



HOUSE OF COMMONS
CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

IMPROVING EFFICIENCY AND RESILIENCY IN CANADA'S SUPPLY CHAINS

**Report of the Standing Committee on Transport,
Infrastructure and Communities**

Peter Schiefke, Chair

**NOVEMBER 2022
44th PARLIAMENT, 1st SESSION**

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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

**IMPROVING EFFICIENCY AND RESILIENCY
IN CANADA'S SUPPLY CHAINS**

**Report of the Standing Committee on
Transport, Infrastructure and Communities**

**Peter Schiefke
Chair**

NOVEMBER 2022

44th PARLIAMENT, 1st SESSION

NOTICE TO READER

Reports from committee presented to the House of Commons

Presenting a report to the House is the way a committee makes public its findings and recommendations on a particular topic. Substantive reports on a subject-matter study usually contain a synopsis of the testimony heard, the recommendations made by the committee, as well as the reasons for those recommendations.

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT, INFRASTRUCTURE AND COMMUNITIES

CHAIR

Peter Schiefke

VICE-CHAIRS

Mark Strahl

Xavier Barsalou-Duval

MEMBERS

Taylor Bachrach

Vance Badawey

George Chahal

Terry Dowdall

Angelo Iacono

Annie Koutrakis

Chris Lewis

Leslyn Lewis

Dan Muys

Churence Rogers

OTHER MEMBERS OF PARLIAMENT WHO PARTICIPATED

Lisa Marie Barron

Laurel Collins

Terry Dowdall

Stephen Ellins

Cheryl Gallant

Marilyn Gladu

Matt Jeneroux

Melissa Lantsman

Patricia Lattanzio

Philip Lawrence

Brian Masse
John Nater
Lianne Rood
Karen Vecchio

CLERK OF THE COMMITTEE

Michael MacPherson

LIBRARY OF PARLIAMENT

Parliamentary Information, Education and Research Services

Dana Fan, Analyst
Geneviève Gosselin, Analyst
Alexandre Lafrenière, Analyst

THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT, INFRASTRUCTURE AND COMMUNITIES

has the honour to present its

SEVENTH REPORT

Pursuant to its mandate under Standing Order 108(2), the committee has studied the state of Canada's supply chain and has agreed to report the following:

TABLE OF CONTENTS

SUMMARY.....	1
LIST OF RECOMMENDATIONS	3
IMPROVING EFFICIENCY AND RESILIENCY IN CANADA’S SUPPLY CHAINS.....	11
Introduction.....	11
Long-Term and Short-Term Disruptions	12
COVID-19 Pandemic	12
Climate Change and Extreme Weather Events	13
Long-Term Environmental Sustainability Solutions	14
Labour Shortages.....	15
Vessel Dwell Times and Container Shortages	16
Additional Disruptions	17
Geopolitical Tensions.....	17
Semiconductor Chip Shortage	17
Regulatory and Policy Disharmony.....	18
Structural causes and solutions to supply chain issues in Canada.....	18
Leadership and Oversight	19
Visibility and Data collection	19
Innovation and Improvements to Existing Infrastructure	20
Addressing Rail Monopolies.....	21
Establishing additional corridors	22
Strengthening domestic supply chains	24
Conclusion	25
APPENDIX A LIST OF WITNESSES	27
APPENDIX B LIST OF BRIEFS.....	31

REQUEST FOR GOVERNMENT RESPONSE	33
DISSENTING OPINION OF THE BLOC QUÉBÉCOIS.....	35

SUMMARY

This report is the third in a series of studies by the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities (the Committee) on the development of a Canadian transportation and logistics strategy. The first two reports, published in February and June of 2019, included case studies of the Niagara and Vancouver regions, and the Atlantic provinces and province of Quebec, respectively. This current report focuses on the state of Canada's supply chain, particularly considering the impacts of the COVID-19 pandemic and climate change, as well as ways to protect and strengthen Canada's supply chain infrastructure to improve its resiliency.

The Committee heard from many witnesses that Canada's supply chain has been impacted significantly by both the COVID-19 pandemic and recent extreme weather events. However, witnesses also identified other causes for current supply chain disruptions, including long-standing labour shortages, container shortages, geopolitical tensions such as the Russian invasion of Ukraine, shortages of semiconductor chips, and disharmony in certain regulatory and policy schemes.

Witnesses were nevertheless clear that these many disruptive factors serve to highlight pre-existing weaknesses in Canadian and global supply chains. The Committee heard many recommendations to increase resilience and strengthen Canada's supply network, including methods to improve supply chain visibility, identify and address bottlenecks, shorten supply chains, and improve current and future infrastructure.

Many of the recommendations made throughout this study repeat those made by the Committee in its two earlier reports, the [Interim Report on Establishing a Canadian Transportation and Logistics Strategy](#), and [Establishing a Canadian Transportation and Logistics Strategy: Part 2](#).

LIST OF RECOMMENDATIONS

As a result of their deliberations committees may make recommendations which they include in their reports for the consideration of the House of Commons or the Government. Recommendations related to this study are listed below.

Recommendation 1—Develop climate contingency plan

That the Government of Canada work with other levels of government, Indigenous communities and the private sector to anticipate and design contingencies in the event that future climate-related emergencies—such as extreme heat, forest fires, flooding and melting permafrost—disrupt the Canadian supply chain.

Recommendation 2—Immigration stream

That the Government of Canada work with Immigration, Refugees and Citizenship Canada, the Minister of Labour, other levels of government, labour organizations and the private sector to design an immigration stream specifically aimed at filling in labour gaps in the transportation sector such as truck drivers, pilots, mariners, skilled technicians, etc. and to encourage the entry into the workforce of traditionally under-represented groups in certain jobs.

Recommendation 3—Transportation training programs

That Transport Canada work with provinces and territories, as well as Employment and Social Development Canada, the Minister of Labour, the Minister of International Trade, Export Promotion, Small Business and Economic Development, other levels of government, the private sector and labour organizations to deliver programs (such as the *Sectoral Workforce Solutions Program*) to help fill in current and anticipated labour shortages in the transportation sector, including commercial drivers which would directly fund individuals, as opposed to businesses; and to encourage the entry into the workforce of traditionally under-represented groups in certain sectors.

Recommendation 4—Long-term agreements

That the Government of Canada continue to encourage labour groups and important transport employers such as the rail operators and marine ports to reach long-term collective-bargaining agreements in order to avoid costly labour disruptions and ensure greater predictability for shippers.

Recommendation 5—Corridor legislation

That the Government of Canada, with respect to federally-regulated jurisdictions, consider legislation to designate the operation of key supply chain corridors as an essential service and strengthen penalties for any individual or groups who illegally impede movement on these corridors; while preserving the rights of Canadians to protest in a lawful and peaceful manner.

Recommendation 6—Ferry sector labour shortage

That the Government of Canada seek to address labour shortages in the ferry sector and the broader marine sector by expediting the process for recognizing internationally trained mariners and working towards recognizing international mariner officer and engineering licenses and certifications.

Recommendation 7—National supply chain strategy

That the Government of Canada establish a long-term Supply Chain Strategy that takes into consideration the current and anticipated needs of Canadian shippers, and that such a strategy be aligned with a National Trade Strategy as well as with existing provincial and territorial strategies.

Recommendation 8—Supply chain Commissioner

That the Government of Canada establish a Supply Chain Commissioner reporting to the Minister of Transport with a mandate to recommend actions to improve supply chain efficiency, safety and reliability, in agreement with provinces and territories.

Recommendation 9—National anchorage strategy

That the Government of Canada develop a national anchorage strategy to help manage surge capacity on the water, which is essential to ensure that the appropriate number and size of anchorages are available in less impacted areas to support Canada's trade ambition and periodic supply chain disruptions.

Recommendation 10—Consultation Group

That the Government of Canada establish a permanent consultative group among a cross section of key supply chain actors similar to the ad hoc group put together during the floods in British Columbia.

Recommendation 11—Respond to Industry Strategy Council recommendations

That the Government of Canada undertake to follow up on the implementation of recommendations from Industry Strategy Council’s report entitled *Restart, recover, and reimagine prosperity for all Canadians* and to report its findings to the House of Commons.

