

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT AUX RECOMMANDATIONS

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
<p>1 Que le gouvernement du Canada travaille avec d'autres ordres de gouvernement, les communautés autochtones et le secteur privé à prévoir et à concevoir des mesures d'urgence au cas où de futures situations d'urgence liées au climat, telles que la chaleur extrême, les incendies de forêt, les inondations et la fonte du pergélisol, perturberaient la chaîne d'approvisionnement canadienne.</p>	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Le gouvernement du Canada reconnaît que les chaînes d'approvisionnement mondiales ont été frappées par des chocs simultanés – l'offre et la demande en raison d'une période pandémique prolongée, des pénuries de main-d'œuvre et des perturbations causées par des événements météorologiques extrêmes provoqués par un climat changeant.</p> <p>Le gouvernement du Canada travaille avec d'autres ordres de gouvernement, les communautés autochtones et le secteur privé pour investir et planifier au niveau national, en alignant les efforts des secteurs public et privé pour s'assurer que les chaînes d'approvisionnement du Canada sont capables de résister aux chocs imminents.</p> <p>Par exemple, le 24 novembre 2022, Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) a annoncé la première Stratégie nationale d'adaptation (SNA) du Canada pour un engagement final, ainsi que le Plan d'action sur l'adaptation du gouvernement du Canada (PAAGC), qui comprend 1,6 milliard de dollars de nouveaux engagements financiers fédéraux. La SNA trace une voie commune et établit une orientation commune pour un Canada plus résilient aux changements climatiques grâce à des routes, des ponts, des égouts et d'autres infrastructures résilientes; des collectivités plus saines; une biodiversité et une conservation de la nature accrues; et une économie et des travailleurs plus résilients aux changements climatiques.</p> <p>Depuis 2018, les ministres des Transports fédéral, provinciaux et territoriaux (FPT) rencontrent les dirigeants des organisations autochtones nationales avant leur réunion d'affaires annuelle afin de mieux comprendre les priorités et les perspectives des dirigeants autochtones nationaux en matière de transport. Cette réunion est dirigée par le ministre des Transports. En 2022, des dirigeants de l'Assemblée des Premières Nations, de l'Inuit Tapiriit Kanatami, du Ralliement national des Métis, du Congrès des peuples autochtones et de l'Association des femmes autochtones du Canada y ont participé. À l'avenir, il sera important de veiller à ce que les groupes autochtones continuent de participer aux travaux visant à améliorer la fluidité, l'efficacité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement nationale.</p> <p>Du point de vue de la sécurité publique, le plan d'action FPT de la Stratégie de sécurité civile (SSC) est le mécanisme de mise en œuvre de la SSC pour le Canada. La stratégie officielle de réduction des risques de catastrophes du Canada recense les priorités FPT qui renforceront la résilience du Canada d'ici 2030. Dans la dernière édition, le plan d'action intérimaire de la SSC FPT 2021-2022, les gouvernements FPT ont relevé des mesures pour améliorer la collaboration FPT globale, accroître la compréhension des risques de catastrophe, réduire les risques d'inondation, renforcer les communications d'urgence et améliorer les programmes de reprise après sinistre.</p>

Recommandation du Comité		Réponse du gouvernement
		<p>Les outils d'intervention comprennent, en outre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le Profil national des risques, une évaluation stratégique nationale des risques et des capacités en matière de catastrophes naturelles. • L'Évaluation tous risques fournit un cadre commun pour l'évaluation des risques pour tous les risques en utilisant des données qualitatives et quantitatives.
2	<p>Que le gouvernement du Canada travaille avec Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada, le ministre du Travail, les organisations syndicales, les autres ordres de gouvernement et les intervenants du secteur privé à élaborer un volet d'immigration afin de combler spécifiquement les pénuries de main-d'œuvre au sein du secteur des transports, comme les postes de camionneurs, de pilotes, de marins, de techniciens qualifiés, etc., et d'encourager l'insertion en emploi de membres de groupes traditionnellement sous-représentés dans certains métiers.</p>	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Le gouvernement continuera de s'attaquer aux pénuries de main-d'œuvre et de compétences dans l'ensemble du Canada, notamment par des éléments tels que des filières d'immigration spécialisées et la reconnaissance des titres de compétences étrangers, afin de combler les pénuries de main-d'œuvre dans le secteur des transports.</p> <p>Cette recommandation est actuellement traitée par le biais d'options qui comprennent : Entrée Express, le système phare de gestion des demandes du Canada pour ceux qui cherchent à immigrer de façon permanente dans le cadre du programme fédéral des travailleurs qualifiés; du programme fédéral des métiers spécialisés; de la catégorie de l'expérience canadienne et d'une partie du programme des candidats des provinces. Les programmes gérés par le système Entrée Express attirent des travailleurs étrangers qualifiés qui souhaitent vivre au Canada de façon permanente et dont les compétences sont recherchées.</p> <p>Depuis le 16 novembre 2022, deux autres professions du secteur des transports (conducteurs/conductrices de camions de transport et conducteurs/conductrices d'autobus et opérateurs/opératrices de métro et autres transports en commun) sont devenues admissibles dans le cadre des programmes fédéraux hautement qualifiés, ainsi que dans la partie du programme des candidats des provinces gérée par Entrée Express.</p>
3	<p>Que Transports Canada collabore avec les provinces et territoires, ainsi qu'avec Emploi et Développement social Canada, le ministre du Travail, la ministre du Commerce international, de la Promotion des exportations, de la Petite entreprise et du Développement économique, les autres ordres de gouvernement, le secteur privé et des organisations syndicales afin d'offrir des programmes tels que le Programme d'appui aux solutions sectorielles pour la main-d'œuvre pour aider à combler les pénuries de main-d'œuvre actuelles et anticipées dans le secteur des transports, ainsi que de promouvoir l'insertion en emploi de membres de groupes traditionnellement</p>	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Afin d'accroître la diversité dans le secteur des transports et d'atténuer les pénuries de main-d'œuvre, le gouvernement encourage activement l'entrée de groupes traditionnellement sous-représentés par le biais d'initiatives telles que le Programme d'emploi et de carrière en transport de Transports Canada (TC). Ce programme comprend un site Web et des médias sociaux pour aider à sensibiliser aux possibilités d'emploi; un investissement de 35 millions de dollars par le biais du Plan de protection des océans (PPO) pour soutenir la formation des Premières Nations, des Inuits, des Métis et des femmes en vue de leur intégration dans l'industrie maritime, et un financement de neuf millions de dollars à l'Institut technique des Premières Nations (ITPN) pour améliorer les installations de formation et former des pilotes autochtones. Le gouvernement a également travaillé avec l'industrie sur des programmes spécifiques financés par l'industrie, notamment le programme Career ExpressWay de Trucking HR Canada, qui recense, prépare, forme et intègre les jeunes Canadiens à des emplois dans le secteur du camionnage et de la</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
	<p>sous-représentés dans certains secteurs.</p>	<p>logistique.</p> <p>TC continue de travailler avec Emploi et Développement social Canada (EDSC) afin d’harmoniser les efforts pour relever les défis du marché du travail dans le secteur des transports. Le Programme d’appui aux solutions sectorielles pour la main-d’œuvre d’EDSC a attribué deux projets liés au transport (jusqu’à 46 millions de dollars de financement à Trucking HR Canada, et jusqu’à 39 millions de dollars au Conseil canadien de l’aviation et de l’aérospatiale), afin d’aider les employeurs à recruter et à conserver des travailleurs dans les professions clés de ces secteurs du transport. Les programmes d’EDSC comme le programme pilote de Préparation des femmes à l’emploi, le programme Compétences pour réussir, le Programme de formation pour les compétences et l’emploi destiné aux Autochtones et le Fonds pour les compétences et les partenariats, entre autres, peuvent également contribuer à atténuer les pénuries dans le secteur des transports en soutenant la formation des groupes sous-représentés dans la main-d’œuvre.</p> <p>Ces projets favoriseront une main-d’œuvre diversifiée et inclusive en soutenant les participants et les groupes sous-représentés en fournissant des soutiens globaux tels que le transport, l’hébergement et/ou les frais de garde d’enfants directement aux individus, afin de réduire les obstacles qui les empêcheraient autrement de participer aux projets et au secteur.</p> <p>Par le biais du Programme d’établissement, Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada finance des organisations tierces pour qu’elles fournissent un large éventail de services liés à l’emploi aux nouveaux arrivants au Canada. Ces services fournissent aux nouveaux arrivants des informations et des soutiens pour accéder au marché du travail, y compris dans les secteurs prioritaires tels que le secteur des transports.</p>
4	<p>Que le gouvernement du Canada continue d’encourager les groupes de travailleurs et les employeurs importants de l’industrie des transports, notamment les opérateurs ferroviaires et les ports maritimes, à conclure des conventions collectives à long terme afin d’éviter des interruptions de travail coûteuses et d’assurer aux expéditeurs une plus grande prévisibilité.</p>	<p>Le gouvernement prend acte de la recommandation, et des mesures sont en cours par le biais des politiques et programmes existants.</p> <p>Le gouvernement du Canada respecte le processus de négociation collective et prend acte de cette recommandation. TC travaille en étroite collaboration avec d’autres ministères fédéraux, tels que le Programme du travail au sein d’EDSC.</p> <p>Le gouvernement ne commente pas les négociations de conventions collectives en cours et ne tente pas d’influencer le contenu ou les résultats. La convention collective est le produit de la négociation entre deux parties : le syndicat et l’employeur. La durée d’une convention collective fait l’objet de négociations entre les deux parties et est fondée sur divers facteurs pertinents.</p> <p>Le gouvernement, par l’intermédiaire du Service fédéral de médiation et de conciliation (SFMC), fournit une aide au règlement des différends et au développement des relations aux syndicats et aux employeurs relevant de la compétence du <i>Code canadien du travail (Code)</i>, y compris les secteurs du transport ferroviaire et maritime.</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
		<p>Le SFMC offre aux employeurs et aux employés syndiqués un soutien en matière de règlement des différends grâce aux services d'agents de conciliation et de médiation tiers neutres, dont le mandat est d'aider les deux parties à parvenir à un accord mutuel. En outre, le SFMC offre des services de développement des relations afin de prévenir les conflits avant qu'ils ne surviennent, ainsi que des services de médiation des griefs. Ce sont là autant de moyens de résoudre les désaccords et d'améliorer les relations industrielles pendant la durée de la convention collective.</p> <p>Les services et le soutien fournis par le SFMC ont de solides antécédents de réussite. Par exemple, au cours de l'exercice 2021-2022, 99 pour cent de tous les cas soumis au SFMC ont été réglés sans arrêt de travail.</p>
5	<p>Que le gouvernement du Canada, en ce qui concerne les juridictions sous réglementation fédérale, envisage l'adoption de mesures législatives visant à désigner le fonctionnement des principaux corridors de la chaîne d'approvisionnement comme étant un service essentiel et à imposer des peines plus sévères à toute personne ou à tout groupe entravant illégalement la circulation le long de ces corridors, tout en protégeant les droits des Canadiens qui souhaitent manifester dans le respect de la loi et de façon pacifique.</p>	<p>Le gouvernement prend acte de cette recommandation et un examen plus approfondi est nécessaire.</p> <p>Le gouvernement continuera de collaborer avec tous les ministères afin d'examiner et de résoudre cette vulnérabilité permanente des chaînes d'approvisionnement du Canada.</p> <p>Les récents blocages visant les infrastructures essentielles de commerce et de transport du Canada ont renforcé l'importance clé de ces infrastructures pour l'économie nationale et ont mis en évidence les défis que pose la résolution de telles perturbations dans un contexte multijuridictionnel. Dans le cas des blocages prolongés aux postes frontaliers au début de 2022, les outils existants pour résoudre les manifestations ont été jugés inadéquats et ont entraîné en partie l'adoption de mesures d'urgence aux niveaux fédéral et provincial. Les blocages ont entraîné des répercussions négatives importantes, tant en termes d'atteinte directe à des milliards de dollars d'échanges commerciaux que de perte de confiance des États-Unis (É.-U.) dans la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement canadienne, compte tenu de notre forte dépendance à l'égard du commerce transfrontalier et de la nature intégrée de nombreux secteurs manufacturiers ancrés dans des modèles de livraison juste à temps.</p> <p>Le Groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement a également identifié une nouvelle législation fédérale potentielle ou d'autres mesures ciblant les perturbations intentionnelles des infrastructures essentielles de commerce et de transport du Canada. Dans son rapport d'octobre 2022, il a recommandé au gouvernement de « <i>protéger les corridors, les passages frontaliers et les portes d'entrée contre les perturbations et les interruptions afin d'assurer un accès sans entrave aux modes de transport commercial et la continuité du mouvement de la chaîne d'approvisionnement.</i> ». Des problèmes connexes et des lacunes perçues ont également été signalés lors des comparutions de témoins devant la Commission sur l'état d'urgence d'octobre à décembre 2022.</p>
