques à maintes reprises et sur une base régulière, selon le corridor commercial ou la marchandise que l'on veut transporter, ce qui inclut la trajectoire, la conduite des trains et la conception du wagon.

M. Taylor Bachrach: Je n'ai pas l'impression d'aller très loin avec cette série de questions, alors je vais revenir à la divulgation de renseignements sur le climat. J'ai fait remarquer tout à l'heure l'engagement pris par le CN en 2020 à l'égard des recommandations du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques. Le gouvernement fédéral s'oriente vers une divulgation obligatoire des risques financiers liés aux changements climatiques. Les recommandations du groupe de travail portent sur la divulgation volontaire.

Le CN appuie-t-il l'orientation du gouvernement fédéral concernant la divulgation obligatoire des risques climatiques?

M. Sébastien Labbé: Je ne peux pas me prononcer sur ce sujet précis. Il faudrait que j'assure un suivi à l'interne.

M. Taylor Bachrach: D'accord, pourriez-vous revenir au Comité...

Le président: Merci, monsieur Bachrach et monsieur Labbé.

La prochaine intervenante, encore une fois, est Mme Gladu.

Madame Gladu, vous avez cinq minutes. Vous avez à nouveau la parole.

Mme Marilyn Gladu: Merci, monsieur le président, du tour du chapeau.

Nous allons revenir à M. Labbé. Toutes les provinces ont pratiquement levé toutes leurs exigences de vaccination, si bien que 3,5 millions de Canadiens non vaccinés côtoient des Canadiens vaccinés partout, sauf dans les avions et les trains. Seriez-vous en faveur de la levée de l'obligation de vaccination dans les trains?

M. Sébastien Labbé: Nous suivons le mandat du gouvernement qui est en place à l'heure actuelle, alors...

Mme Marilyn Gladu: Bien entendu, mais si le gouvernement décidait de supprimer l'obligation, cela serait-il favorable à vos affaires?

M. Sébastien Labbé: Je ne pense pas qu'il y ait un changement radical. La vaccination obligatoire a bel et bien eu des répercussions, mais ce n'est pas la plus importante répercussion sur la chaîne d'approvisionnement à l'heure actuelle.

Mme Marilyn Gladu: Très bien.

Je veux parler un peu de l'incidence de la main-d'oeuvre dans la résilience de la chaîne d'approvisionnement, car nous avons entendu dire qu'il y avait une pénurie de main-d'oeuvre dans de nombreux endroits, avec des marins et peut-être avec des employés formés.

Si vous me permettez de commencer avec M. Dagenais, au port, quelles sont vos préoccupations concernant la main-d'oeuvre et que devrait faire le gouvernement fédéral, le cas échéant?

M. Daniel Dagenais: Durant la pandémie de COVID, nous avons bien entendu éprouvé des difficultés à pourvoir tous nos postes en raison des mesures sanitaires et d'hygiène et des directives en matière d'isolement, mais, pour l'avenir, nous sommes certes préoccupés par la disponibilité de la main-d'oeuvre pour pourvoir des postes au sein de l'administration portuaire elle-même,

car nous offrons de bonnes conditions de travail, mais les horaires sont très atypiques. Le travail les week-ends, les soirs et par quarts est de moins en moins attrayant, alors nous essayons de veiller à créer un milieu de travail qui répond aux attentes des nouveaux ouvriers et travailleurs, qui exigent un équilibre plus stable entre le travail et leur vie personnelle. Nous en tenons compte.

Mme Marilyn Gladu: D'accord.

Monsieur Rodgers, pouvez-vous nous parler des préoccupations que vous avez au sujet de la main-d'oeuvre?

M. Bruce Rodgers: Nos membres ont du mal à recruter des employés bien formés. Les gens semblent délaisser l'industrie dans son ensemble. C'est tout un défi d'attirer des gens dans notre secteur. Nous avons parlé de la pénurie dans l'industrie du camionnage, mais il y a des pénuries ailleurs. Travailler au sein de la chaîne d'approvisionnement n'est pas nécessairement très attirant en ce moment. Les défis sont grands. Nous avons parlé du fait que la chaîne d'approvisionnement est perturbée depuis deux ans. Ce n'est tout simplement plus un domaine dans lequel il est agréable de travailler.

Dans tous les secteurs de la chaîne d'approvisionnement, nous sommes confrontés à des difficultés.