Recommendation 12—Data sharing and transparency

That the Government of Canada consider new legislation, regulations and policies to require greater data sharing and transparency by key supply chain actors in order to encourage improved efficiency; with an emphasis on collecting and sharing data which is reliable, accurate and recurrent and which encourages greater cooperation and efficiency between supply chain actors.

Recommendation 13—Regulatory hurdles and digital platform

That the Government of Canada study all aspects of the transportation system to identify and reduce regulatory hurdles that unnecessarily slow down the transportation of goods and people; and consider creating one common digital technology platform to move and clear all goods.

Recommendation 14—Cybersecurity

That the Government of Canada’s cybersecurity strategy include a focus on the supply chain and critical transportation infrastructure (such as airport, marine ports and rail); and that it include an obligation for companies under federal jurisdiction to report any major cyberattack.

Recommendation 15—Harmonization of trade corridor capital investments

That the Government of Canada seek to harmonize multi-modal trade corridor capital investments with compatible initiatives in the United States.

Recommendation 16—Canada-United States bilateral dialogue

That Government of Canada officials continue their dialogue with United States counterparts to oppose “Buy America” policies, promote a North American procurement framework, and ensure bi-national continuity with respect to the *Merchant Marine Act* (Jones Act).

Recommendation 17—Trans-border regulatory exemptions

That the Government of Canada work with the United States to develop better real-time responses to urgent trans-border regulatory exemption requests in the event of future crises.

Recommendation 18—National Trade Corridors Fund

That the Government of Canada increase the funding for and make permanent the National Trade Corridors Fund.

Recommendation 19—Improve agri-food supply chains

That the Government of Canada ensure that funding for projects to improve the fluidity of supply chains consider the enhancement of perishable goods chain infrastructure, and, more broadly, the specific needs of agri-food supply chains.

Recommendation 20—Inclusive infrastructure funding

That the Government of Canada consider ensuring that all projects that combine the transportation of goods and passengers be eligible for infrastructure, public transit and green funding, including ferry services.

Recommendation 21—Multi-modal trade corridors

That the Government of Canada expedite strategic infrastructure investments in multi-modal trade corridors, including maintaining asset management as well as establishing and investing in multi-modal trade corridor route redundancy.

Recommendation 22—Multi-modal transportation corridors

That the Government of Canada identify transportation corridors—such as the St-Lawrence Seaway and the Port of Prince Rupert—and emerging, underused and international ports—such as those in Atlantic Canada or Churchill, Manitoba—that could be used to a greater extent to provide redundancy in the event of disruptions in other parts of Canada’s supply chain; and help fund infrastructure improvements that would allow these ports and corridors to reach their full potential.

Recommendation 23—Great Lakes-St. Lawrence strategy

That the Government of Canada, in consideration of Canada’s ratified trade agreements, promote and invest in the strategic economic potential of the Great Lakes-St. Lawrence Seaway System, including prioritizing disciplined asset management along this trade corridor.

Recommendation 24—Business automation

That the Government of Canada implement financial measures to support the automation of Canadian and Quebec businesses.

Recommendation 25—Enhance Canada Border Services Agency Capacity

That the Government of Canada work with Public Safety Canada to enhance Canada Border Services Agency capacity during surge periods to eliminate delays.

Recommendation 26—Review regulatory processes for containers

That the Government of Canada should rapidly review regulatory processes to facilitate the movement of containers through terminals that are not currently managing containers and create additional surge capacity.

Recommendation 27—Smart ports

That the Government of Canada promote and invest in integrated distribution and logistics data and digital capacities for Canadian ports.

Recommendation 28—Port enhancements

That the Government of Canada take into consideration not just increased terminal capacity but enhanced logistics and transloading capabilities at our ports.

Recommendation 29—Port efficiency

That the Government of Canada work with other levels of government, the private sector and labour groups to encourage the appropriate application of emerging technology in order to improve port efficiency.

Recommendation 30—Port optimization

That the Government of Canada optimize ports to encourage greater efficiency and safety; better data sharing; greater involvement by Indigenous communities and surrounding communities.

Recommendation 31—Access to capital

That the Government of Canada consider changes to regulatory framework of port authorities to facilitate greater access to capital.

Recommendation 32—Short-sea shipping opportunities

That the Government of Canada develop additional surge capacity through greater use of short-sea shipping as a compliment to road and rail transportation, in particular in the movement of containers along the Great Lakes-St. Lawrence Seaway.

Based on the evidence heard during this study, the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities reiterates the following recommendations from its two earlier reports, the Interim Report on Establishing a Canadian Transportation and Logistics Strategy, and Establishing a Canadian Transportation and Logistics Strategy: Part 2.

Recommendation 33—Climate change

That Transport Canada, in cooperation with Environment and Climate Change Canada and Fisheries and Oceans Canada, continue to research the impacts of climate change on transportation infrastructure and the effects of increased marine traffic on coastal ecosystems.

Recommendation 34—National Trade Corridors Strategy

That the Government of Canada, in the context of the development of a National Trade Corridors Strategy, encourage enhanced dialogue with provinces and territories, Indigenous communities, businesses, government agencies and international economic partners with the goals of strengthening strategic local, national and international trade corridors and ensuring long-term investments in needed infrastructure.

Recommendation 35—National Trade Corridors Strategy and carbon footprint reduction

That the Government of Canada ensure that the development of a National Trade Corridors Strategy is consistent with the objective of reducing the carbon footprint of the transport sector and increasing the use of renewable energies.

Recommendation 36—Supply chain visibility initiatives

That Transport Canada encourage the introduction of supply chain visibility initiatives, such as the Vancouver Fraser Port Authority's Supply Chain Visibility Project.

Recommendation 37—Funding options for short-line railways

That the Government of Canada review its funding options for short-line rail operators in order to ensure that their networks are in good repair and to enable proper capital planning by them.

Recommendation 38—Funding short-sea shipping infrastructure

That the Government of Canada give consideration to funding the development of dedicated short distance sea shipping infrastructures.

Recommendation 39—Regulatory harmonization

That the Government of Canada work towards the increased harmonization of policies and regulations on freight transportation between both Canada and the United States, and across the country through consultation with provinces, territories and municipalities. In particular, harmonization should occur in relation to ballast water, capital infrastructure investments, the Great Lakes, and railway, air and road transport.

Recommendation 40—Port infrastructure

That the Government of Canada support the proactive planning and timely development of major port infrastructure projects that would support viable future trade opportunities, including international ports.

Recommendation 41—Increased use of the St. Lawrence Seaway

That the Government of Canada cooperate with all stakeholders—including the St. Lawrence Seaway Management Corporation, ports, marine operators and businesses, as well as provinces, territories and municipalities—to explore ways to increase year-round use of the St. Lawrence Seaway to transport goods within central Canada. As well, the Government of Canada should consider such issues as icebreaking capabilities, piloting fees, handling fees at terminals and docking fees.

Recommendation 42—Optimization of land ties

That the Government of Canada work with its provincial and municipal counterparts to optimize ties between roads and rail networks with a view to ensuring that such ties are the easiest and most efficient means of getting cargo into and out of a port.

Recommendation 43—West Coast land use planning

That the Government of Canada encourage greater dialogue among stakeholders involved in supply chains on Canada's West Coast supply. Their dialogue should focus on the development of a better balance among land use requirements, the demand for local transportation and industries' freight requirements.



IMPROVING EFFICIENCY AND RESILIENCY IN CANADA'S SUPPLY CHAINS

INTRODUCTION

Supply chains are not immune to global and domestic events and activities. Similar to how a physical jerk can damage the integrity of a metal chain, the wake of the COVID-19 pandemic and unprecedented climate change events have cascaded into various issues that highlight existing vulnerabilities throughout Canada's supply chain network.

The House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities (the Committee) adopted the following [motion](#) on 31 January 2022:

That pursuant to Standing Order 108(2), the Committee study the state of Canada's supply chain; in particular, how the Covid pandemic and climate change are impacting it; the state of container transport of products in Canada; and ways to protect and strengthen Canada's supply chain infrastructure with a view to proposing solutions to make the supply chain more resilient.