6	<p>Que le gouvernement du Canada cherche à remédier à la pénurie de main-d'œuvre dans le secteur des traversiers et plus largement le secteur maritime en accélérant</p>	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>En ce qui concerne le secteur maritime en particulier, comme le souligne cette recommandation, le</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
<p>le processus de reconnaissance des marins formés à l'étranger, et en travaillant à celle des permis internationaux d'officier de marine et d'ingénieur ainsi qu'à leur reconnaissance professionnelle.</p>	<p>gouvernement continue de mettre de l'avant des initiatives visant à faciliter la reconnaissance des titres de compétence étrangers, y compris des modifications à la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> afin d'établir des accords réciproques de certification. Le gouvernement a négocié cinq accords réciproques dans le secteur maritime pour reconnaître au Canada certains certificats délivrés par des pays étrangers (p. ex. la Norvège, la France, l'Ukraine, l'Australie et la Géorgie), afin de contribuer à remédier à la grave pénurie de marins au Canada, et il est en train de conclure des accords avec 10 autres pays.</p> <p>De plus, le Programme de reconnaissance des titres de compétences étrangers (RTCE) soutient l'intégration des nouveaux arrivants qualifiés sur le marché du travail en finançant les provinces et les territoires (PT), les autorités de réglementation et les organisations pour améliorer les processus de reconnaissance des titres de compétences étrangers en finançant des projets qui rendent le système de reconnaissance des titres de compétences plus rapide et plus efficace, en fournissant des prêts et des services de soutien pour aider les nouveaux arrivants qualifiés à naviguer dans le processus de RTCE, et en fournissant des soutiens à l'emploi tels que la formation, les placements professionnels, les subventions salariales, le mentorat et l'encadrement pour aider les nouveaux arrivants qualifiés à acquérir une expérience de travail canadienne dans leur domaine d'études.</p> <p>Les informations et les statistiques sur la main-d'œuvre spécifique aux traversiers sont limitées. En 2021, TC a réalisé <i>l'Étude de la capacité actuelle et future des gens de mer au Canada</i>. Cette étude était axée sur les gens de mer dans l'ensemble de l'industrie maritime canadienne et ne portait pas spécifiquement sur la main-d'œuvre et les traversiers.</p> <p>La capacité du gouvernement fédéral à créer un changement systémique en accélérant et en simplifiant la reconnaissance des titres de compétences pour les nouveaux arrivants est limitée puisque les PT ont la compétence en matière de délivrance de titres de compétences pour la plupart des professions réglementées, y compris les métiers spécialisés. Ce rôle est en outre délégué à des organismes de réglementation et les exigences en matière de délivrance de permis peuvent varier d'une juridiction à l'autre. Certaines PT ont déjà adopté des lois pour aider à rationaliser les normes et les processus de RTCE.</p>
<p>7 Que le gouvernement du Canada mette sur pied une stratégie relative à la chaîne d'approvisionnement en tenant compte des besoins courants et anticipés des expéditeurs canadiens, et que cette stratégie cadre avec une stratégie nationale sur le commerce ainsi qu'avec les stratégies provinciales et territoriales existantes.</p>	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Étant donné la nature complexe et multijuridictionnelle de la gestion des chaînes d'approvisionnement du Canada, le gouvernement est conscient qu'une stratégie d'approvisionnement à long terme devra être élaborée. Bien que le rapport préconise une stratégie commerciale nationale alignée sur une stratégie de la chaîne d'approvisionnement, seule cette dernière est actuellement en cours d'élaboration par TC. Cependant, la stratégie de la chaîne d'approvisionnement soutiendra et complétera les stratégies commerciales existantes articulées par le</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
	<p>gouvernement fédéral, ainsi que les stratégies commerciales des PT.</p> <p>Un engagement souligné dans le budget 2022, la Stratégie de la chaîne d'approvisionnement sera éclairée par les recommandations du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement et y répondra. Elle articulera une approche pangouvernementale pour élaborer des mesures à court et à long terme qui répondront aux pressions et aux goulots d'étranglement en matière de transport auxquels font face les chaînes d'approvisionnement du Canada.</p> <p>La Stratégie de la chaîne d'approvisionnement servira de cadre aux investissements dans les projets de la chaîne d'approvisionnement par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC), ainsi qu'au lancement de l'initiative Faire progresser la numérisation de la chaîne d'approvisionnement du Canada pilotée par l'industrie pour soutenir la collecte et le partage de données en temps réel afin de rendre le système de transport des marchandises plus efficace. Ces investissements permettront d'améliorer la gestion des actifs et du trafic, de favoriser la résilience et d'améliorer la coordination entre les modes de transport, y compris les ports et le reste du secteur maritime.</p> <p>Dans le cadre de la stratégie, et comme annoncé dans le budget 2022, des travaux sont en cours pour examiner les possibilités d'améliorer la façon dont le gouvernement fédéral gère la surveillance, l'efficacité et la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement. Le gouvernement a réitéré dans l'Énoncé économique de l'automne 2022 que plus d'information suivrait dans le budget 2023, ainsi que l'articulation d'une stratégie nationale de la chaîne d'approvisionnement et que le gouvernement prendrait des mesures législatives et réglementaires pour favoriser notre avenir numérique et un environnement de partage de données plus robuste pour l'industrie. Au cours des prochains mois, cela comprendra également des modifications législatives, y compris les nouveaux pouvoirs établis dans le projet de loi C-33, <i>Loi sur le renforcement du système portuaire et de la sécurité ferroviaire au Canada</i> (projet de loi C-33), qui vise à permettre au gouvernement du Canada d'apporter des modifications réglementaires afin de changer la façon dont les administrations portuaires canadiennes sont gérées et exploitées en fonction des résultats de l'Examen de la modernisation des ports.</p>
8	<p>Que le gouvernement du Canada mette en place un poste de commissaire à la chaîne d'approvisionnement relevant du ministre des Transports qui a pour mandat de recommander des mesures pour améliorer l'efficacité, la sécurité et la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement, en accord avec les provinces et territoires.</p> <p>Le gouvernement prend acte de cette recommandation et un examen plus approfondi est nécessaire.</p> <p>Conformément aux résultats du rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (le Comité), l'une des principales conclusions du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement était la nécessité d'améliorer le leadership, l'établissement des priorités et la coordination de tous les ministères, de tous les ordres de gouvernement et des partenaires du secteur privé qui constituent la chaîne d'approvisionnement nationale du Canada. Les recommandations du Groupe de travail prévoient la création d'un « Bureau de la chaîne d'approvisionnement pour unifier la responsabilité et l'autorité du gouvernement</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
		fédéral en matière de gestion de la chaîne d’approvisionnement des transports entre les ministères ». En réponse à ce rapport du Groupe de travail, des travaux sont en cours pour examiner les possibilités d’améliorer la façon dont le gouvernement fédéral gère la surveillance, l’efficacité et la fiabilité de la chaîne d’approvisionnement.
9	Que le gouvernement du Canada élabore une stratégie nationale de mouillage pour gérer la capacité d’appoint en mer, qui est essentielle afin de pouvoir disposer de zones de mouillage d’un nombre et d’une taille suffisants dans les zones moins touchées, et ce, en vue de favoriser l’ambition commerciale du Canada et de soutenir les perturbations périodiques de la chaîne d’approvisionnement.	<p>Le gouvernement prend acte de cette recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Étant donné le rôle essentiel des mouillages et la sensibilité commerciale nécessaire à leur gestion, les administrations portuaires indépendantes jouent un rôle central dans leur administration. Bien que l’approche actuelle fonctionne bien dans la plupart des régions du Canada, le gouvernement reconnaît la nécessité d’envisager de nouvelles approches dans certaines régions.</p> <p>Par exemple, le gouvernement collabore avec l’autorité portuaire Vancouver-Fraser, en engageant les utilisateurs du port ainsi que les communautés autochtones et locales à développer une approche durable de l’utilisation des zones de mouillage sur la côte sud. Cette approche sera soutenue par un nouveau système de gestion active du trafic maritime visant à la fois à répondre aux besoins de la porte d’entrée la plus fréquentée du Canada et à réduire les impacts négatifs sur l’environnement et les communautés.</p> <p>Le 17 novembre 2022, le gouvernement du Canada a déposé des modifications législatives à la <i>Loi maritime du Canada</i> dans le cadre du projet de loi C-33 qui permettront aux ports du Canada de mieux gérer les mouillages. Ces nouvelles dispositions donneraient un mandat clair aux autorités portuaires pour gérer activement le trafic, y compris les mouillages, afin d’améliorer l’efficacité de la chaîne d’approvisionnement.</p>
10	Que le gouvernement du Canada établisse un groupe consultatif permanent à partir d’un échantillon représentatif des principaux acteurs de la chaîne d’approvisionnement, semblable au groupe spécial créé lors des inondations en Colombie-Britannique	<p>Le gouvernement prend acte de cette recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Dans le cadre de l’élaboration d’une stratégie nationale sur la chaîne d’approvisionnement, différents mécanismes de gouvernance sont examinés afin de déterminer le meilleur rôle pour le gouvernement dans l’amélioration du rendement de la chaîne d’approvisionnement qui respecte les mandats individuels des ministères tout en reconnaissant l’horizontalité du système de la chaîne d’approvisionnement. Le gouvernement reconnaît également que tout changement important à la gouvernance fédérale du système de la chaîne d’approvisionnement nécessitera une étroite collaboration avec les PT.</p>
11	Que le gouvernement du Canada s’engage à faire un suivi de l’application des recommandations du rapport <i>Redémarrer, relancer, repenser la prospérité de tous les Canadiens</i> du Conseil sur la stratégie industrielle et qu’il en fasse rapport à la Chambre des	<p>Le gouvernement prend acte de cette recommandation et certains éléments sont pris en compte dans les programmes et politiques existants.</p> <p>En mai 2020, le Conseil stratégique de l’industrie a été créé pour évaluer l’impact de la COVID-19 sur les industries prioritaires, pour aider le gouvernement à comprendre les pressions sectorielles spécifiques et pour servir de moyen de coordonner les contributions des communautés d’affaires sur l’impact de la pandémie. Le Conseil a fourni des conseils au gouvernement tout au long de son mandat,</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
communes.	<p>et le 11 décembre 2020, le Conseil a publié <i>Redémarrer, relancer, repenser la prospérité de tous les Canadiens</i> : fournissant des recommandations pour soutenir la reprise et la croissance des secteurs clés allant de l'avant dans un plan d'action en trois phases.</p> <p>Le Conseil a notamment éclairé les annonces fédérales relatives aux mesures de soutien d'urgence, aux mesures ciblées visant à stabiliser certains des secteurs les plus durement touchés du Canada et aux investissements axés sur l'avenir dans le talent, la technologie et l'innovation. Les recommandations du Conseil s'alignent également sur un certain nombre de mesures annoncées dans l'Énoncé économique de l'automne 2020, le budget 2021 et le budget 2022. Le soutien du gouvernement dans ces domaines comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 206 millions de dollars pour le transport régional et 980 millions de dollars pour les aéroports du pays; • 250 millions de dollars aux agences de développement régional pour mettre en œuvre l'Initiative de relance régionale de l'aérospatiale; • Soutien aux entreprises du secteur du tourisme par la création d'un programme de crédit pour les secteurs les plus touchés; • 500 millions de dollars supplémentaires pour soutenir les entreprises touristiques par le biais du Fonds de d'aide et de relance régionale, doté de deux milliards de dollars; et, • Prolongation de la Subvention d'urgence du Canada pour le loyer et de la Subvention salariale d'urgence du Canada. <p>Le Conseil a également recommandé un plan d'investissement orienté vers l'avenir pour réimaginer une économie numérique, durable et innovante, et a demandé au gouvernement d'investir stratégiquement dans le talent, la technologie et un environnement favorable à l'innovation et à l'ingéniosité. Le gouvernement a annoncé un certain nombre de mesures dans ces domaines, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Société canadienne d'innovation – Le gouvernement du Canada s'est engagé à verser un milliard de dollars sur cinq ans, à compter de 2022-23, pour soutenir la création de cette agence fédérale d'innovation et d'investissement indépendante sur le plan opérationnel. Cette nouvelle agence travaillera de manière proactive avec les industries et les entreprises canadiennes nouvelles et établies pour les aider à faire les investissements dont elles ont besoin pour innover, croître, créer des emplois et être compétitives dans une économie mondiale en pleine évolution. (Budget 2022) • Programme d'appui aux solutions sectorielles pour la main-d'œuvre – 960 millions de dollars sur trois ans pour un nouveau Programme de solutions sectorielles en matière de main-d'œuvre qui aide les secteurs clés de l'économie à mettre en œuvre des solutions pour répondre à leurs besoins actuels et émergents en matière de main-d'œuvre. Le Programme aidera des milliers d'employeurs et mettra les Canadiens en contact avec la formation dont ils ont besoin pour accéder à de bons emplois dans des secteurs où les