Mme Marilyn Gladu: Monsieur Brazeau, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Marc Brazeau: Je vais faire écho aux commentaires de M. Dagenais. Le secteur ferroviaire a de plus en plus de difficulté à attirer des employés, car c'est un secteur qui fonctionne 24 heures par jour, sept jours par semaine. C'est un milieu où le travail peut être très dur, mais qui peut être aussi très valorisant. Le secteur ferroviaire offre des possibilités de carrière très enrichissantes, alors, ce que nous devons faire, et nous avons déjà commencé d'ailleurs, c'est expliquer et promouvoir les avantages de travailler dans le secteur, afin que les gens soient au courant des emplois offerts et de la possibilité d'y mener une carrière fructueuse.

Nous redoublons d'efforts pour transmettre de l'information sur les carrières possibles et en faire la promotion parce que nous devons le faire. Nous devons attirer davantage de personnes au sein de notre industrie.

• (1255)

Mme Marilyn Gladu: Monsieur Montpetit, j'ai la même question pour vous.

M. David Montpetit: Nos membres éprouvent également des difficultés, mais la situation dépend de l'endroit où ils se trouvent. S'ils sont dans de petites collectivités, et qu'ils constituent l'une des principales sources d'emplois, les choses sont peut-être un peu plus faciles, mais dans d'autres endroits, ils sont en concurrence avec plusieurs autres industries, comme nous l'avons tous souligné, je crois. Dans certains cas, il s'agit d'un travail de 9 à 5, je dirais, qui offre un équilibre normal entre le travail et la vie personnelle, mais dans bien des cas, il s'agit d'un travail par quarts. Ce type de travail est beaucoup plus difficile, surtout si la personne doit s'absenter de la maison pendant de longues périodes. Tout le monde est dans le même bateau en ce moment.

La question est de savoir comment nous allons aller de l'avant. Allons-nous modifier les politiques qui sont en place en matière d'immigration pour faire venir davantage de gens au Canada en vue de pourvoir les postes vacants?

Mme Marilyn Gladu: C'est très bien.

Madame Hardy, avez-vous des commentaires?

Mme Joan Hardy: Oui. Je vous remercie pour la question.

Le marché de l'emploi est en ébullition en ce moment. Nous avons réussi à maintenir nos effectifs essentiellement au même niveau qu'il y a un an. Nous avons mis en oeuvre un plan d'embauche très audacieux cette année.

Entre autres, nous embauchons dans de nombreuses petites localités. Étant donné que le coût de la vie peut être très élevé dans certaines de ces petites localités, nous prenons des mesures, comme y construire des logements pour les employés que nous embauchons. Nous prenons des mesures très importantes pour nous assurer de pourvoir nos postes vacants.

Mme Marilyn Gladu: Ma prochaine question s'adresse à vous tous...

Le président: Je vous remercie beaucoup, madame Gladu.

Je vous remercie beaucoup, madame Hardy, pour votre réponse.

Les dernières questions appartiennent à Mme Koutrakis.

La parole est à vous pour cinq minutes.

[Français]

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

Je remercie tous les témoins de leur belle contribution à notre discussion cet après-midi.

Je m'adresserai d'abord à M. Rodgers ou à Mme Kuzeljevich.

Quels sont les pays les plus performants en matière de transport de marchandises? Quelles sont les clés de leur succès dont le Canada pourrait s'inspirer?

[Traduction]

M. Bruce Rodgers: C'est une question très intéressante. Merci de l'avoir posée.

Tous les pays dans le monde éprouvent des difficultés dans une large mesure. L'Amérique du Nord et l'Europe vivent des difficultés dans différents secteurs.

Je dirais que les meilleures chaînes d'approvisionnement se trouvent en Asie. C'est attribuable au fait que les pays d'Asie agissent beaucoup plus rapidement pour se doter de l'infrastructure nécessaire. Leurs ports fonctionnent de façon très efficace. De façon générale, ils contrôlent la plupart des exportations mondiales. Ce sont eux qui sont aux commandes, tandis que le reste des pays du monde dépendent d'eux pour obtenir leurs produits.

Voilà ma réponse à votre question.

Mme Annie Koutrakis: Croyez-vous que la réglementation nuit à notre efficacité, comparativement à la réglementation chinoise, ou est-ce un facteur qui n'entre pas en jeu?

M. Bruce Rodgers: Tout à fait. Nous en avons parlé en ce qui a trait à l'infrastructure.

Je vais revenir un peu en arrière. S'agissant de l'infrastructure, nous avons le Fonds national des corridors commerciaux, mais quelle est notre stratégie commerciale nationale pour l'utilisation de ces fonds? Nous avons besoin d'une stratégie à long terme qui détermine où investir cet argent. Les gens ne devraient pas avoir à

proposer de nouveaux projets. Nous devrions savoir quels projets entreprendre.