The Committee dedicated six meetings to this study between 31 March 2022 and 5 May 2022. It heard from 42 witnesses and received five briefs. The following sections outline what various stakeholders discussed regarding the current state of Canada's supply chain and suggestions to protect and strengthen its infrastructure in the short- to long-term. This report is the third in a series of studies by the Committee to investigate the development of a Canadian transportation and logistics strategy. The Committee presented two reports in the 1st Session of the 42nd Parliament, highlighting ways in which the Government of Canada can improve the efficiency of the nation's trade corridors.¹

1 House of Commons, Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities (TRAN), [Interim Report on Establishing a Canadian Transportation and Logistics Strategy](#), Twenty-seventh report, February 2019; TRAN, [Establishing a Canadian Transportation and Logistics Strategy: Part 2](#), Thirty-second report, June 2019.



LONG-TERM AND SHORT-TERM DISRUPTIONS

“[The supply chain] system works like a symphony. It comes together, and all the pieces have to be working in harmony. When you see one piece of the entire system falling apart – and it could be truck, rail, containers or the labour component therein – you start hearing the symphony’s misbeats.”

[Ron Lemaire](#)

President, Canadian Produce Marketing Association

Many witnesses who testified before the Committee acknowledged the interconnectedness of the global supply chain system and shared their concerns on matters that are causing disruptions within their field or line of business in Canada. For example, [Joan Hardy](#), Vice-President of Sales and Marketing, Grain and Fertilizers at Canadian Pacific Railway, declared that no one single supply chain exists in the country as “[e]ach commodity has its own unique, interdependent and complex supply chain that links the producer with the final end-user.” According to [Julia Kuzeljevich](#), Director of Policy and Communications for the Canadian International Freight Forwarders Association, manageable disruptions such as weather-related delays are intensified when compounded with additional phenomena like blockades, strikes, the COVID-19 pandemic and related restrictions, travel restrictions, and the spike in consumer online purchases. The following sections outline common supply chain disruptors that witnesses raised before the Committee.

COVID-19 Pandemic

The Committee heard that the COVID-19 pandemic has accentuated and exacerbated pre-existing structural issues in the various sectors and industries of Canada’s supply chain. [Karen Kancens](#), Vice-President of the Shipping Federation of Canada, attributed most of the stress on the Canadian transportation system to a couple of factors, including “global lockdowns and worker shortages created by the COVID pandemic...” In contrast, [David Montpetit](#), President and Chief Executive Officer of the Western Canadian Shippers’ Coalition, pointed out that supply chain strains in the past two years such as labour and equipment shortages among all transportation modes were present well before the onset of the pandemic and believes that they will remain part of the supply chain imbalance.

[Hubert Rioux](#), Researcher at the Institut de recherche en économie contemporaine (IREC), claimed that the health crisis' main effect has been to highlight growing risks in the global supply chain, which include economic and financial crises, climate change, trade disputes, the resurgence of economic nationalism, geopolitical instability and migration movements. Similarly, [Christian Alan Buhagiar](#), President and Chief Executive Officer of Supply Chain Canada, agreed that the pandemic has brought forward the challenges that were already present such as production, sourcing, labour and transportation issues—all of which have led to many disruptions and shortages. [Mr. Lemaire](#), President of the Canadian Produce Marketing Association, underscored other complications that have been amplified over the past two years such as “port congestion, delays and exploding costs in container shipping, continuing labour shortages from farm to retail, growing costs of inputs and shortages and inconsistent product delivery.”

Climate Change and Extreme Weather Events

“[T]here has been an increased cost as a result of extreme climate change and extreme conditions.”

[Marc Brazeau](#)

President and Chief Executive Officer, Railway Association of Canada

A number of witnesses identified the effects of climate change—flooding, heat waves, cold snaps—as the most serious challenge to overcome, with British Columbia having experienced some of the worst in the past year.² For the agri-food sector, [Mr. Lemaire](#) expressed concern over the frequency and breadth of disruptions to supply and production caused by weather-related events. [James Bekkering](#), Chair of the Board for the National Cattle Feeders' Association, spoke to the Committee about the shortcomings he observed:

Last year's drought [...] was unprecedented, causing significant shortages of livestock feed and resulting in a surge of feed imports from the U.S. This increased feed demand, along with the fires and floods in B.C., exposed a multitude of weaknesses in our transportation systems. To date, dry, cold conditions in parts of western Canada are hampering the crop outlook, which may result in ongoing pressure on the transportation system.

2 TRAN, *Evidence*, 44th Parliament, 1st Session: [Marc Brazeau](#) (President and Chief Executive Officer, Railway Association of Canada [RAC]); [Sébastien Labbé](#) (Vice-President, Bulk, Rail Centric Supply Chain, Canadian National Railway Company [CNRC]); [Joan Hardy](#) (Vice-President, Sales and Marketing, Grain and Fertilizers, Canadian Pacific Railway); and [Kathleen Sullivan](#) (Chief Executive Officer, Food and Beverage Canada [FBC]).



As well, [Serge Buy](#), Chief Executive Officer of the Canadian Ferry Association, voiced that “erratic freeze-thaw cycles, flooding, erosion and other consequences of climate change have introduced an unprecedented level of uncertainty and risk” to the ferry sector.

Long-Term Environmental Sustainability Solutions

According to [Ms. Hardy](#), “Measuring the strength of Canada’s supply chains is fundamentally a question of resiliency.” While discussing how to boost Canada’s competitiveness and render the nation’s supply chain more robust, many witnesses concurred on the solution of decarbonization, whether it be by using short-sea shipping to offset rail and road emissions, powering vessels with alternative marine fuels, expanding electric and alternatively powered fleets, or implementing carbon pricing on imports.³

Witness testimonies indicate that certain businesses and companies will require additional support to adapt to climate change and reduce greenhouse gas emissions while transitioning towards low- and zero-emission forms of transportation. [Mr. Buy](#) maintained that the ferry sector has no dedicated support for this collective goal. Witnesses representing the auto manufacturing industry called for the government to help provide consumers with a better range of incentives for electric vehicle purchases and more funding commitment to charging infrastructure.⁴ In the words of [David W. Paterson](#), Vice-President of Corporate and Environmental Affairs at General Motors of Canada Limited, “Supply chains, therefore, are not just a challenge. They are a generational economic and environmental opportunity, but we will need to get the policy framework right.” He suggested to look towards Norway’s consumer incentives, as the country has the highest electric vehicle adoption level.⁵

[Daniel-Robert Gooch](#), President and Chief Executive Officer of the Association of Canadian Port Authorities, commended Canada for signing the Clydebank Declaration

3 TRAN, *Evidence*: [Chris Given](#) (Director, Government Relations, Seafarers’ International Union of Canada [SIUC]); [Ken Veldman](#) (Vice-President, Public Affairs & Sustainability, Prince Rupert Port Authority [PRPA]); [John Bayliss](#) (Executive Vice-President and Transformation Officer, Walmart Canada); [Patrick Gervais](#) (Vice-President, Marketing and Communications, Lion Electric [LE]); [Brian Kingston](#) (President and Chief Executive Officer, Canadian Vehicle Manufacturers’ Association [CVMA]); [Dennis A. Darby](#) (President and Chief Executive Officer, Canadian Manufacturers and Exporters [CME]); and [Hubert Rioux](#) (Researcher, Institut de recherche en économie contemporaine [IREC]).

4 TRAN, *Evidence*: [Randy White](#) (President, Sysco Canada [Sysco]); [Kingston](#) (CVMA); and [David W. Paterson](#) (Vice-President, Corporate and Environmental Affairs, General Motors of Canada Limited [GMC]).

5 For more information on Norway’s electric vehicle policy, see: Norsk elbilforening, [Norwegian EV policy](#).

for Green Shipping Corridors and urged the federal government to “scale up the support to port authorities” in the effort to accelerate the decarbonization of the shipping sector and the formation of green corridors.

Labour Shortages

Many witnesses emphasized the effects of labour shortages on Canada’s supply chain stability. [Francis Lalonde](#), Vice-President of Transportation at Walmart Canada, highlighted that “many supply chain jobs in Canada are in communities with an aging population and a slowing growth rate.”

[Chris Given](#), Director of Government Relations for the Seafarers’ International Union of Canada, described the difficult working conditions seafarers endured under contract extensions since the beginning of the pandemic. [Daniel Dagenais](#), Vice-President of Port Performance and Sustainable Development of the Montreal Port Authority, was more concerned about atypical schedules. [Mr. Buy](#) cited Transport Canada’s prediction that “43% of the marine transportation workforce will retire in the next 10 years.”⁶ He asserted a much higher percentage and a much shorter time frame for ferry workers and that only “regulatory work, increased immigration [and] work on automation” will solve additional pressures from vacancies.