Recommandation du Comité		Réponse du gouvernement
		<p>employeurs recherchent des travailleurs qualifiés. (Budget 2021)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Initiative de perfectionnement des compétences pour l'industrie – 250 millions de dollars sur trois ans, à compter de 2021-2022, afin de mettre à l'échelle des approches éprouvées, dirigées par l'industrie et fournies par des tiers, pour mettre à niveau les compétences et redéployer les travailleurs afin de répondre aux besoins des industries en croissance. Cette initiative aidera environ 15 500 Canadiens à trouver de nouvelles possibilités d'emploi. (Budget 2021) • Fonds stratégique pour l'innovation – À partir de 2021, 7,2 milliards de dollars supplémentaires seront versés sur sept ans, en plus des 511,4 millions de dollars déjà versés pour soutenir des projets novateurs dans l'ensemble de l'économie, y compris dans les secteurs des sciences de la vie, de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'agriculture. De ce montant, cinq milliards de dollars ont été consacrés à l'accélérateur net zéro qui soutient la décarbonisation de l'industrie lourde, les technologies propres et l'accélération de la réduction des émissions de gaz à effet de serre au pays d'ici 2030. De plus, un milliard de dollars a été ajouté pour soutenir les entreprises des sciences de la vie et de la biofabrication au Canada et développer des chaînes d'approvisionnement plus résilientes. (Budget 2021-2022) • Fonds pour la large bande universelle – Un investissement gouvernemental de 2,75 milliards de dollars, pour améliorer l'accès à l'Internet à haute vitesse et soutenir le développement économique dans les régions rurales et éloignées du Canada. (Budget 2021-2022)
12	<p>Que le gouvernement du Canada envisage d'adopter une nouvelle loi, de nouveaux règlements et de nouvelles politiques pour exiger un plus grand partage des données ainsi qu'une plus grande transparence de la part des principaux intervenants de la chaîne d'approvisionnement, et encourager l'efficacité, en mettant l'accent sur une collecte et une transmission de données fiables, exactes et récurrentes qui favorise une meilleure coopération</p> <p>entre les intervenants dans la chaîne d'approvisionnement.</p>	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Le gouvernement du Canada reconnaît la nécessité de veiller à ce que son cadre législatif et ses politiques soutiennent et permettent l'échange de données et la transparence par les principaux acteurs de la chaîne d'approvisionnement afin d'encourager une meilleure efficacité et de réduire la congestion. Il reconnaît également le rôle important que les gouvernements nationaux ont à jouer dans l'élaboration de normes exécutoires d'échange de données sur le transport de marchandises pour soutenir de tels échanges de données. Au fur et à mesure qu'il élabore des projets de visibilité en collaboration avec les participants à la chaîne d'approvisionnement du transport, TC a l'intention d'adapter son cadre législatif et ses programmes, selon les besoins, afin de favoriser une large participation des intervenants et d'assurer le partage d'informations fiables, précises et récurrentes de manière sûre et confidentielle. Par exemple, le projet de loi C-33 comprend de nouvelles règles pour régir le partage des données avec les participants à la chaîne d'approvisionnement.</p>
13	<p>Que le gouvernement du Canada examine tous les aspects du réseau de transport afin de reconnaître les obstacles</p>	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Le ministre des Transports a annoncé, en octobre 2022, le lancement prochain de l'Initiative pour faire avancer la</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
	<p>réglementaires qui ralentissent inutilement le transport des marchandises et des personnes ainsi que de réduire leur nombre, et envisager de créer une plateforme technologique numérique commune pour la circulation et le dédouanement de toutes les marchandises.</p>	<p>numérisation axée sur l'industrie de la chaîne d'approvisionnement du Canada pilotée par l'industrie, qui soutiendra notamment le développement de plateformes de partage et d'analyse de données dans les principaux corridors commerciaux maritimes et régionaux du Canada. Au cours des prochains mois, TC lancera un nouvel appel de propositions pour soutenir le développement de telles plateformes et entamera des discussions avec les parties prenantes sur l'élaboration d'un modèle de gouvernance et de normes de données pour faciliter les échanges de données entre les corridors.</p> <p>En outre, le gouvernement du Canada lance un examen réglementaire axé sur les chaînes d'approvisionnement, comme l'indique l'Énoncé économique d'automne 2022. Grâce à l'examen réglementaire des chaînes d'approvisionnement dirigé par le Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT), les ministères et organismes fédéraux exploreront les possibilités de soutenir des chaînes d'approvisionnement plus solides et plus résilientes au moyen du cadre réglementaire, en déterminant les domaines où des améliorations à la réglementation ou aux pratiques réglementaires peuvent soutenir le mouvement des biens, des services et des personnes au Canada, tout en protégeant la santé et la sécurité des Canadiens et de l'environnement. L'examen portera également sur les chaînes d'approvisionnement en ce qui a trait aux mouvements transfrontaliers et à la sécurité de l'approvisionnement dans des secteurs clés.</p>
14	<p>Que la stratégie de cybersécurité du gouvernement du Canada mette l'accent sur la chaîne d'approvisionnement et les infrastructures de transport essentielles (comme les aéroports, les ports maritimes et les chemins de fer); et qu'elle inclue une obligation pour les entreprises sous juridiction fédérale de signaler toute cyberattaque majeure.</p>	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Le gouvernement du Canada s'est engagé à améliorer la cybersécurité nationale et la résilience des infrastructures essentielles dans tout le pays, y compris les infrastructures de transport essentielles et les chaînes d'approvisionnement. La question de la cybersécurité des chaînes d'approvisionnement et des infrastructures de transport essentielles fait actuellement l'objet de deux efforts distincts. En 2022, le ministre de la Sécurité publique a déposé le projet de loi C-26, <i>Loi concernant la cybersécurité</i>, qui édicterait la <i>Loi sur la protection des cybersystèmes essentiels</i>. Si cette loi reçoit la sanction royale, elle créera un régime réglementaire obligeant les exploitants désignés des secteurs de la finance, des télécommunications, de l'énergie et des transports à protéger leurs cybersystèmes essentiels. Les opérateurs désignés seraient tenus de prendre les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Établir un programme de cybersécurité; • Atténuer les risques liés à la chaîne d'approvisionnement/aux services ou produits de tiers; • Signaler les incidents de cybersécurité au Cyber Centre; et, • Mettre en œuvre les orientations en matière de cybersécurité. <p>Conformément à la lettre de mandat du ministre de la Sécurité publique, Sécurité publique Canada a également amorcé le renouvellement de la Stratégie nationale de cybersécurité et s'est engagé à maintenir l'accent sur le renforcement de la résilience des infrastructures</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
		essentielles, y compris le secteur des transports, et sur la promotion de la sécurité de la chaîne d'approvisionnement.
15	Que le gouvernement du Canada cherche à harmoniser les investissements en capital dans les corridors commerciaux multimodaux avec des initiatives compatibles aux États-Unis.	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Comme les É.-U. demeurent le principal partenaire commercial du Canada, représentant environ 75 % de toutes les exportations canadiennes, le gouvernement a investi dans l'infrastructure de transport à travers le Canada pour soutenir nos corridors commerciaux avec les É.-U. Cela comprend des investissements par le biais du Nouveau Fonds Chantiers Canada, de l'Initiative de transport propre, du Fonds de stimulation de l'infrastructure, du Fonds de démonstration des technologies de transport des marchandises, du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, du Fonds d'infrastructure de transport de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, du Programme de contribution pour la sûreté maritime et, plus récemment, du FNCC. Le FNCC se concentre sur l'harmonisation du commerce multimodal avec les États-Unis :</p> <ul style="list-style-type: none"> • en éliminant les goulets d'étranglement et en améliorant la fluidité et la fiabilité globales du réseau de transport du Canada et, par conséquent, en soutenant les quelque 2,5 milliards de dollars d'échanges quotidiens entre le Canada et les É.-U.; • en renforçant directement les corridors commerciaux Nord-Sud, en améliorant l'infrastructure de la technologie de l'information à la frontière au troisième passage frontalier le plus fréquenté par les camions commerciaux entre le Canada et les É.-U. (Fort Erie, en Ontario, et Buffalo, dans l'État de New York), grâce à un financement fédéral de 2,4 millions de dollars pour trois projets qui susciteront des investissements totaux de 4,8 millions de dollars, afin de réduire les temps d'attente à la frontière et d'aider les entreprises canadiennes à être concurrentielles en acheminant plus efficacement les marchandises vers les marchés. <p>Les gouvernements du Canada et des É.-U. continuent de collaborer sur les questions clés de la chaîne d'approvisionnement par l'intermédiaire du Groupe de travail Canada- É.-U. sur les chaînes d'approvisionnement afin de discuter des progrès conjoints et des prochaines étapes, tout en identifiant des points supplémentaires de collaboration en matière de chaîne d'approvisionnement dans les secteurs prioritaires. Ce travail de collaboration continuera d'être complété par les efforts du SCT qui continuera de chercher l'harmonisation où possible avec les É.-U. par le biais de forums de collaboration, comme le Conseil de coopération en matière de réglementation Canada- É.-U. et l'examen réglementaire de la chaîne d'approvisionnement.</p>
16	Que les représentants du gouvernement du Canada poursuivent le dialogue avec leurs homologues des États-Unis en vue de s'opposer aux politiques « Buy America », de promouvoir un cadre d'approvisionnement nord-	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Le gouvernement s'est engagé à faire en sorte que nos relations commerciales avec les É.-U. demeurent mutuellement avantageuses. La défense des intérêts et l'engagement sont des éléments importants de l'approche</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
	<p>américain et d'assurer une continuité binationale par rapport à la <i>Merchant Marine Act</i> (la Jones Act).</p>	<p>adoptée par le Canada pour relever les défis liés au commerce avec les É.-U.</p> <p>Le gouvernement continue de défendre les crédits d'impôt fédéraux américains pour l'achat de véhicules propres, y compris les véhicules électriques, qui prévoyaient à l'origine des exigences de contenu national américain de type " Buy America ". La campagne de sensibilisation comprend une collaboration avec les intervenants et les représentants de tous les ordres de gouvernement afin de s'assurer que les véhicules, les batteries et les minéraux essentiels canadiens sont admissibles au crédit d'impôt américain pour véhicules propres, qui est un élément important de la <i>Inflation Reduction Act</i> récemment adoptée. Le gouvernement continuera d'adopter une approche globale avec ses partenaires de tous les niveaux de gouvernement pour promouvoir les intérêts du Canada aux É.-U.</p> <p>Le gouvernement du Canada, y compris son réseau diplomatique, continuera de surveiller les mesures potentielles, telles que les politiques « Buy America », qui pourraient nuire à l'accès au marché canadien. Dans son dialogue permanent avec ses partenaires aux É.-U., y compris les représentants des États et les intervenants de l'industrie, le Canada continue de souligner l'importance des chaînes d'approvisionnement canado-américaines et la valeur des marchés publics ouverts et réciproques. Parallèlement, le Canada étudie la meilleure façon de compenser les effets négatifs attendus des mesures restrictives adoptées par les partenaires commerciaux du Canada, notamment les mesures « Buy American » introduites en vertu de la U.S. <i>Infrastructure Investment and Jobs Act</i>. À cette fin, le Canada reste déterminé à mettre en œuvre des politiques d'approvisionnement réciproques qui feraient en sorte que les relations commerciales du Canada, y compris celle avec les É.-U., soient mutuellement avantageuses et que les pays qui restreignent l'accès du Canada à leurs marchés d'approvisionnement ne bénéficient pas injustement du système d'approvisionnement ouvert du Canada.</p>
17	<p>Que le gouvernement du Canada collabore avec le gouvernement des États-Unis pour élaborer des possibilités d'intervention en temps réel plus efficaces lors des demandes d'urgence d'exemption réglementaire aux transports transfrontaliers en cas de crises futures.</p>	<p>Le gouvernement prend acte de cette recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Sous les auspices du Groupe consultatif canado-américain sur la gestion des urgences, le Canada et les É.-U. ont élaboré et tenu à jour un document d'orientation, le Compendium des mécanismes d'aide à la gestion des urgences du Canada et des É.-U., qui répertorie les divers mécanismes fédéraux qui régissent la gestion des urgences dans nos deux pays et entre eux.</p> <p>L'un de ces mécanismes est le Cadre Canada- É.-U. pour la circulation transfrontalière des biens et des personnes pendant et après une urgence. Par cet accord, le gouvernement du Canada et le Department of Homeland Security des É.-U. se sont engagés conjointement à travailler ensemble pour maintenir les communications et faciliter les mesures nécessaires pour répondre à l'urgence et s'en remettre, et pour assurer la circulation des biens et des personnes à la frontière, tel que déterminé par chaque pays.</p>