Plusieurs des témoins d'aujourd'hui ont abordé la question de notre infrastructure. Au mieux, je dirais qu'elle est fragile, et qu'elle ne fonctionne plus lorsqu'il y a des perturbations. Nous avons fait face à d'importantes perturbations au cours des deux dernières années.

Mme Annie Koutrakis: Je vous remercie.

[Français]

Ma dernière question s'adressera à M. Dagenais.

Je suis heureuse de vous voir encore une fois, par Zoom cette fois.

Quels changements pourraient être apportés à la gouvernance des ports canadiens pour atteindre une meilleure performance et de meilleures relations avec les communautés environnantes?

• (1300)

M. Daniel Dagenais: Je vous remercie de votre question.

Lorsqu'on prend quelques instants pour observer le marché et pour regarder à l'international ce qui fonctionne bien pour les autres, on fait rapidement un constat. Tout comme Internet, qui fonctionne en réseau, les ports qui fonctionnent en réseau sont mieux organisés dans les pays où c'est permis et dans les pays où on peut créer des alliances stratégiques en complémentarité, et surtout en synergie.

Si l'on voulait apporter des améliorations, je crois qu'une plus grande flexibilité à cet égard pourrait certainement faciliter et augmenter la souplesse, et surtout la résilience du réseau portuaire canadien.

Mme Annie Koutrakis: Comment pouvons-nous mieux concurrencer les ports américains? Pourrions-nous être un peu plus compétitifs?

M. Daniel Dagenais: Absolument.

Naturellement, le gouvernement fédéral américain fait de très grands investissements dans ses installations portuaires, notamment pour augmenter leur capacité. La fin de semaine dernière, on a appris que 1,5 milliard de dollars seraient consentis à la desserte ferroviaire. Notre pays a été construit sur la base d'un réseau ferroviaire, et une infrastructure est donc déjà en place. Nous avons déjà des leviers à notre disposition pour remplir le mandat et répondre aux besoins des chaînes logistiques des importateurs et des exportateurs canadiens.

Pour faire un petit retour, je vous dirais que l'accessibilité et la visibilité de l'ensemble de la chaîne logistique m'apparaissent être une avenue intéressante. Cela nous mettrait probablement devant de l'ensemble de nos compétiteurs, dont les ports américains.

Mme Annie Koutrakis: Monsieur le président, me reste-t-il encore un peu de temps?

Le président: Il vous reste 40 secondes, madame Koutrakis.

Mme Annie Koutrakis: D'accord. Merci beaucoup.

[Traduction]

Ma prochaine question s'adresse à quiconque veut bien y répondre.

Selon vous, quels sont les principaux goulots d'étranglement qui nuisent à l'efficacité du transport des marchandises?

M. Daniel Dagenais: Pour revenir à ce que je viens de dire, je dirais la fragmentation des chaînes d'approvisionnement, car il y a des gens qui travaillent pour obtenir leur propre petite part du gâteau. Lorsque les gens ne voient pas la chaîne dans son ensemble, dans son entièreté, depuis le point d'origine jusqu'à la destination finale, cela nuit à l'efficacité.

M. David Montpetit: Je pense que ne pas avoir d'autres options à notre disposition constitue un énorme problème en ce moment, et nous risquons de nous retrouver avec un problème semblable à celui que nous avons connu l'an dernier en Colombie-Britannique.

Il y a quelques grands ports qui sont dominants, et nous avons constaté que, sans plan d'urgence, l'économie canadienne peut se retrouver paralysée. Ce sont des problèmes sur lesquels nous devons nous pencher.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, madame Koutrakis.

[Traduction]

Je vous remercie beaucoup, monsieur Montpetit.

Chers collègues, je vous remercie pour vos excellentes questions aujourd'hui.

Je tiens à profiter de l'occasion pour remercier, au nom du Comité, tous les témoins pour leurs témoignages et le temps qu'ils nous ont consacré aujourd'hui. Vos propos ont été très utiles.

J'aimerais demander une dernière chose à nos témoins. Si vous avez des renseignements supplémentaires à nous fournir ou des éléments à ajouter aux réponses que vous avez données, n'hésitez surtout pas à nous les transmettre. Nous allons veiller à ce que nos analystes en tiennent compte lorsqu'ils prépareront le rapport final.

Mme Gladu m'a aussi demandé de vous encourager à embaucher des visiteurs ukrainiens. Pour l'instant, nous ne les appelons pas des « réfugiés », mais plutôt des visiteurs. Ils viennent au Canada et ils sont à la recherche d'un emploi.

Cela étant dit, je vous remercie tous encore une fois. La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>