[Kathleen Sullivan](#), Chief Executive Officer of Food and Beverage Canada, anticipated that “one quarter of the [food and beverage] industry’s workforce will reach the age of 65 in the next five years.” She reported that recent changes⁷ to Canada’s Temporary Foreign Worker Program (TFWP) will provide short-term relief while longer-term measures are still needed. [Randy White](#), President of Sysco Canada, reiterated that “there were over 22,000 open truck driver positions across Canada” by the end of 2021 and urged for speedier approval of applications to the TFWP.

In addition to reviewing some immigration policies, witnesses proposed other solutions that could help fill in labour gaps, such as increasing access to training, licencing and

6 See: Canadian Marine Industry Foundation, [National Youth Survey: Marine and the Next Generation](#), March 2022.

7 See: Employment and Social Development Canada, [Government of Canada announces Workforce Solutions Road Map – further changes to the Temporary Foreign Worker Program to address labour shortages across Canada](#), News release, 4 April 2022.



long-term career opportunities, increasing capital and automation, and providing a legislative framework for the fair and orderly resolution of labour disputes.⁸

Vessel Dwell Times and Container Shortages

[Ms. Kuzeljevich](#) indicated that a cargo ship normally takes 22 days to travel from Hong Kong to Vancouver, but that shipping company Maersk recently reported the average wait time for a berth in the Port of Vancouver to be around four weeks.⁹ Furthermore, Canada Border Services Agency (CBSA) inspection delays can result “in significant demurrage and detention costs to the importer...”.¹⁰ [Bruce Rodgers](#), Executive Director of the Canadian International Freight Forwarders Association, recounted how, in one instance, a one-day process ended up requiring 73 days to complete. [Marko Dekovic](#), Vice-President of Public Affairs at GCT Global Container Terminals Inc., clarified that the imbalance of readily available containers for Canadian exporters is not an issue of container terminal capacity. He went on to explain that vessels were backed up in anchorages due to rail service interruptions, whereas the shortage of containers is due to increased North American consumer demands, which have resulted “in ocean carriers and exporters from Asia evacuating containers to Asia more rapidly without having had a chance to go into a cycle of the supply chain here...”.

Participating in the discourse on container shipping capacity, [Ms. Kancens](#) argued against greater regulation of the container sector and prohibition of operational agreements between container lines as a solution to increasing capacity while lowering shipping costs. She stated that “most carriers rely on them to offset the extremely high capital costs of operating in the container shipping market” which then allows the partners to serve “across a wider range of ports on larger and more efficient vessels than would be possible if they were all operating individually.” According to Ms. Kancens, greater regulation would not resolve bottlenecks and delays, but instead “could potentially disincentivize some carriers from serving the Canadian market altogether.”

8 TRAN, *Evidence*: [Given](#) (SIUC), [Ron Lemaire](#) (President, Canadian Produce Marketing Association [CPMA]); [Monette Pasher](#) (Interim President, Canadian Airports Council [CAC]); [Darby](#) (CME); [Bob Masterson](#) (President and Chief Executive Officer, Chemistry Industry Association of Canada [CIAC]); and [Tyler Bjornson](#) (Consultant, Western Grain Elevator Association [WGEA]).

9 See: Maersk, [Maersk Asia Pacific market update \(April 2022\)](#).

10 TRAN, *Evidence*: [Bruce Rodgers](#) (Executive Director, Canadian International Freight Forwarders Association [CIFFA]).

Additional Disruptions

While expressing concerns about Canada's reputation as a reliable supplier of goods and resources, witnesses remarked, among other aspects, how geopolitical tensions, semiconductor chip shortages, and regulatory changes were recent drivers of supply chain challenges.

Geopolitical Tensions

Of the witnesses who mentioned Russia's invasion of Ukraine, [Mr. Buhagiar](#) cautioned the Committee that there are not enough discussions on cybersecurity risks among suppliers. [Ms. Sullivan](#) traced the origins of price increases for wheat and Canadian flour to the war in Ukraine, as she cited both countries combined represent "almost 30% of the world's wheat exports." [Mr. Bekkering](#) also commented that the global food crisis added "further stress to the livestock supply chain."

[Brian Kingston](#), President and Chief Executive Officer of the Canadian Vehicle Manufacturer's Association, reminded that "companies on both sides of the [Canada–United States] border undertook extraordinary measures and cost burdens to deal with the sudden trade diversion" due to the blockade at the Windsor-Ambassador Bridge¹¹ in February 2022.

Semiconductor Chip Shortage

A few witnesses spoke about the shortage of semiconductors as a main culprit behind supply chain challenges.¹² [David Adams](#), President and Chief Executive Officer of Global Automakers of Canada, spoke in more detail of the ongoing shortage, "which has resulted in lost vehicle production globally of about 12 million units." He explained that the result of lower vehicle inventories for the past two years "has had the secondary impact of higher prices for new vehicles and subsequently for used vehicles as well."

11 See: Transport Canada, [Statistical Addendum 2020](#), June 2021, p. 101. Of note, data for the Windsor-Ambassador Bridge located in southwestern Ontario show that it is Canada's busiest border crossing point for road trade with the United States. The sum of the value of exports and imports that crossed the bridge in 2020 amounted to \$110,868 million.

12 TRAN, *Evidence*: [Kingston](#) (CVMA); [Darby](#) (CME); and [Paterson](#) (GMC).



Regulatory and Policy Disharmony

The Committee heard of a variety of regulatory misalignments that have had a negative impact on supply chain integrity. In the agri-food sector, Canadian food supplier drivers were stuck at border crossings and could not re-enter the country because of frequently updated COVID-19 regulations.¹³ Also, cattle transporters grappled with federal regulations that, according to them, fail to consolidate mandated breaks for both driver and livestock.¹⁴

The Committee also heard that updates relating to the Canada-United States-Mexico Agreement¹⁵ had a significant impact on vehicle manufacturers,¹⁶ while other small to mid-size manufacturing companies struggle to accommodate evolving regulations on carbon emissions reductions.¹⁷ Moreover, [Dennis A. Darby](#), President and Chief Executive Officer of Canadian Manufacturers and Exporters, focused on current United States protectionist measures such as “Buy America” policies and proposed the integration of a North American supply chain.

STRUCTURAL CAUSES AND SOLUTIONS TO SUPPLY CHAIN ISSUES IN CANADA

“Trade corridors are under much strain and, in some regions, have begun to break down. A comprehensive review of all modes to fully identify these challenges is necessary, including looking at bottlenecks and underutilized corridors, and identifying opportunities to move national trade corridor funding and infrastructure focus accordingly.”

[David Montpetit](#)

President and Chief Executive Officer, Western Canadian Shippers’ Coalition

13 TRAN, *Evidence*: [White](#) (Sysco).

14 TRAN, *Evidence*: [James Bekkering](#) (Chair of the Board, National Cattle Feeders’ Association [NCFA]).

15 See: BDO Canada, “Automotive sector,” [What is CUSMA? Scoping the Impact of the new NAFTA](#).

16 TRAN, *Evidence*: [Paterson](#) (GMC).

17 TRAN, *Evidence*: [Sullivan](#) (FBC); and [Janice Tranberg](#) (President and Chief Executive Officer, (NCFA)).

As the Committee heard throughout this study, supply chain issues are complex and interconnected, and there is no single solution to address them all.¹⁸ It is precisely due to this interconnection that many witnesses strongly recommended the development of a national supply chain strategy, to holistically evaluate the state of Canada's supply chains and coordinate their development and growth.¹⁹ In fact, [Mr. Buhagiar](#) further expanded this idea to suggest a North American supply chain strategy would be even more beneficial to ensuring an efficient flow of goods, while other witnesses proposed a complimentary manufacturing or industrial strategy.²⁰

Leadership and Oversight

Another potential approach to strengthening Canada's supply chains is the establishment of a Supply Chain Commissioner, as proposed by [Mr. Lemaire](#). This government-appointed position, selected from within the industry, would ensure oversight over multiple jurisdictions and departments. [He](#) further recommended that such an individual have direct experience with the variety of transportation modes used throughout Canada, that the role be ensured a significant level of authority, and that it not be housed within Transport Canada.

Though they did not specifically refer to a Commissioner, [Mr. Kingston](#) and [Mr. Paterson](#) similarly agreed with the need for clear federal leadership to provide guidance and direction in a variety of areas.