Recommandation du Comité		Réponse du gouvernement
		<p>Pour mieux se préparer à l'inconnu, le Plan de circulation des personnes et des biens pendant et après une urgence a été élaboré et annoncé conjointement par le ministre de la Sécurité publique et le secrétaire américain à la Sécurité intérieure en 2009, puis révisé en 2014.</p> <p>Les importantes inondations qui ont eu lieu en Colombie-Britannique (C.-B.) en 2021 ont démontré la capacité des ministères et organismes fédéraux à collaborer avec leurs homologues des É.-U. en cas de situations d'urgence. Par exemple, TC a travaillé avec la Federal Motor Carrier Safety Administration pour faciliter le déplacement des véhicules commerciaux canadiens via les É.-U. lorsque les routes canadiennes étaient bloquées. TC continuera d'examiner les leçons retenues de cette expérience afin de s'assurer qu'une réponse opportune puisse être obtenue à l'avenir en cas de besoin.</p>
18	Que le gouvernement du Canada augmente le financement du Fonds national des corridors commerciaux et le rende permanent.	<p>Le gouvernement prend acte de cette recommandation et un examen plus approfondi est nécessaire.</p> <p>Le FNCC a soutenu des projets d'infrastructure clés liés au transport dans tout le Canada depuis son lancement en 2017. Compte tenu du succès du programme et de ses processus opérationnels établis, le FNCC est bien placé pour continuer à servir de programme d'ancrage pour le soutien de projets d'infrastructure clés dans tout le Canada, pour renforcer la résilience contre les perturbations et pour assurer la fluidité de nos chaînes d'approvisionnement en transport. Bien que le FNCC ne soit pas devenu un programme permanent, le gouvernement a continué à maximiser l'utilité du FNCC à travers de multiples cycles de financement.</p> <p>Pour répondre à l'évolution des besoins d'investissement et aux nouvelles priorités en matière d'infrastructure de transport, l'enveloppe de financement totale du FNCC a déjà été augmentée, passant d'un montant initial de 1,9 milliard de dollars sur 11 ans (2017-2018 à 2027-2028) à 4,7 milliards de dollars à partir de 2022. Le budget de 2019 prévoyait un montant supplémentaire de 400 millions de dollars consacré à des projets dans les régions de l'Arctique et du Nord, le budget de 2021 prévoyait un montant supplémentaire de 1,9 milliard de dollars et le budget de 2022 prévoyait un montant de 450 millions de dollars pour soutenir les projets de la chaîne d'approvisionnement.</p> <p>À ce jour, le FNCC a permis de recueillir six propositions de projets et d'engager 2,8 milliards de dollars dans 138 projets de corridors commerciaux stratégiques. Ces fonds ont permis d'obtenir des investissements totaux de 5,9 milliards de dollars de la part de tous les partenaires du projet. D'autres engagements de financement pour les projets reçus dans le cadre du dernier appel de propositions de projet du programme <i>Accroître la fluidité des chaînes d'approvisionnement du Canada</i>, continueront d'être annoncés cet hiver.</p>
19	Que le gouvernement du Canada, pour le financement accordé pour des projets visant à améliorer la fluidité des chaînes d'approvisionnement, songe à renforcer l'infrastructure de la	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Le gouvernement s'est engagé à aider les producteurs agricoles nationaux et les utilisateurs de la chaîne d'approvisionnement agroalimentaire du Canada à</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
<p>chaîne des produits périssables et, plus largement, à répondre aux besoins particuliers des chaînes d'approvisionnement agroalimentaires.</p>	<p>acheminer leurs produits vers le marché de manière efficace et rentable.</p> <p>Dans le cadre de la Politique alimentaire du Canada, Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC) met en œuvre le Fonds des infrastructures alimentaires locales (FIAL), un programme quinquennal de 60 millions de dollars destiné aux organismes communautaires sans but lucratif. L'objectif du FIAL est de renforcer les systèmes alimentaires locaux et de faciliter l'accès des populations à risque à des aliments sûrs, nutritifs et culturellement diversifiés. Le FIAL offre un financement non remboursable pour les activités qui appuient une chaîne d'approvisionnement résiliente, comme la construction de serres et de jardins communautaires, l'achat d'équipement pour la préparation, la réfrigération, la distribution, l'entreposage et l'élimination des aliments, et l'équipement de véhicule et de transport. AAC lance également le Défi de réduction du gaspillage alimentaire afin de stimuler les modèles d'affaires et les technologies novatrices visant à réduire les pertes et les gaspillages d'aliments tout au long de la chaîne d'approvisionnement et s'engage à créer un Fonds pour les aliments sans gaspillage afin d'aider tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement alimentaire à commercialiser et à adopter des moyens d'éliminer, de réduire ou de réutiliser les déchets alimentaires.</p> <p>Le secteur agricole et agroalimentaire s'est engagé dans une collaboration sans précédent dans le cadre de ses efforts pour élaborer un Code de conduite pour l'industrie alimentaire. Dirigé par l'industrie, ce Code devrait améliorer la transparence, la prévisibilité et l'équité des relations entre fournisseurs et détaillants, ce qui aura des effets positifs sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et profitera en fin de compte aux consommateurs. Le cadre général comprend un Bureau d'arbitrage du code de l'alimentation qui vise à renforcer les relations au sein de la chaîne d'approvisionnement par l'éducation et le dialogue, à réduire les inefficacités de la chaîne d'approvisionnement et à offrir des services de règlement des différends en temps opportun pour assurer la prévisibilité des affaires. Les ministres FPT de l'Agriculture ont récemment confirmé leur soutien au processus mené par l'industrie pour finaliser le code, et ont encouragé une large consultation suivie d'une mise en œuvre rapide.</p> <p>En plus, le financement du FNCC a été engagé dans de multiples projets d'infrastructure qui soutiennent directement le commerce agroalimentaire du Canada, y compris 30 millions de dollars pour soutenir le développement du projet d'installation logistique de fret aérien à locataires multiples de 63 millions de dollars à l'aéroport international Richardson de Winnipeg, qui ajoutera une nouvelle capacité pour traiter les exportations d'animaux vivants et d'autres produits périssables, ouvrant ainsi de nouveaux débouchés aux producteurs du centre du Canada. Le FNCC a également engagé des fonds dans des projets de chemins de fer secondaires qui pourrait augmenter l'efficacité des exportations agricoles canadiennes.</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
20	<p>Le gouvernement prend acte de la recommandation, et certains éléments sont pris en compte par les programmes et politiques existants.</p> <p>En février 2021, le premier ministre a annoncé un financement fédéral permanent du transport en commun de trois milliards de dollars par année qui débutera en 2026-2027. Infrastructure Canada a récemment conclu un engagement public avec les provinces, les municipalités, les groupes autochtones, les organismes de transport en commun, les experts, d'autres intervenants et les Canadiens afin d'éclairer l'élaboration de programmes visant à fournir ce financement. Le gouvernement étudie activement les commentaires reçus au cours de cet engagement.</p> <p>Les projets qui combinent le transport de marchandises et de passagers peuvent être admissibles à un financement dans le cadre du FNCC, qui a déjà engagé des fonds pour des projets facilitant le commerce qui apporteront des avantages importants au trafic de passagers et de marchandises, notamment des améliorations aux aéroports, des sauts-de-mouton route-rail et des mises à niveau des systèmes au pont Peace de Fort Erie-Buffalo, le troisième passage international le plus fréquenté du Canada.</p> <p>Les services de traversiers ont été admissibles à un financement dans le cadre de plusieurs programmes fédéraux anciens et actuels. Dans le cadre des anciens programmes tels que les Projets nationaux régionaux, le Fonds des petites collectivités, le Volet des grandes infrastructures et le Fonds pour l'infrastructure du transport en commun, les traversiers de passagers constituaient une catégorie admissible, soit en soi, soit en tant que sous-catégorie du transport public. Les programmes hérités avaient également des catégories admissibles pour les infrastructures visant à faciliter le transport de marchandises (par exemple, le transport maritime à courte distance et le transport ferroviaire à courte distance) et les infrastructures visant à faciliter le transport de marchandises et de passagers (par exemple, les aéroports locaux et régionaux et/ou les petits aéroports nationaux).</p> <p>Les services de traversier peuvent également être admissibles à un financement dans le cadre de plusieurs volets du Programme d'infrastructure du plan Investir dans le Canada (PIPIC), axé sur les résultats, si ces services répondent à l'un des résultats immédiats du programme ainsi qu'à d'autres exigences propres au volet et au programme. Certaines infrastructures d'autobus, de train, de port et de traversier intercommunautaires peuvent être admissibles en tant que transport en commun dans le cadre du volet « transport en commun » du PIPIC, dans lequel le transport en commun est considéré comme tout mode de transport public permettant le déplacement de passagers à l'intérieur ou à l'extérieur d'un milieu urbain ou municipal. Pour être admissibles dans le cadre du volet « transport en commun », les projets doivent répondre à un ou plusieurs des objectifs suivants : améliorer la capacité de l'infrastructure de transport en commun; améliorer la qualité et/ou la sécurité du transport en commun existant</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
		<p>et/ou futur; améliorer l'accès au transport en commun; et/ou améliorer la capacité et/ou la qualité des sentiers et/ou de l'infrastructure de transport actif. Les projets de transport peuvent également être admissibles dans le cadre du volet « infrastructure verte » du PIPIC s'ils améliorent l'accès au transport d'énergie propre, ou dans le cadre du volet « infrastructure rurale et nordique » du PIPIC s'ils améliorent l'infrastructure routière et/ou aérienne et/ou maritime.</p>
21	<p>Que le gouvernement du Canada accélère les investissements stratégiques dans les infrastructures des corridors commerciaux multimodaux, y compris le maintien de la gestion des actifs ainsi que l'établissement et l'investissement dans les circuits redondants de ces corridors.</p>	<p>Le gouvernement prend acte de la recommandation, et un examen plus approfondi est nécessaire.</p> <p>La prochaine Stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement appuiera la planification du gouvernement en matière d'investissements stratégiques dans l'infrastructure afin d'améliorer la fluidité et la résilience de notre chaîne d'approvisionnement en transport. Elle s'appuiera sur les investissements stratégiques que le gouvernement a déjà effectués le long de la chaîne d'approvisionnement en transport du Canada, dans le cadre du FNCC.</p> <p>Les objectifs d'investissement du FNCC comprennent le soutien de la fluidité du commerce canadien et l'augmentation de la résilience du système de transport canadien face aux changements climatiques. Des investissements ont été faits pour améliorer la résilience et la fiabilité de l'infrastructure de transport favorisant le commerce, y compris des améliorations aux ports de Vancouver et de Prince Rupert sur la côte ouest, ainsi qu'aux liaisons intermodales qui relient les basses-terres continentales de la C.-B. au reste du réseau de transport du pays. Ces investissements permettent d'améliorer la redondance des transports et d'accroître les options de transport pour les expéditeurs et les producteurs canadiens.</p>
22	<p>Que le gouvernement du Canada identifie les corridors de transport, comme la voie maritime du Saint-Laurent et le port de Prince Rupert, et les ports émergents, sous-utilisés et internationaux, notamment ceux de l'Atlantique ou de Churchill, au Manitoba, qui pourraient davantage être utilisés pour assurer la redondance en cas de perturbations dans d'autres parties de la chaîne d'approvisionnement canadienne; et aide à financer des améliorations de l'infrastructure grâce auxquelles les ports et les corridors atteindraient tout leur potentiel.</p>	<p>Le gouvernement prend acte de cette recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Le budget 2022 prévoyait des fonds pour entreprendre des réparations et des travaux d'entretien urgents sur le chemin de fer de la baie d'Hudson, qui relie les corridors de transport nationaux au port de Churchill. Au début d'août, une annonce conjointe a été faite concernant un investissement fédéral et provincial partagé de 147,6 millions de dollars sur deux ans dans cette ligne ferroviaire. TC a également reçu des fonds pour la réalisation d'une étude de viabilité par une tierce partie afin d'évaluer la viabilité à long terme de ce corridor de transport, ainsi que la possibilité d'établir un corridor commercial nordique à travers le port de Churchill. L'étude vise à évaluer les possibilités économiques, les répercussions des changements climatiques, les modèles de gouvernance et les besoins en infrastructure pour maintenir et améliorer le chemin de fer de la baie d'Hudson et le port de Churchill selon différents scénarios d'utilisation.</p> <p>Le FNCC soutient les projets qui améliorent le potentiel de transport maritime des actifs de transport émergents, alternatifs et sous-utilisés. Le FNCC a engagé 117 millions de dollars dans des projets d'infrastructure au port de</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