Visibility and Data collection

[Mr. Buhagiar](#) explained to the Committee that, given the complexity of the supply chain network, an individual corporation may have a different level of visibility into its own supply chain, which he described as follows:

You can imagine that, in a chain, you have tier one, or those that supply you. Tier two supplies your suppliers. Downstream, you may have multiple levels, depending on how complex your corporation is. Many Canadian corporations—again, many of

18 TRAN, *Evidence*: [Guy Milette](#) (Chair of the Board of Directors, (CPMA)); [Lemaire](#) (CPMA); [Dave Carey](#) (Vice-President, Government and Industry Relations, Canadian Canola Growers Association [CCGA]); and [Christian Alan Buhagiar](#) (President and Chief Executive Officer, Supply Chain Canada [SCC]).

19 TRAN, *Evidence*: [Buhagiar](#) (SCC); [Daniel-Robert Gooch](#) (President and Chief Executive Officer, Association of Canadian Port Authorities [ACPA]); [Brazeau](#) (RAC); [David Montpetit](#) (President and Chief Executive Officer, Western Canadian Shippers' Coalition [WCSC]); [Rodgers](#) (CIFFA); [Francis Lalonde](#) (Vice-President, Transportation, Walmart Canada); and ACPA ([brief](#)).

20 TRAN, *Evidence*: [Darby](#) (CME); and [Sullivan](#) (FBC).



these challenges are not unique to Canada—only have the ability to see tier one and maybe tier two. They don't have the visibility, downstream, into their supply chains to understand exactly where things are coming from.

Some witnesses advocated for an improvement of visibility as a way of optimizing supply chains, identifying bottlenecks, predicting potential disruptions, and more effectively directing infrastructure funding.²¹ [Mr. Gooch](#) proposed new technologies such as artificial intelligence as a way of achieving this goal, while [David Miller](#), Senior Advisor to the Executive of the Vancouver Fraser Port Authority, emphasized “the importance of data sharing among all the supply chain players.” [Mr. Buhagiar](#), while agreeing with the importance of data sharing, pointed out that this solution would first require “a single operative working language” that is not currently used.

Innovation and Improvements to Existing Infrastructure

Port congestion was identified by some witnesses as another contributing factor to supply chain disruptions,²² with the Committee hearing several potential avenues for improvement. Some witnesses proposed increased investment in technology and automation,²³ a solution that some argued should seek to support, not replace, labour.²⁴ [Mr. Gooch](#) also reported that set borrowing limits can hamper a port authority’s ability to move forward on large projects, and that a simplified approach to amending the authority’s letters patent would help to address this issue.

Many also spoke positively of the National Trade Corridors Fund (NTCF),²⁵ which some argued should be continued beyond its current end date of 31 March 2028 or even made permanent.²⁶ [Ms. Hardy](#) recommended a quicker funding approval process for projects “that can provide immediate tangible improvements for Canada’s supply chains.”

21 TRAN, *Evidence*: [Daniel Dagenais](#) (Vice-President, Port Performance and Sustainable Development, Montreal Port Authority [MPA]); and [Montpetit](#) (WCSC).

22 TRAN, *Evidence*: [Lemaire](#) (CPMA); [Milette](#) (CPMA); and [Buhagiar](#) (SCC).

23 TRAN, *Evidence*: [Buhagiar](#) (SCC); [Gooch](#) (ACPA); [Dagenais](#) (MPA); and [Rodgers](#) (CIIFFA).

24 TRAN, *Evidence*: [Buhagiar](#) (SCC); and [Lemaire](#) (CPMA).

25 TRAN, *Evidence*: [Gooch](#) (ACPA); [Labbé](#) (CNRC); [Brazeau](#) (RAC); [David Miller](#) (Senior Advisor to the Executive, Vancouver Fraser Port Authority); [Larissa Fenn](#) (Director, Public Affairs and Corporate Secretary, Hamilton-Oshawa Port Authority (HOPA)); and [Robert Lewis-Manning](#) (President, Chamber of Shipping).

26 TRAN, *Evidence*: [Gooch](#) (ACPA); and [Pasher](#) (CAC).

Some witnesses also suggested more targeted funding, for small marine ports²⁷ and for small airports,²⁸ either within the NTCF, or as a separate, parallel funding stream. With regards to funding for short-line railways, however, [Mr. Brazeau](#) recommended the creation of a dedicated program “to ensure that they continue to reinvest in infrastructure and their rolling stock.” [He](#) explained that the NTCF is not currently supporting short-line railways and recommended an approach inspired by those currently used in the United States and through provincial programs in Quebec. Such an approach would provide a combination of tax incentives and capital project incentives, as well as direct funding.

Addressing Rail Monopolies

Some witnesses identified rail “monopolies”, particularly in western Canada, as a potential supply chain bottleneck.²⁹ [Steve Pratte](#), Manager of Policy Development of the Canadian Canola Growers Association, spoke to the Committee of the need for tightened contractual relationships between railways and shippers of grain product, and for establishing more robust reciprocal penalties.³⁰ As [Tyler Bjornson](#), Consultant for the Western Grain Elevator Association, explained, in 2018, the *Transportation Modernization Act* introduced a requirement for reciprocal penalties to be embedded into service level agreements. He was very critical of this approach, as it would require shippers to negotiate with a monopoly. Instead, he proposed directly regulating reciprocal penalties, which would require railways to pay for non-delivery. [Kara Edwards](#), Director of Transportation for the Chemistry Industry Association of Canada, also spoke of the imbalanced relationship between shippers and railways. She recommended that the Canadian Transportation Agency be granted broader authority to help address this imbalance.

Several witnesses also strongly recommended establishing rail as an essential service, to ensure the flow of essential goods is not interrupted by labour disputes involving a railway company when no alternative transportation is available.³¹ Meanwhile,

27 TRAN, Evidence: [Gooch](#) (ACPA).

28 TRAN, Evidence: [Pasher](#) (CAC).

29 TRAN, Evidence: [Carey](#) (CCGA); [Bekkering](#) (NCFA); [Tranberg](#) (NCFA); and [Bjornson](#) (WGEA).

30 The Canadian Transportation Agency's *Freight Rail Service and Rates: a Guide* defines “reciprocal financial penalties”, in the context of a negotiated agreement between a freight shipper and a railway, as “the penalty to be paid if [the shipper] or the railway fail to uphold [their] part of the agreement”.

31 TRAN, Evidence: [Bekkering](#) (NCFA); [Tranberg](#) (NCFA); [Bjornson](#) (WGEA); [Darby](#) (CME); and CIAC ([brief](#)).



[Mr. Lemaire](#) expressed the need for a way of prioritizing the movement of perishable and essential goods.

Establishing additional corridors

The importance of resiliency was a common theme throughout this study. As [Mr. Dekovic](#) explained, “You could have seven new terminals built in the Port of Vancouver, and each one of them would be cut off if the infrastructure coming to it, road and rail, was not enabled or didn't have resilience.”

Several witnesses told the Committee that expanding the number of trade corridors would improve supply chain resilience, [Mr. Brazeau](#) spoke in general of building new marine or inland ports,³² and [Mr. Kingston](#) and [Mr. Paterson](#) referenced the need to complete the Gordie Howe International Bridge.³³

[Mr. Dagenais](#) was uncertain that new marine ports would be necessary, though he did underscore the complementary role that the network of existing ports can play for each other. However, a commonly mentioned challenge to developing new ports was the limited resources of the CBSA. Witnesses had a generally positive view of the work of the CBSA but noted that the Agency is stretched to capacity as it is and would benefit from increased staffing.³⁴

[Mr. Given](#) proposed cabotage, or domestic marine freight transportation, as a means of reducing congestion on trucking routes, particularly along the St-Lawrence seaway, as “one seaway-sized vessel is capable of carrying the same cargo load as approximately 300 railcars, or almost 1,000 trucks.” [He](#) clarified this approach was not meant to replace trucking, but rather to diversify transportation routes. The Committee also heard of the important role played by ferries in ensuring supply links to ferry-dependent communities throughout Canada.³⁵ [Mr. Buy](#) and the Canadian Ferry Association, in its [brief](#), argued that the ferry industry is often excluded from funding programs and requires significant support.