		<p>Prince Rupert pour aider ce port à atteindre son plein potentiel en tant que l'une des principales portes d'entrée de l'Ouest canadien, ce qui a permis de mobiliser des investissements de 235 millions de dollars. Le FNCC a également engagé 58 millions de dollars dans des projets d'infrastructure visant à améliorer l'efficacité et la fluidité des ports du Canada atlantique, notamment les ports de Halifax, Belledune, Corner Brook et St. John's, ce qui a permis de mobiliser des investissements de 152 millions de dollars.</p>
23	<p>Que le gouvernement du Canada, compte tenu des accords commerciaux qu'il a ratifiés, fasse la promotion du potentiel économique stratégique de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs et y investisse, notamment en privilégiant une gestion rigoureuse des actifs le long de ce corridor commercial.</p>	<p>Le gouvernement prend acte de cette recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Le gouvernement du Canada reconnaît que le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent est un pilier essentiel des chaînes d'approvisionnement du Canada et qu'il est important que la Voie maritime demeure efficace et résiliente. À cette fin, le gouvernement du Canada et la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMMSL) privilégient une gestion disciplinée des actifs en investissant continuellement dans ce corridor commercial pour en assurer la disponibilité et la fiabilité.</p> <p>La CGVMMSL, ainsi que les propriétaires d'actifs de transport liés à la Voie maritime, peuvent demander et recevoir des fonds pour des projets dans le cadre du FNCC. À ce jour, le programme a engagé 57 millions de dollars dans des projets de capacité et de fluidité du transport maritime qui utilisent les voies navigables des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent pour le transport des marchandises, notamment aux ports de Hamilton, Oshawa, Johnstown et Thunder Bay. Ce financement permet d'obtenir 134 millions de dollars en nouveaux investissements totaux de la part de tous les partenaires du projet.</p>
24	<p>Que le gouvernement du Canada mette en place des mesures financières pour soutenir l'automatisation des entreprises canadiennes et québécoises.</p>	<p>Le gouvernement prend acte de cette recommandation, certains éléments sont pris en compte par les programmes existants et d'autres éléments nécessitent un examen plus approfondi.</p> <p>Le gouvernement reconnaît l'importance de veiller à ce que les entreprises canadiennes, quelle que soit leur taille, soient en mesure d'adopter des pratiques novatrices ; il réfléchit toujours à la meilleure façon de concevoir les mesures financières décrites dans les politiques et les programmes afin de favoriser l'innovation. Il faut également reconnaître que des efforts importants ont déjà été entrepris dans ce domaine.</p> <p>Innovation, Sciences et Développement économique Canada a mis en œuvre plusieurs programmes qui soutiennent la numérisation/automatisation des entreprises canadiennes et québécoises et continue à identifier les moyens par lesquels le ministère peut soutenir l'industrie dans l'adoption des technologies d'automatisation.</p> <p>Dans le budget 2021, le gouvernement du Canada a annoncé 1,4 milliard de dollars sur quatre ans pour le Programme canadien d'adoption du numérique (PCAN), sous l'égide d'Innovation Canada, afin de numériser jusqu'à 160 000 petites et moyennes entreprises et de faciliter le placement de 28 000 jeunes. Le budget 2021 a également</p>

Recommandation du Comité		Réponse du gouvernement
		<p>annoncé 2,6 milliards de dollars pour la Banque de développement du Canada afin de fournir des prêts à taux zéro aux petites et moyennes entreprises pour mettre en œuvre la transformation numérique. Le programme PCAN a été lancé en mars 2022.</p> <p>De plus, grâce au Fonds stratégique pour l'innovation, créé en 2017, le gouvernement du Canada soutient l'écosystème d'innovation canadien par des investissements qui accélèrent le transfert de technologie et la commercialisation de produits innovants, facilitent la croissance et l'expansion des entreprises canadiennes et attirent des investissements à grande échelle.</p> <p>Enfin, les grappes d'innovation mondiales du Canada, également lancées en 2017, ont soutenu les écosystèmes d'innovation et les technologies numériques canadiens. Plus récemment, le budget 2022 a prévu un financement renouvelé de 750 millions de dollars sur six ans pour faire avancer le travail des grappes.</p> <p>Trois des grappes, Scale AI, Ocean et Next Generation Manufacturing Canada (NGen), ont investi dans des projets qui soutiennent l'automatisation des entreprises canadiennes et québécoises. Par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Scale AI a investi 3,56 millions de dollars dans deux projets d'automatisation et de systèmes d'intelligence artificielle (IA) situés au Québec pour soutenir spécifiquement l'industrie du transport et de la logistique afin d'optimiser les opérations de transport maritime et terrestre en fonction de la charge de travail quotidienne, du trafic portuaire, du flux de marchandises et des actifs de transport; • La grappe Ocean a investi 8,57 millions de dollars dans les technologies d'automatisation qui améliorent les opérations en mer et dans les océans, comme les navires de service sans équipage, les navires de surface sans pilote et les systèmes robotiques sous-marins; et, • La grappe NGen a investi 13,2 millions de dollars dans des processus d'automatisation de la fabrication afin d'améliorer l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement.
25	Que le gouvernement du Canada collabore avec Sécurité publique Canada afin d'améliorer la capacité de l'Agence des services frontaliers du Canada pendant les périodes de pointe pour contrer les retards.	<p>Le gouvernement prend acte de la recommandation et des mesures sont en cours dans le cadre des programmes et politiques existants.</p> <p>Le gouvernement appuie l'accroissement de la capacité de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), comme en témoignent les récents investissements. L'ASFC a reçu un financement de 656,1 millions de dollars sur cinq ans et de 123,8 millions de dollars en permanence dans le cadre du budget 2021, ainsi que 137 millions de dollars dans le cadre du processus budgétaire 2022, ce qui l'aidera à répondre aux préoccupations relatives à la capacité de pointe et à la fluidité de la chaîne d'approvisionnement. En plus de servir à moderniser nos frontières, le financement servira à améliorer la capacité de première ligne de l'ASFC, à alléger les pressions à la frontière et à empêcher l'entrée au Canada de marchandises interdites ou réglementées.</p>
26	Que le gouvernement du Canada examine rapidement les	<p>Le gouvernement prend acte de cette recommandation et un examen plus approfondi est nécessaire.</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
	<p>processus réglementaires pour faciliter le transport de conteneurs passant par des terminaux qui ne prennent pas en charge des conteneurs actuellement, et pour créer une capacité d'appoint supplémentaire.</p>	<p>Le gouvernement envisage des options pour rationaliser les politiques opérationnelles et les pratiques réglementaires qui ont une incidence sur la circulation des marchandises dans nos portes d'entrée internationales. Comme l'indique l'Énoncé économique de l'automne 2022, le gouvernement du Canada lance un examen de la réglementation de la chaîne d'approvisionnement afin d'envisager des changements réglementaires qui pourraient améliorer l'efficacité et la résilience des chaînes d'approvisionnement du Canada, tout en protégeant la santé et la sécurité des Canadiens et l'environnement. Dans l'Énoncé économique de l'automne 2022, le gouvernement s'est également engagé à moderniser les pratiques d'inspection du fret et de dédouanement afin de renforcer les chaînes d'approvisionnement en transport du Canada.</p> <p>En 2019, l'ASFC a ouvert l'installation d'examen des conteneurs maritimes de Tsawwassen en C.-B., ce qui a augmenté la sécurité et la capacité d'examen des marchandises arrivant aux ports d'entrée maritimes de Vancouver.</p> <p>L'ASFC travaille avec TC sur l'Initiative de modernisation des ports maritimes qui a mené à l'avancement du projet de loi C-33. Ce projet de loi vise à soutenir davantage les priorités en matière de sécurité et de facilitation dans les ports maritimes du Canada et comprend des modifications législatives proposées à la <i>Loi sur les douanes</i>. Les modifications, entre autres, aideront à accroître les processus de sécurité portuaire et à promouvoir l'efficacité de notre chaîne d'approvisionnement.</p>
27	<p>Que le gouvernement du Canada fasse la promotion des données de distribution et de logistique intégrées ainsi que des capacités numériques des ports canadiens et investisse dans celles-ci.</p>	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Le gouvernement a pris des mesures importantes avec des investissements clés et l'élaboration en cours d'une stratégie nationale de numérisation de la chaîne d'approvisionnement. L'objectif de ces initiatives est d'améliorer la gestion des actifs et du trafic, de favoriser la résilience et d'améliorer la coordination entre les modes de transport, y compris les ports et le secteur maritime au sens large. Par exemple, le gouvernement du Canada a soutenu des initiatives clés visant à déployer des solutions numériques et de données pour améliorer le rendement de la chaîne d'approvisionnement. Cela comprend le programme de visibilité de la chaîne d'approvisionnement de la côte ouest et le programme de gestion active du trafic maritime au port de Vancouver, ainsi que l'outil d'optimisation de la logistique portuaire mis au point par la grappe Scale IA du Canada au port de Montréal.</p> <p>Le 14 octobre 2022, le ministre des Transports a annoncé le lancement de l'initiative Faire progresser la numérisation de la chaîne d'approvisionnement du Canada pilotée par l'industrie, qui vise à soutenir la collecte et le partage de données à haute fréquence dans les principaux corridors commerciaux maritimes et régionaux afin de rendre le système de transport de marchandises plus efficace. Cette initiative comprendra un appel de propositions dans le cadre du FNCC qui cherchera à renforcer les investissements dans l'infrastructure numérique le long de la chaîne d'approvisionnement du transport au Canada.</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
		<p>Dans le cadre du Programme mondial des grappes d'innovation, les grappes Scale AI et Ocean travaillent avec les autorités portuaires pour investir dans l'innovation technologique qui aidera à construire des ports intelligents qui renforcent l'efficacité des opérations maritimes et océaniques et améliorent le mouvement des conteneurs et des marchandises à travers un réseau conduit par un réseau complexe d'échanges d'informations entre de nombreuses parties prenantes.</p> <p>La grappe Scale AI été la première à mettre en place des chaînes d'approvisionnement intelligentes pour répondre aux besoins critiques des industries et des infrastructures. La grappe a investi 76 millions de dollars dans le secteur du transport et de la logistique, dont 3,96 millions de dollars de financement gouvernemental dans des projets de port intelligent et d'efficacité portuaire et 2,01 millions de dollars de financement gouvernemental pour deux projets de systèmes d'automatisation et d'intelligence artificielle (IA) situés au Québec pour aider l'industrie du transport et de la logistique à optimiser les opérations de transport maritime et intérieur en fonction de la charge de travail quotidienne, du trafic portuaire, du flux de marchandises et des actifs de transport. Scale AI s'efforce également de faire sortir l'IA du laboratoire pour l'amener dans le monde réel, en accélérant l'intégration de l'IA dans toutes les industries et en faisant une différence tangible dans l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement. Le cluster a déjà lancé quatre chaires de recherche dirigées par des chercheurs de classe mondiale dans le domaine de l'IA pour les chaînes d'approvisionnement, dont deux chaires de recherche axées sur le développement d'algorithmes qui exploitent les données collectées le long des chaînes d'approvisionnement et facilitent la visibilité des opérations de transport.</p> <p>La grappe Oceans tire parti des forces combinées des industries océaniques pour exploiter le potentiel inexploité des océans du Canada afin de répondre à la demande de solutions océaniques. Les projets de la grappe touchent principalement l'industrie maritime. Plus précisément, la grappe a investi 1,06 million de dollars de fonds gouvernementaux dans une plateforme de données pour améliorer la capacité de recueillir des données sur les océans et faciliter des opérations océaniques plus efficaces et efficaces, et a investi 8,57 millions de dollars dans des technologies d'automatisation qui améliorent les opérations océaniques et extracôtières, comme les navires de service sans équipage, les navires de surface sans équipage et les systèmes robotiques sous-marins. La grappe de fabrication avancée NGen a également investi 13,2 millions de dollars dans les processus d'automatisation de la fabrication afin d'améliorer l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement.</p>
28	Que le gouvernement du Canada prenne en considération non seulement l'augmentation de la capacité des terminaux, mais aussi l'amélioration de	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Comme mentionné dans la recommandation précédente, le gouvernement s'est engagé à tirer parti des solutions numériques et des données par le biais d'initiatives telles que l'Avancement de la numérisation de la chaîne d'approvisionnement du Canada pilotée par l'industrie pour</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
	la logistique et des capacités de transbordement de nos ports.	améliorer la logistique aux points clés de la chaîne d’approvisionnement. En plus de cela, TC a déjà financé plusieurs initiatives de logistique et de transbordement dans le cadre du FNCC. Par exemple, il a soutenu une plateforme numérique du Système d’information sur les conteneurs vides, la mise en œuvre d’un système de gestion et d’optimisation du trafic dans les corridors routiers bordant le port de Montréal, et l’expansion de la capacité du terminal de transbordement des conteneurs d’exportation de Ray-Mont Logistics à Vancouver.