32 TRAN, *Evidence*: [Brazeau](#) (RAC).

33 The [Gordie Howe International Bridge project](#) is a public-private partnership, the objective of which is to construct a bridge spanning the international border between Windsor, Ontario and Detroit, Michigan.

34 TRAN, *Evidence*: [Buhagiar](#) (SCC); [Lemaire](#) (CPMA); [Gooch](#) (ACPA); [Pasher](#) (CAC); [Rodgers](#) (CIFFA); [Kingston](#) (CVMA); [Fenn](#) (HOPA); and [Paterson](#) (GMC).

35 TRAN, *Evidence*: [Serge Buy](#) (Chief Executive Officer, Canadian Ferry Association [CFA]); and CFA ([brief](#)).

[Robert Lewis-Manning](#), President of the Chamber of Shipping, similarly suggested that Transport Canada consider facilitating the expansion of shortsea shipping, or coastal marine freight transportation, on a regional basis. According to [Mr. Dekovic](#), at least one ongoing expansion project at the Global Container Terminals Canada Deltaport terminal in Delta, British Columbia, is being designed to offer the optionality for shortsea shipping, in the event that appropriate terminals be developed along the Fraser River.

In Eastern Canada, some witnesses indicated the potential for a broader expanded use of the St-Lawrence seaway and the Great Lakes.³⁶ According to [Mr. Given](#),

the tie-in with the rail lines and the access to such a large market via the Great Lakes are really important for marine shipping. As for the ways in which we can take advantage of some of those opportunities, I think you could look at some of the vacant land that's along the Seaway as a potential container depot, where you could have some of that short-sea shipping, removing some of the congestion off the highways and the rail lines, as well as moving containers into that region, which can then be trucked or moved via vessel down into some of the larger markets in the U.S.

[Bob Masterson](#), President and Chief Executive Officer of the Chemistry Industry Association of Canada, agreed that the Great Lakes offer an opportunity for trade routes with the United States. However, he argued that more focus should be put on seafaring ports, particularly those with ties to Asian markets. [Larissa Fenn](#), Director, Public Affairs and Corporate Secretary for the Hamilton-Oshawa Port Authority, pointed out that the Port of Hamilton is indeed internationally oriented. [She](#) added that underutilized spaces in the Niagara region also provide an opportunity to address what she called “an acute shortage of multimodal-served industrial spaces” in Ontario.

On the West Coast, [Ken Veldman](#), Vice-President of Public Affairs & Sustainability of the Prince Rupert Port Authority, suggested that greater resiliency could be achieved by enhancing the capacities of both the Port of Vancouver and the Port of Prince Rupert. The latter, [he](#) argued, is in the midst of significant development and is well-placed to play a growing role in the export of future fuels. [Mr. Dekovic](#) agreed that Prince Rupert has the potential to act as “a backup for Vancouver” but indicated that additional rail capacity and a more diverse local market should be considered in expanding it for such a role. [Greg Rogge](#), Director of Land Operations for the Vancouver Port Authority, spoke of the potential to leverage inland capacity, for example in Calgary, though he noted this would still require increased container capacity within marine ports.

36 TRAN, *Evidence*: [Gooch](#) (ACPA); [Fenn](#) (HOPA); and [Buhagiar](#) (SCC).



Strengthening domestic supply chains

The need to tighten domestic supply chains was a central theme of this study. In Mr. Rioux's words,

"the COVID-19 crisis revealed the vulnerabilities of economies that are too dependent on global value chains. They were destabilized by the closure of plants and restrictions on exports, highlighting the risks of deindustrialization and offshoring. The rise in geopolitical tensions such as economic nationalism around the world will only increase the number and severity of the risks associated with too much globalization of supply chains."³⁷

Throughout this study, the Committee heard several suggestions relating to reducing Canada's reliance on external supply chains. According to [Mr. Buhagiar](#), "It's vital that Canada become more self-reliant, have more internal capacity and have systems that can collaborate more easily to solve these challenges." Some witnesses recommended encouraging domestic manufacturing capacity and enhancing Canadian export capacity.³⁸ [Mr. Paterson](#) praised the critical minerals plan outlined in the government of Canada's Budget 2022 in fostering the ability for domestic production of electric vehicle batteries.

[Mr. Darby](#) told the Committee that automation in the manufacturing sector would increase competitiveness and the scale of production, thereby reducing reliance on foreign suppliers, though he indicated manufacturers need more support to accelerate adoption of automation technologies. [Ms. Sullivan](#) offered that the Canadian food and beverage industry falls "well behind other countries" in adopting technology automation.

In terms of agricultural products, [Guy Milette](#), Chair of the Board of Directors of the Canadian Produce Marketing Association, was in favour of promoting local supply chains when possible, though he pointed out that many fruits or vegetables must necessarily be imported to Canada, at least part of the year. [He](#) also suggested that it would be preferable to encourage the creation of multiple microproducers across various regions, rather than give current microproducers greater access to the supply chain, in order to maintain local distribution.

To strengthen domestic supply chains, the IREC, in its [brief](#), emphasizes the importance of putting in place policies to substitute imports with local production. This substitution

37 IREC ([brief](#)).

38 TRAN, *Evidence*: [Gervais](#) (LE); [Darby](#) (CME); [Sullivan](#) (FBC); and [Veldman](#) (PRPA).

would strengthen our supply chains by limiting our dependence on internationalized chains. The economic crisis of 2008 and the COVID-19 crisis are good examples of the impact of over-reliance on imports on our economy. The brief highlights the importance of policies such as carbon pricing on imports, local content requirements in public contracts, and the implementation of industrial policies for strategic sectors in achieving this objective.

CONCLUSION

Throughout its study, the Committee heard of how phenomena from the past couple of years—including COVID-19, climate change, long-standing labour shortages, container shortages, geopolitics and conflicting regulations—have compromised Canada's supply chain infrastructure and had an impact on the people, businesses and companies that are integral to it. Witnesses proposed solutions aimed to bolster supply chain resiliency and sustain future growth in Canada. Examples include supplementing labour forces with greater access to licensing and long-term career opportunities, innovating existing infrastructure through targeted support for smaller marine ports, small airports and short-line railways, increasing the number of trade corridors by completing construction of the Gordie Howe International Bridge, and optimizing underutilized industrial spaces such as the Niagara region. Their testimonies also indicated that further action is required in respect to intergovernmental collaboration with provinces and municipalities, ongoing dialogue with international partners, public-private partnerships, funding, and strategic investments.

APPENDIX A LIST OF WITNESSES

The following table lists the witnesses who appeared before the committee at its meetings related to this report. Transcripts of all public meetings related to this report are available on the committee’s [webpage for this study](#).

Organizations and Individuals	Date	Meeting
Canadian Canola Growers Association Dave Carey, Vice-President Government and Industry Relations Steve Pratte, Senior Manager Transportation and Biofuel Policy	2022/03/31	11
Canadian Produce Marketing Association Ron Lemaire, President Guy Milette, Chair of the Board of Directors	2022/03/31	11
Supply Chain Canada Christian Alan Buhagiar, President and Chief Executive Officer	2022/03/31	11
Association of Canadian Port Authorities Daniel-Robert Gooch, President and Chief Executive Officer	2022/04/04	12
Canadian Airports Council Monette Pasher, Interim President	2022/04/04	12
Chemistry Industry Association of Canada Kara Edwards, Director Transportation Bob Masterson, President and Chief Executive Officer	2022/04/04	12
GCT Global Container Terminals Inc. Marko Dekovic, Vice-President Public Affairs	2022/04/04	12
Seafarers' International Union of Canada Chris Given, Director Government Relations	2022/04/04	12

Organizations and Individuals	Date	Meeting
Shipping Federation of Canada Karen Kancens, Vice-President	2022/04/04	12
Canadian International Freight Forwarders Association Julia Kuzeljevich, Director Policy and Communications Bruce Rodgers, Executive Director	2022/04/25	13
Canadian National Railway Company Sebastien Labbe, Vice-President Bulk, Rail Centric Supply Chain	2022/04/25	13
Canadian Pacific Railway Joan Hardy, Vice-President Sales and Marketing, Grain and Fertilizers	2022/04/25	13
Montreal Port Authority Daniel Dagenais, Vice-President Port Performance and Sustainable Development	2022/04/25	13
Railway Association of Canada Marc Brazeau, President and Chief Executive Officer	2022/04/25	13
Western Canadian Shippers' Coalition David Montpetit, President and Chief Executive Officer	2022/04/25	13
Canadian Ferry Association Serge Buy, Chief Executive Officer	2022/04/28	14
Chamber of Shipping Robert Lewis-Manning, President	2022/04/28	14
Food and Beverage Canada Kathleen Sullivan, Chief Executive Officer	2022/04/28	14
Institut de recherche en économie contemporaine Hubert Rioux, Researcher	2022/04/28	14
Sysco Canada Randy White, President	2022/04/28	14

Organizations and Individuals	Date	Meeting
Walmart Canada John Bayliss, Executive Vice-President and Transformation Officer Francis Lalonde, Vice-President Transportation	2022/04/28	14
Canadian Vehicle Manufacturers' Association Brian Kingston, President and Chief Executive Officer	2022/05/02	15
General Motors of Canada Limited David W. Paterson, Vice-President Corporate and Environmental Affairs	2022/05/02	15
Global Automakers of Canada David Adams, President and Chief Executive Officer	2022/05/02	15
Lion Electric Patrick Gervais, Vice-President Marketing and Communications	2022/05/02	15
Prince Rupert Port Authority Ken Veldman, Vice-President Public Affairs & Sustainability	2022/05/02	15
Sysco Canada Randy White, President	2022/05/02	15
Vancouver Fraser Port Authority David Miller, Senior Advisor to the Executive Greg Rogge, Director Land Operations	2022/05/02	15
Canadian Ferry Association Serge Buy, Chief Executive Officer	2022/05/05	16
Canadian Manufacturers and Exporters Dennis A. Darby, President and Chief Executive Officer	2022/05/05	16
Chamber of Shipping Robert Lewis-Manning, President	2022/05/05	16
Food and Beverage Canada Kathleen Sullivan, Chief Executive Officer	2022/05/05	16

Organizations and Individuals	Date	Meeting
Hamilton-Oshawa Port Authority Larissa Fenn, Director Public Affairs and Corporate Secretary	2022/05/05	16
National Cattle Feeders' Association James Bekkering, Chair of the Board Janice Tranberg, President and Chief Executive Officer	2022/05/05	16
Western Grain Elevator Association Tyler Bjornson, Consultant	2022/05/05	16

APPENDIX B LIST OF BRIEFS

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

Association of Canadian Port Authorities

Canadian Ferry Association

Chemistry Industry Association of Canada

Global Cold Chain Alliance

Institut de recherche en économie contemporaine

REQUEST FOR GOVERNMENT RESPONSE

Pursuant to Standing Order 109, the committee requests that the government table a comprehensive response to this Report.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings ([Meetings Nos. 11 to 16, 23, 24, 28 and 29](#)) is tabled.

Respectfully submitted,

Peter Schiefke
Chair



Bloc Québécois Dissenting Opinion on the Report *Improving efficiency and resiliency in Canada's supply chains*

October 7, 2022

Introduction

First of all, the Bloc Québécois commends the members of the Committee and the staff of the Library of Parliament for their professionalism and work on this study, and thanks all the witnesses and citizens who have contributed to the debate on what needs to be done to make supply chains more resilient.

However, it is the opinion of the Bloc Québécois that this report not only fails to address the core of the problem, but also intrudes into the areas of jurisdiction of Quebec and the provinces.

Lack of vision

This report is the report of a committee that is unable to address the issue of supply chains in a broader way than just the transport of goods. These are such serious problems that they require a broad approach in order to solve them. Simply focusing on this segment is at best short-sighted, at worst willful blindness.

The reality is that the committee, in addition to looking at the problems directly related to transportation, should have considered the need to shorten our supply chains. The logic is simple: the longer the supply chain, the higher the risk that it will experience failures. The pandemic has amply demonstrated this, but we could also think of the bottlenecks that are forming in certain ports or the blocking of certain transportation routes.

It is therefore not viable for Quebec and Canada to continue to depend on such long supply chains, especially in a world where the just-in-time method reigns. It was therefore necessary to consider the measures to be put in place in order to shorten them, which unfortunately does not appear in the recommendations of the report.

Intrusions into Quebec and provincial jurisdictions

While the committee misses the mark on improving supply chain resiliency, several recommendations in the report are a direct invitation to the federal government to intervene in jurisdictions that are not its own.

Of particular note are the recommendations regarding the *Immigration stream* and the *Transportation Training Program*.

In the first case, economic immigration is the responsibility of the Government of Quebec under the 1991 *Accord Canada-Québec relatif à l'immigration et à l'admission temporaire des aubains*. Therefore, it does not have to receive such intervention from the federal government when the former is empowered to make decisions on its needs in the field.

In the second case, workforce training is an exclusive jurisdiction of Quebec. Therefore, the committee should not invite the federal government to interfere in matters that do not concern it.

We cannot endorse these recommendations or any containing this kind of undesirable intervention in Quebec's business.

Once again, the Canadian parties are not shy about inviting the federal government to interfere in matters that do not concern it. This is a blatant lack of consideration for Quebec and the provinces, which are nevertheless best placed to understand what their needs are. This "Ottawa knows best" mentality is illegitimate knowing that Ottawa does not even properly manage what is its responsibility. It cannot therefore properly manage what does not belong to him.

Tackling the root problem

In order to really address supply chain issues, the committee should have focused on what is at least partly within its control: economic development and trade policy. There is a vast amount of work to undertake, as Hubert Rioux, researcher from the Institute for Research in Contemporary Economics (IRÉC), pointed out during his visit to the committee:

« Compared with western economies that are currently implementing very vigorous relocation policies, Canada has been rather modest. Since the 1980s, even despite the awareness the health crisis has brought, the Canadian federal government has persisted in fostering a more liberal and light-touch approach in economic development. It has not adopted any industrial policies per se. This is still true two years after Canada's Industry Strategy Council submitted its report. »

Thus, by refusing to adopt industrial policies and by refusing to put in place the measures necessary for the development of local production capacity, Canada has made itself dependent on imports and, by extension, on long and fragile supply chains.

If Canada is serious about making its supply chains more resilient, it must put in place the policies necessary for the relocation of certain strategic industries and that promotes import substitution. Major players in the industries of the future, such as Lion Electric, spoke to the committee about the importance of such policies, through Patrick Gervais, Vice-President, Marketing and Communications:

« [...] It makes sense to bring in legislation that will foster product development and manufacturing in Canada. As we've always said, you have to build where you sell. That's really important to us.

We will certainly support policies that help foster green development. »

Among the necessary measures, we have singled out four that do not appear in the report: the imposition of carbon pricing on imports, the implementation of industrial policies focused on shortening supply chains, the imposition of local content quotas in public contracts and support for research and development in small and medium-sized enterprises.

These will all have the effect in one way or another of supporting the emergence of strong local production that will allow us to substitute significant shares of our imports.

Just take the case of carbon pricing of imports. This will have the double advantage of rebalancing the market between local productions from Quebec and Canada, which have a low carbon content, and imports that are much more polluting, but much less expensive, and of putting in place a major incentive to reduce the production of greenhouse gases. This measure received the support of several speakers on the committee, including that of Dennis Darby, President and CEO of Canadian Manufacturers & Exporters:

« Let me tell you that border carbon adjustment taxes on imports are something that would help level the playing field. It's a complex area, but I agree, it's an area that could help Canada remember that a third of our economy is exports, so we we have to be able to export our goods and materials and food products competitively. If we are able to do that with a lower carbon footprint than a substitute from another market, we certainly have a place within our whole greenhouse gas reduction and our whole competitiveness to look at those carbon adjustment taxes. I agree, it would then level the playing field and in some cases, like you said, it will provide an advantage to Canadian manufacturers—so yes. »

By implementing stringent environmental measures without taking into account that the rest of the world is not subject to these same standards, we put our companies at a disadvantage compared to foreign companies. It is therefore essential to put this measure in place to correct the inequities.

By implementing such a measure, as the European Union will do in 2026, the federal government would create the winning conditions for the relocation of production from abroad in important sectors. This would be an important step towards significant substitution of our imports. It is rather incomprehensible that Canada wants to tax carbon at home, but not that which comes from elsewhere. Could it be that the dogma of the blind opening of markets has permeated Canada's dominant ideology to the point that it has come to surpass the fight against climate change as a priority? If so, that would be particularly disturbing.