29	Que le gouvernement du Canada collabore avec les autres ordres de gouvernement, le secteur privé et les syndicats pour encourager l’application appropriée de la technologie émergente afin d’améliorer l’efficacité des ports.	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Un exemple clé de la façon dont le gouvernement s’efforce d’améliorer l’efficacité des ports en collaborant avec d’autres ordres de gouvernement et des parties prenantes externes est le travail de la grappe Global Innovation, en particulier la grappe Scale AI.</p> <p>Annoncées en 2018, les grappes d’innovation mondiales du Canada sont un co-investissement avec l’industrie pour créer des écosystèmes novateurs accélérés qui amèneront les innovateurs plus loin, plus rapidement grâce à la collaboration. Depuis le lancement du programme, les grappes ont trouvé de nouvelles façons de créer des liens, réunissant des experts dans leurs domaines respectifs pour créer des emplois de haute qualité, investir dans des projets prometteurs, aider les entreprises à passer à l’échelle et positionner le Canada comme un leader mondial dans l’espace d’innovation.</p> <p>Scale AI catalyse la collaboration au sein des écosystèmes de l’IA et de la chaîne d’approvisionnement, en réunissant des partenaires d’autres ordres de gouvernement, du secteur privé, des autorités portuaires et des associations d’employés maritimes pour des projets bénéficiant d’un financement de démarrage pour mettre en œuvre des solutions d’IA qui améliorent l’efficacité portuaire. La grappe a investi 76 millions de dollars dans le secteur du transport et de la logistique, dont 2,21 millions de dollars de fonds publics dédiés à des projets d’efficacité portuaire mettant en œuvre l’IA et impliquant une collaboration étroite entre les principaux acteurs du secteur.</p> <p>Le budget 2022 a également annoncé un montant supplémentaire de 750 millions de dollars sur six ans, jusqu’en 2028, pour soutenir la croissance et le développement des grappes d’innovation mondiales. En s’appuyant sur les succès remportés jusqu’à présent, ces grappes collaboreront pour renforcer leur impact, notamment par le biais de missions conjointes telles que la lutte contre les perturbations de la chaîne d’approvisionnement.</p> <p>TC s’engage également avec l’industrie pour favoriser les projets de numérisation de la chaîne d’approvisionnement, comme le Programme de visibilité de la chaîne d’approvisionnement de la côte Ouest. Mentionnée précédemment, l’initiative Faire progresser la numérisation de la chaîne d’approvisionnement du Canada pilotée par l’industrie favorisera également le déploiement de la technologie afin d’accroître la collecte et le partage de données opportunes et l’adoption de nouveaux outils</p>

Recommandation du Comité		Réponse du gouvernement
		analytiques tels que l'intelligence artificielle et les jumeaux numériques afin d'améliorer la visibilité opérationnelle et la coordination. Son appel de propositions visera à soutenir les projets qui renforcent l'infrastructure numérique du Canada afin d'améliorer l'efficacité et la fiabilité de nos chaînes d'approvisionnement en transport dans les principaux corridors commerciaux maritimes et régionaux.
30	Que le gouvernement du Canada optimise les ports afin d'encourager une meilleure efficacité et une plus grande sécurité, ainsi que de mieux assurer la mise en commun des données et la participation accrue des membres des collectivités autochtones et avoisinantes	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>L'objectif des initiatives gouvernementales de numérisation de la chaîne d'approvisionnement déjà en cours et en cours d'élaboration est d'améliorer la gestion des actifs/du trafic, de favoriser la résilience et d'améliorer la coordination entre les modes, grâce à un meilleur partage des données et avec la participation des communautés autochtones et des communautés environnantes, ce qui entraînera à son tour une plus grande efficacité et sécurité. L'optimisation des flux de marchandises et d'équipements dans les ports est un résultat clé attendu. À ce titre, optimiser l'utilisation des capacités existantes plutôt que de s'appuyer uniquement sur la construction de nouvelles infrastructures peut contribuer à améliorer les relations et l'acceptation des activités portuaires avec les communautés autochtones et environnantes.</p> <p>À cette fin, le ministre des Transports a présenté le projet de loi C-33, qui vise à optimiser la gouvernance des administrations portuaires canadiennes, à améliorer l'efficacité et la sécurité, à permettre un plus grand partage des données et de l'information entre les acteurs de la chaîne d'approvisionnement afin d'éclairer la prise de décision, et à établir des mécanismes permettant une plus grande participation des communautés autochtones et locales.</p>
31	Que le gouvernement du Canada envisage de modifier le cadre réglementaire des administrations portuaires afin de faciliter l'accès au capital.	<p>Le gouvernement prend acte de la recommandation et des mesures sont en cours dans le cadre des programmes et politiques existants.</p> <p>Le gouvernement du Canada s'est engagé à faire en sorte que les administrations portuaires canadiennes aient accès à des capitaux accrus qui équilibrent les risques, reconnaissant l'importance des investissements portuaires pour la promotion et la facilitation du commerce.</p> <p>Dans le cadre de l'Examen de la modernisation des ports, Transports Canada a analysé la meilleure façon de moderniser le cadre d'emprunt des ports afin de faciliter l'accès à des niveaux appropriés de capitaux pour le développement des ports. Le projet de loi C-33 établit un processus d'examen simplifié pour les emprunts des administrations portuaires en imposant des examens triennaux des emprunts qui permettraient au gouvernement d'évaluer de façon proactive les capacités financières de chaque port et d'établir une limite d'emprunt qui soit financièrement viable et qui reflète le rendement et les besoins du port.</p>
32	Que le gouvernement du Canada élabore une capacité d'appoint additionnelle par une utilisation accrue du transport maritime à	<p>Le gouvernement prend acte de la recommandation et un examen plus approfondi est nécessaire.</p> <p>Le gouvernement du Canada reconnaît la contribution du transport maritime commercial à courte distance et les</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
	<p>courte distance comme complément au transport routier et ferroviaire, particulièrement pour le déplacement des conteneurs dans les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent</p>	<p>avantages économiques, sociaux et environnementaux connexes qu'il offre au Canada.</p> <p>Bien que le gouvernement du Canada constate une augmentation du transport maritime commercial à courte distance entre les ports des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent au cours des deux dernières années, il continuera de surveiller son utilisation pour éclairer les politiques gouvernementales telles que celles liées aux chaînes d'approvisionnement, à la résilience et à la décarbonisation du secteur des transports.</p>
33	<p>Que Transports Canada, en collaboration avec Environnement et Changement climatique Canada et Pêches et Océans Canada, poursuive la recherche sur les répercussions des changements climatiques sur les infrastructures de transport et les effets de la hausse du trafic maritime sur les écosystèmes côtiers.</p>	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>TC a soutenu ECCC dans l'élaboration de la première SNA du Canada et du PAAGC, tous deux annoncés le 24 novembre 2022, afin de s'assurer que le secteur des transports était représenté. Le gouvernement s'appuie sur des recherches approfondies pour éclairer la conception des politiques et des programmes, en particulier face à un climat changeant.</p> <p>Le ministère des Pêches et des Océans (MPO) a mis au point deux outils d'adaptation au changement climatique sur le Web pour les infrastructures côtières. L'Outil canadien d'adaptation aux niveaux d'eau extrêmes fournit des projections de l'élévation du niveau de la mer. L'Indice de la vulnérabilité des infrastructures côtières combine des données environnementales, techniques et socio-économiques en une mesure relative de la vulnérabilité des ports aux impacts combinés du changement climatique. Il aide les ingénieurs et les gestionnaires des Ports pour petits bateaux à planifier les meilleurs investissements dans les projets d'adaptation.</p> <p>La Garde côtière canadienne (GCC) continuera de mettre de l'avant des stratégies d'adaptation et d'atténuation bien informées qui seront guidées par une Feuille de route sur la résilience aux changements climatiques. La feuille de route, qui sera complétée en 2023, fournira un cadre pour accroître la résilience de la Garde côtière aux changements climatiques grâce à une série de mesures d'adaptation et d'atténuation à court, moyen et long terme qui seront soutenues par des mesures de suivi des progrès et de responsabilisation.</p> <p>En ce qui concerne la recherche sur les effets de l'augmentation du trafic maritime sur les écosystèmes côtiers, dans le cadre du Plan de protection des océans (PPO), TC s'efforce de préserver les écosystèmes côtiers qui sont vulnérables à l'augmentation de la navigation maritime, tout en réduisant l'impact du trafic maritime quotidien grâce à l'initiative Effets cumulatifs de la navigation maritime. Cette initiative répond aux préoccupations, exprimées dans le cadre d'évaluations environnementales propres à chaque projet, concernant les effets cumulatifs de la navigation maritime sur les trois côtes et dans les Grands Lacs. Les résultats de cette initiative comprendront la collecte et l'amalgame des données existantes, telles que les données sur les mouvements des navires et le transport maritime, les données environnementales et culturelles, l'utilisation et les connaissances des Autochtones, ainsi que l'élaboration</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
	<p>du Cadre national d'évaluation des effets cumulatifs de la navigation maritime.</p> <p>TC, par l'entremise du PPO, a élaboré, en collaboration avec les communautés autochtones et l'industrie, un système Web de sensibilisation accrue aux activités maritimes (SAAM). L'objectif de cette initiative est de donner accès aux informations et aux données maritimes aux peuples autochtones, aux communautés côtières et à d'autres partenaires. Depuis le lancement du système de SAAM en 2019, de nombreuses communautés autochtones et côtières du Canada ont adopté cette technologie, améliorant ainsi leur connaissance de la situation sur l'eau.</p> <p>Dans le cadre de l'initiative PPO-Qualité du milieu marin, le MPO mène des recherches pour mieux comprendre l'impact du bruit sous-marin sur les mammifères marins, en particulier la baleine noire de l'Atlantique Nord, l'épaulard résident du Sud et le béluga de l'estuaire du Saint-Laurent. Le MPO dirige également l'Initiative sur les collisions et l'évitement des baleines, dans le cadre de laquelle des chercheurs du MPO travaillent avec des intervenants pour mettre au point et tester diverses technologies capables de détecter la présence de baleines en temps quasi réel.</p> <p>La Division de la recherche climatique (DRC) d'ECCC élabore et applique des modèles climatiques mondiaux et régionaux utilisés pour faire des projections du climat futur (selon différents scénarios d'émissions de gaz à effet de serre), pour soutenir la planification de l'adaptation, et pour faire des prévisions climatiques saisonnières à décennales pour soutenir la planification et la prise de décision à court terme. Les projections de l'évolution du risque de phénomènes climatiques extrêmes, tels que les vagues de chaleur, les précipitations et les inondations extrêmes, les incendies de forêt et les variations extrêmes du niveau de la mer, sont particulièrement importantes pour le transport. En collaboration avec le Conseil national de recherche, nous avons participé à l'élaboration de révisions du Code national du bâtiment et du Code national de conception de ponts de type autoroute, afin de tenir compte des implications des conditions climatiques futures sur la conception des infrastructures. En outre, la DRC entreprend des recherches sur un certain nombre de processus climatiques qui sont pertinents pour les activités de transport.</p>
34	<p>Que le gouvernement du Canada, dans le contexte de l'élaboration d'une stratégie nationale sur les corridors commerciaux, encourage un dialogue accru avec les provinces et territoires, les collectivités autochtones, les entreprises, les organismes gouvernementaux et les partenaires économiques internationaux afin de renforcer les corridors commerciaux stratégiques locaux, nationaux et internationaux et d'assurer des investissements à long terme</p> <p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Le gouvernement continuera à jouer un rôle de rassembleur en réunissant les partenaires clés de tous les ordres de gouvernement, les communautés autochtones, le secteur privé et la société civile afin de promouvoir une approche intégrée et efficace du développement de la chaîne d'approvisionnement et des infrastructures commerciales.</p> <p>Comme il l'a demandé dans le budget 2022 et confirmé dans l'Énoncé économique de l'automne 2022, le gouvernement fédéral élabore une Stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement qui vise à éliminer les goulots d'étranglement, à rendre la chaîne d'approvisionnement en transport plus résiliente et à</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
<p>dans les infrastructures nécessaires</p>	<p>améliorer la compétitivité économique grâce à des décisions plus éclairées, tout en recherchant de nouvelles possibilités de collaboration entre les secteurs public et privé pour renforcer les chaînes d’approvisionnement du Canada. Bien que cette stratégie ne soit pas spécifiquement qualifiée de "stratégie nationale pour les corridors commerciaux", elle sera élaborée sur la base d'une consultation approfondie du gouvernement et d'un dialogue permanent avec les parties prenantes de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement ; elle s'alignera sur les stratégies commerciales existantes définies au niveau fédéral, ainsi que sur les stratégies commerciales des PT.</p> <p>En janvier 2022, les ministres Alghabra, Bibeau, Champagne, Ng, O’Regan et Qualtrough ont organisé un Sommet national sur la chaîne d’approvisionnement avec des chefs d’entreprise et des leaders de l’industrie afin de recenser les pressions critiques sur la chaîne d’approvisionnement et de trouver des moyens novateurs de les atténuer, suivi d’une série de sommets régionaux organisés à travers le Canada au printemps 2022. L’un des principaux résultats du sommet a été l’annonce par le ministre des Transports de la création d’un Groupe de travail national sur la chaîne d’approvisionnement chargé de mener de vastes consultations afin de recueillir les points de vue de l’industrie sur les moyens d’améliorer la chaîne d’approvisionnement du Canada.</p> <p>Un mécanisme essentiel pour l’engagement FPT sur les questions de transport au Canada est le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière. Le Conseil se concentre sur l’optimisation de la chaîne d’approvisionnement et l’amélioration de la compétitivité du Canada depuis 2016.</p> <p>Le réseau de transport de chaque administration joue un rôle crucial dans le soutien des flux commerciaux et de la compétitivité globale du Canada. C’est pourquoi les défis liés aux chaînes d’approvisionnement ont dominé les discussions du Conseil au cours des cinq dernières années. Récemment, la pandémie de COVID-19 et les événements météorologiques extrêmes ont mis en évidence la fragilité structurelle des chaînes d’approvisionnement et amplifié le besoin d’une action FPT coordonnée pour améliorer la résilience des chaînes d’approvisionnement.</p> <p>En 2020, le Conseil a mis en place une initiative pancanadienne de corridor commercial concurrentiel pour aider à améliorer la position du Canada en tant que partenaire commercial fiable. Toutes les administrations ont participé à cette initiative, qui a donné lieu à un rapport final aux ministres du Conseil en 2022. Ce travail a été un précurseur important du rapport du Groupe de travail national indépendant sur la chaîne d’approvisionnement, car un certain nombre d’actions prioritaires du rapport final de l’Initiative sur les corridors commerciaux concurrentiels pancanadiens sont conformes aux recommandations du Groupe de travail, notamment en ce qui concerne les pénuries de main-d’œuvre, les données et la numérisation, la réciprocité réglementaire et les déficits d’infrastructure.</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
35	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Étant donné que les investissements dans les infrastructures constitueront un élément central de toute stratégie de la chaîne d'approvisionnement envisagée par le gouvernement, il est important de souligner comment les programmes existants qui soutiennent ces investissements sont consacrés à la réduction de l'impact du secteur des transports sur l'environnement. Comme pour la recommandation 34, même si la stratégie nationale de la chaîne d'approvisionnement n'est pas spécifiquement qualifiée de "stratégie nationale des corridors commerciaux", son développement tiendra compte des différents défis et opportunités du secteur des transports, y compris son impact environnemental.</p> <p>Depuis son lancement en 2017, le FNCC a engagé des fonds fédéraux importants pour faire avancer les projets d'infrastructure qui réduiraient l'empreinte carbone globale des mouvements de marchandises au Canada. Il s'agit notamment d'investissements pour des projets visant à accroître la capacité, l'efficacité et l'accessibilité des options de transport à faibles émissions, comme les infrastructures ferroviaires et maritimes, et à réduire la dépendance de nos chaînes d'approvisionnement à l'égard de modes plus intensifs en carbone, comme les camions de transport. Sur les 138 projets financés par le FNCC à ce jour, plus de la moitié (53 %) visent à soutenir l'amélioration des infrastructures ferroviaires ou maritimes. Conformément aux objectifs généraux du programme, le financement du FNCC permet d'améliorer considérablement la fluidité du système de commerce et de transport du Canada, en réduisant la congestion et le temps que les véhicules doivent passer sur la route le long des principaux corridors commerciaux et aux portes d'entrée nationales, comme le port de Vancouver.</p> <p>Le financement du FNCC soutient également des projets de numérisation, comme la mise en œuvre de systèmes de transport intelligents, dans l'ensemble du réseau de transport. Ces investissements dans l'infrastructure numérique contribueront à faire en sorte que les actifs de transport établis, en particulier ceux qui sont confrontés à des limites d'expansion physique, comme ceux situés dans les centres urbains, puissent autrement répondre aux pressions de la croissance commerciale sans compromettre les objectifs de durabilité environnementale.</p> <p>Les demandes de financement sont soumises à un processus d'évaluation et de sélection rigoureux qui comprend une évaluation obligatoire des émissions de gaz à effet de serre (GES). Les demandeurs sont tenus de prévoir les émissions nettes de GES pendant la durée de vie du projet, en tenant compte des objectifs de réduction des émissions de GES du gouvernement du Canada. L'évaluation incite les demandeurs à intégrer des mesures d'atténuation des émissions de GES dans les phases de conception, de construction, d'exploitation et d'entretien du projet.</p> <p>Infrastructure Canada (INFC) travaille en collaboration avec le Conseil national de recherches du Canada (CNRC) et le</p>

Recommandation du Comité		Réponse du gouvernement
		<p>Conseil canadien des normes (CCN) à l'élaboration de codes, de normes et de directives appuyés par des recherches fondamentales pour des infrastructures résilientes aux changements climatiques, ce qui comprend les infrastructures de transport comme les routes, les ponts, les autoroutes et le transport en commun. INFC, le CNRC et le CCN prévoient d'accélérer et d'étendre leurs efforts pour élaborer des directives, des normes et des codes pour les infrastructures résilientes au changement climatique et à faible émission de carbone grâce au financement renouvelé de 59,7 millions de dollars sur cinq ans annoncé dans le GACAP. Afin d'améliorer l'adoption et l'utilisation de normes, d'outils, d'orientations et d'autres recherches pertinentes en matière de climat, l'INFC poursuivra ses travaux d'élaboration de boîtes à outils climatiques à accès libre en investissant 94,7 millions de dollars sur cinq ans, comme annoncé dans le PAAGC, à compter de 2023.</p> <p>En s'appuyant sur les processus établis pour le FNCC, la prochaine Stratégie nationale de la chaîne d'approvisionnement prendra en considération des objectifs et les initiatives de réduction des émissions du gouvernement. TC continuera de travailler avec d'autres ministères concernés, comme Ressources naturelles Canada, afin de maximiser l'intégration des énergies renouvelables dans les corridors de commerce et de transport du Canada, dans la mesure du possible.</p>
36	<p>Que Transports Canada encourage la mise en œuvre d'initiatives de visibilité de la chaîne d'approvisionnement, comme le projet Visibilité de la chaîne d'approvisionnement, mis en place par l'Administration portuaire de Vancouver-Fraser.</p>	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Le gouvernement du Canada reconnaît l'importance d'obtenir une visibilité de bout en bout dans les chaînes d'approvisionnement en transport afin de favoriser une meilleure coordination des activités, de réduire la congestion, d'accroître la résilience et de soutenir la gestion des actifs existants et les décisions d'investissement.</p> <p>Le budget 2022 a annoncé un investissement de 136,3 millions de dollars sur cinq ans pour soutenir une approche moderne, numérique et axée sur l'analyse de la gestion de la chaîne d'approvisionnement par le développement de solutions de données dirigées par l'industrie. Cela comprend des fonds pour soutenir des projets de partage de données sur le fret afin d'accroître la visibilité dans les principaux corridors commerciaux maritimes et régionaux du Canada. Ces investissements visent à améliorer la gestion des actifs et du trafic, à favoriser la résilience et à améliorer la coordination entre les modes de transport. Au cours des prochains mois, TC lancera un nouvel appel de propositions dans le cadre du FNCC afin de soutenir les projets de visibilité au niveau des corridors, dans le cadre de l'initiative Faire progresser la numérisation de la chaîne d'approvisionnement du Canada pilotée par l'industrie. Parallèlement, TC a l'intention de collaborer avec l'industrie à l'élaboration de normes et d'un modèle de gouvernance qui serviront de base aux plateformes de visibilité de la chaîne d'approvisionnement.</p>
37	<p>Que le gouvernement du Canada revoie ses options de financement pour les exploitants de chemins</p>	<p>Le gouvernement prend acte de cette recommandation et un examen plus approfondi est nécessaire.</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
	de fer d'intérêt local afin de s'assurer que leurs réseaux sont en bon état et qu'ils sont en mesure de bien planifier leurs immobilisations	TC examine actuellement l'industrie des chemins de fer secondaires, suite à l'adoption de la <i>Loi sur la modernisation des transports</i> . En outre, les chemins de fer secondaires sont des bénéficiaires éligibles sous le FNCC, le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire ainsi que du Programme d'adaptation aux changements climatiques du réseau ferroviaire; plusieurs ont connus du succès dans ces programmes.
38	Que le gouvernement du Canada envisage de financer le développement d'infrastructures dédiées au transport maritime courte distance.	<p>Le gouvernement prend acte de cette recommandation et un examen plus approfondi est nécessaire.</p> <p>Le gouvernement reconnaît l'importance du transport maritime à courte distance pour traiter efficacement les cargaisons commerciales croissantes aux portes d'entrée très fréquentées comme le port de Vancouver. Les projets d'infrastructure de transport maritime à courte distance peuvent faire l'objet d'une demande de financement dans le cadre du FNCC. En 2019, le gouvernement s'est engagé à verser 1,6 million de dollars dans le cadre du FNCC pour explorer les moyens de traiter l'augmentation des volumes commerciaux en évaluant la viabilité du transport maritime à courte distance dans le Grand Vancouver. Ce projet de développement de concept avec l'Administration portuaire Vancouver-Fraser (APVF) mobilise 3,2 millions de dollars en coûts totaux de projet de la part de tous les partenaires du projet. Le projet étudiera principalement la possibilité de transporter des conteneurs maritimes par barge depuis les terminaux à conteneurs de l'APVF jusqu'à un ou plusieurs emplacements hors quai sur le fleuve Fraser. La perspective d'un service de rupture de charge avec le port de Nanaimo doit également être explorée.</p>
39	Que le gouvernement du Canada s'efforce d'harmoniser davantage les politiques et les règlements sur le transport des marchandises entre le Canada et les États-Unis et dans l'ensemble du pays, en consultant les provinces, les territoires et les municipalités. En particulier, l'harmonisation devrait se faire en ce qui concerne l'eau de ballast, les investissements dans les infrastructures, les Grands Lacs et le transport ferroviaire, aérien et routier.	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Le gouvernement recherche activement des possibilités dans les secteurs aérien, maritime, routier et ferroviaire afin d'améliorer et de promouvoir l'alignement et l'harmonisation, dans la mesure du possible, pour améliorer la circulation des marchandises, la coordination des programmes et le soutien à l'innovation dans le secteur des transports. Par exemple, le Conseil de coopération Canada-É.-U. en matière de réglementation est un forum pour les intervenants, y compris l'industrie, les consommateurs et les organisations non gouvernementales, pour discuter des obstacles réglementaires et identifier les possibilités de coopération en matière de réglementation. En ce qui concerne le transport ferroviaire, aérien et routier, dans le cadre du Conseil de coopération en matière de réglementation, le Canada et les États-Unis ont harmonisé les normes relatives aux véhicules automobiles en ce qui concerne l'utilisation de systèmes électroniques de contrôle de la stabilité dans tous les véhicules lourds et continuent de collaborer à la création de procédures d'essai binationales et internationales pour les systèmes de conduite automatisée. TC collabore également avec la Federal Aviation Administration des É.-U. afin de se concentrer sur des stratégies nord-américaines spécifiques concernant les systèmes aériens pilotés à distance.</p> <p>Le Conseil de coopération en matière de réglementation continue de travailler à l'établissement d'un cadre de</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
	<p>sécurité et de sûreté canado-américain pour le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. En avril 2018, TC et la Garde côtière américaine ont publié une directive de politique sur les inspections de contrôle par l'État du port, dans le but d'harmoniser les politiques bilatérales d'inspection et d'application. TC continue également de coordonner avec la Garde côtière américaine les questions relatives à l'armement en équipage dans le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.</p> <p>En 2021, TC a adopté un nouveau Règlement sur les eaux de ballast donnant effet au Canada à la <i>Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, 2004</i>. Bien que les É.-U. ne soient pas partis à cette convention internationale, le Canada et les É.-U. ont convenu, en vertu de l'annexe 5 de l'<i>Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs</i>, de travailler conjointement à l'élaboration de règles compatibles sur les eaux de ballast pour les Grands Lacs, en tenant compte des normes et des directives de la Convention internationale.</p> <p>Comme les É.-U. sont en train de réviser leurs règles sur les eaux de ballast en vertu d'un mandat du Congrès de 2018, TC (appuyé par Affaires mondiales Canada) continue de travailler en étroite collaboration avec les organismes fédéraux américains, le Congrès, les gouvernements des États des Grands Lacs et les organisations non gouvernementales environnementales afin d'appuyer les règles américaines qui s'alignent, ou du moins qui sont compatibles, avec les règles du Canada. Les règlements du Canada pour 2021 ont été élaborés de manière à maximiser le potentiel d'alignement avec les futures règles américaines. Étant donné que la navigation est un mandat exclusivement fédéral, les PT et les villes ne sont généralement pas impliquées dans ce travail.</p> <p>TC a commencé à élaborer des règlements qui donneront effet au Canada à la <i>Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, 2004</i>. Le Canada et les É.-U. travaillent activement à maximiser la compatibilité binationale des règlements sur les eaux de ballast, dans la mesure du possible.</p> <p>En ce qui concerne le commerce intérieur, la Table de conciliation et de coopération en matière de réglementation fédérale-provinciale-territoriale supervise le processus d'harmonisation des cadres réglementaires entre toutes les PT et le gouvernement fédéral afin de réduire les obstacles au commerce, à l'investissement et à la mobilité de la main-d'œuvre au Canada.</p> <p>La mise en œuvre se poursuit également pour les initiatives identifiées dans la feuille de route de l'examen réglementaire du secteur des transports, publiée en juin 2019, et dans la feuille de route réglementaire sur les normes internationales, publiée en juin 2021.</p> <p>L'engagement avec les parties prenantes a permis d'identifier et de classer par ordre de priorité les principales préoccupations en matière de réglementation, notamment l'impact du désalignement transfrontalier et les obstacles réglementaires à l'investissement et à l'innovation.</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
40	Que le gouvernement du Canada appuie la planification proactive et l'élaboration rapide de projets d'infrastructures portuaires d'envergure qui permettraient d'appuyer de futurs débouchés commerciaux durables, y compris les ports internationaux.	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Le gouvernement du Canada reste déterminé à soutenir une planification proactive et un développement opportun des grands projets d'infrastructure portuaire. Cet engagement est renforcé par le projet de loi C-33, qui donne suite à l'Examen de la modernisation des ports et vise à élargir les mandats des administrations portuaires canadiennes afin de mieux gérer le trafic, d'autoriser les ports intérieurs et de fournir un meilleur accès aux données et aux renseignements sur la chaîne d'approvisionnement. Ensemble, ces mesures appuieraient la planification proactive et l'optimisation opportune des opérations portuaires ainsi que l'élaboration de grands projets d'infrastructure portuaire qui soutiendraient des possibilités commerciales futures viables. De plus, le projet de loi C-33 vise à élargir la portée des transactions examinables effectuées par les administrations portuaires canadiennes afin de s'assurer que les investissements effectués dans ces actifs nationaux clés soutiennent la croissance à long terme de la chaîne d'approvisionnement du Canada et appuient les futures possibilités commerciales.</p>
41	Que le gouvernement du Canada collabore avec tous les intervenants, y compris la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, les ports, les exploitants maritimes et les dirigeants d'entreprises, ainsi que les provinces, territoires et municipalités, afin d'explorer les moyens d'accroître l'utilisation tout au long de l'année de la voie maritime du Saint-Laurent pour le transport de marchandises au centre du Canada. De plus, le gouvernement devrait tenir compte des enjeux comme les capacités de déglçage, les frais de pilotage, les frais de manutention aux terminaux et les droits d'amarrage.	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Le gouvernement du Canada reconnaît l'importance de travailler avec des partenaires pour utiliser pleinement le réseau de transport du Canada. À cette fin, en 2020, TC a publié un rapport intitulé Ce que nous avons entendu sur son examen de la Voie maritime du Saint-Laurent. Il travaille maintenant avec les parties intéressées, notamment la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, les expéditeurs, les transporteurs, les associations de l'industrie, les provinces et les municipalités, pour répondre aux conclusions. De façon générale, l'examen a révélé que presque tous les utilisateurs ont indiqué que la nature saisonnière de la Voie maritime joue un rôle important dans sa compétitivité et sa croissance continue, tout en soulignant l'importance des réparations de l'infrastructure pendant la fermeture saisonnière.</p>
42	Que le gouvernement du Canada collabore avec ses homologues provinciaux et municipaux pour optimiser les liens entre les réseaux routier et ferroviaire afin de s'assurer que ces liens constituent le moyen le plus facile et le plus efficace d'acheminer le fret vers un port et de l'en sortir.	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Le gouvernement continue de jouer un rôle important de rassembleur pour réunir les autres ordres de gouvernement et le secteur privé, afin de promouvoir une planification concertée et de s'attaquer aux irritants du système. Le gouvernement participe à un certain nombre de forums existants pour encourager le dialogue sur les questions de planification du transport pour les ports, notamment la Table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des produits de base, le Western Transportation Advisory Council et le Greater Vancouver Gateway Council.</p> <p>Le FNCC cherche à financer des projets multimodaux, qui améliorent l'efficacité de manière mesurable et qui tirent parti des investissements de plusieurs partenaires, tout en</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
		<p>étant manifestement en harmonie avec les plans et les objectifs politiques régionaux, provinciaux, territoriaux et/ou fédéraux existants.</p>
43	<p>Que le gouvernement du Canada encourage un plus grand dialogue entre les intervenants des chaînes d'approvisionnement de la côte ouest du Canada. Ce dialogue devrait se concentrer sur l'atteinte d'un meilleur équilibre entre les besoins en matière d'aménagement du territoire, et la demande en matière de transport local et celle des industries pour le fret.</p>	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Les représentants du gouvernement continuent de participer à un large éventail d'initiatives de planification organisées par des organismes des secteurs public et privé dans l'Ouest canadien, notamment les séances intergouvernementales de planification de l'utilisation des terres et des transports organisées par Metro Vancouver et Translink, le Greater Vancouver Urban Freight Council de Translink, le Western Transportation Advisory Council et le Greater Vancouver Gateway Council.</p> <p>TC travaille également en étroite collaboration avec le port de Vancouver et d'autres intervenants dans le cadre du projet de visibilité de la chaîne d'approvisionnement, qui vise à accroître l'efficacité et la visibilité de l'information sur le système de transport grâce à des données en temps quasi réel sur les mouvements de marchandises dans le port de Vancouver et les points intérieurs. Le projet permet l'analyse et la modélisation du réseau afin de soutenir l'identification des possibilités d'amélioration des opérations et des infrastructures.</p> <p>Au cours de l'été 2022, les fonctionnaires de TC ont réuni deux groupes de travail industrie/gouvernement de la Porte du Pacifique : le groupe de travail sur les conteneurs et le groupe de travail sur les produits en vrac. Ces groupes de travail ont été créés pour faciliter la réduction des conteneurs d'importation en souffrance et pour soulager l'utilisation des mouillages dans les îles Gulf du Sud et pour préparer la saison d'exportation de céréales de l'automne 2022.</p> <p>TC collabore avec le port de Vancouver et l'industrie à des initiatives de gestion active du trafic maritime et de gestion des mouillages. Ces initiatives visent à accroître l'efficacité des opérations portuaires et à réduire les répercussions sociales et environnementales des mouvements de navires dans la mer des Salish et autour de celle-ci, ainsi que dans l'habitat essentiel de l'épaulard résident du Sud.</p>