The other measures we are proposing also point in the same direction and speak for themselves. Yet we don't understand why these aren't already in place here. Most countries in the world have such measures and yet Canada stubbornly refuses to use them. These are not revolutionary, just good measures to support our local producers.

As far as trade and industrial policies are concerned, the Canadian logic of not supporting local production still eludes us. Canada obviously does not realize that it they are the great naïve of international trade by sticking to a liberal policy while the vast majority of our partners and competitors have opted for several years to favor local products. Unfortunately, this is yet another example where Canada, through its action or inaction, is harming Quebec's economy.

Conclusion

We therefore dissent from this report, because it is sorely lacking in vision and interferes with Quebec's jurisdictions. While we believe that it is essential to encourage our economic exchanges with foreign countries, we are of the opinion that free trade should not be done at the expense of the national interest and the planet.

Canada therefore does not seem to have learned any lessons from supply disruptions during the COVID-19 crisis, where we saw many countries prioritize their interests before those of other nations. A completely natural phenomenon in times of crisis. Canada has suffered the full brunt of the consequences of its deindustrialization where it has passively let go of certain sectors that are nevertheless neuralgic. It seems surprising to us that there is no desire to remedy the situation for the future.

We were hopeful that the committee would understand the need for strong actions to make our supply chains more resilient while respecting constitutional jurisdictions. Unfortunately, we are once again proven that another day spent in Canada only brings another disappointment for the Bloc Québécois and Quebec.

Recommendations of the Bloc Québécois

That the Government of Canada commit to implementing carbon pricing on imports by the end of 2026, like the European Union.

That the Government of Canada, in favour of shortening Canada's supply chains, implement industrial policies to financially support strategic economic sectors and to foster networks between local producers and suppliers.

That the Government of Canada revise its position on public procurement to impose local content quotas in public contracts.

That the Government of Canada implement measures to encourage and support research and development in small- and medium-sized enterprises.

Le Canada ne semble donc pas avoir tiré de leçons des bris d'approvisionnement lors de la crise de la COVID-19 où l'on a vu nombre de pays prioriser leur intérêt avant celui des autres nations. Un phénomène tout à fait naturel en temps de crise. Le Canada a subi de plein fouet les conséquences de sa désindustrialisation où il a laissé aller passivement certains secteurs pourtant névralgiques. Il nous apparaît surprenant que l'on ne veuille pas remédier à la situation pour l'avenir.

Nous avons espoir que le comité comprendrait la nécessité d'actions fortes pour rendre nos chaînes d'approvisionnement plus résilientes tout en respectant les compétences constitutionnelles. Malheureusement, on nous prouve encore une fois qu'un autre jour passé dans le Canada n'amène qu'une nouvelle déception pour le Bloc Québécois et le Québec

Recommandations du Bloc Québécois

Que le gouvernement du Canada s'engage à mettre en place une tarification carbone sur les importations d'ici la fin 2026 à l'instar de l'Union européenne.

Que le gouvernement du Canada mette en place des politiques industrielles pour soutenir notamment financièrement les secteurs économiques stratégiques. Que ces politiques industrielles favorisent entre autres le maillage entre les producteurs et fournisseurs locaux. Que ces politiques industrielles soient orientées en vue de favoriser le raccourcissement des chaînes d'approvisionnement.

Que le gouvernement du Canada révise sa position en matière d'approvisionnement public afin notamment d'imposer des quotas de contenu local dans les contrats publics.

Que le gouvernement du Canada mette en place des mesures pour encourager et soutenir la recherche et le développement dans les petites et moyennes entreprises.

Nous nous inscrivons donc en dissidence du présent rapport, car celui-ci manque cruellement de vision et s'ingère dans les compétences du Québec. Si nous croyons qu'il est essentiel d'encourager nos échanges économiques avec l'étranger, nous sommes cependant d'avis que le libre-échange ne doit pas pour autant se faire au détriment de l'intérêt national et de la planète.

Conclusion

En ce qui concerne les politiques commerciales et industrielles, la logique canadienne de non-soutien de la production locale nous échappe toujours. Le Canada ne se rend manifestement pas compte qu'ils sont les grands naifs du commerce international en s'attachant à une politique libérale alors que la vaste majorité de nos partenaires et compétiteurs optent depuis plusieurs années pour la favorisation des produits locaux. Il s'agit malheureusement d'un énième exemple où le Canada par son action ou son inaction nuit à l'économie du Québec.

Les autres mesures que nous proposons vont également dans la même direction et parlent sensiblement d'elles-mêmes. Pourtant, nous ne comprenons pas pourquoi celles-ci ne sont pas déjà en place ici. La majorité des pays dans le monde ont de telles mesures et pourtant le Canada s'entête à ne pas les utiliser. Il ne s'agit de rien de révolutionnaire, seulement de bonnes mesures pour soutenir nos producteurs locaux.

En appliquant une telle mesure comme le fera l'Union européenne en 2026, le gouvernement fédéral mettrait en place les conditions gagnantes à la relocalisation de production parties à l'étranger dans des secteurs d'importance. Cela serait un pas important vers une substitution importante de nos importations. Il est assez incompréhensible que le Canada veuille taxer le carbone chez nous, mais pas celui qui vient d'ailleurs. Se pourrait-il que le dogme de l'ouverture aveugle des marchés ait imprégné l'idéologie dominante canadienne au point qu'il en vienne à surpasser la lutte aux changements climatiques en termes de priorité ? Si c'est le cas, ce serait particulièrement inquiétant.

En mettant en place des mesures environnementales sévères sans tenir compte que le reste du monde n'est pas assujéti à ces mêmes normes, nous mettons nos entreprises en situation de désavantage par rapport aux entreprises étrangères. Il est donc essentiel de mettre en place cette mesure pour corriger les iniquités.

« Permettez-moi de vous dire que les taxes d'ajustement du carbone à la frontière sur les importations permettraient d'uniformiser les règles du jeu. C'est un domaine complexe, mais je suis d'accord, c'est un domaine qui pourrait aider le Canada à se rappeler qu'un tiers de notre économie est constituée d'exportations. Nous devons donc être en mesure d'exporter nos biens, nos matériaux et nos produits alimentaires de façon compétitive. Si nous sommes en mesure de le faire avec une empreinte carbone plus faible que celle d'un substitut provenant d'un autre marché, il y a certainement lieu d'envisager ces taxes d'ajustement du carbone dans l'ensemble des mesures destinées à réduire les gaz à effet de serre et à augmenter notre compétitivité. Je suis d'accord, cela permettrait d'uniformiser les règles du jeu et, dans certains cas, comme vous l'avez dit, cela procurerait un avantage aux fabricants canadiens, alors je suis pour. »

« Comparativement aux économies occidentales qui mettent en œuvre actuellement des politiques de relocalisation très vigoureuses, le Canada se révèle plutôt modeste. Depuis les années 1980, et même en dépit des prises de conscience imposées par la crise sanitaire, l'État fédéral canadien persiste à favoriser une approche plus libérale et peu interventionniste du développement économique. Il ne s'est doté d'aucune politique industrielle à proprement parler. Cela demeure vrai deux ans après le dépôt du rapport du Conseil sur la stratégie industrielle du Canada. »

Ainsi, le Canada en refusant d'adopter des politiques industrielles et en refusant de mettre en place les mesures nécessaires au développement de capacité de production locale, il s'est rendu dépendant aux importations et, par le fait même, à des chaînes d'approvisionnement longue et fragile.

Il faut, si le Canada est sérieux dans sa volonté de rendre ses chaînes d'approvisionnement plus résilientes, qu'il mette en place les politiques nécessaires à la relocalisation de certaines industries stratégiques et qui favorise la substitution des importations. Des joueurs importants des industries de l'avenir ont notamment souligné au comité l'importance de telles politiques comme Lion Électrique par la voix de Patrick Gervais, Vice-Président, Marketing et Communications :

« [...] Le fait de mettre des législations en place qui vont favoriser le développement ou du moins de produire et de manufacturer des produits au Canada, pour nous cela va de soi. Nous avons toujours dit, comme message, "on construit là où on vend". Pour nous, c'est vraiment important. Ensuite, le fait d'avoir toutes sortes de mesures pour favoriser, autant sur le plan de l'impact environnemental que d'autres mesures, c'est sûr que nous allons soutenir ces politiques. »

Parmi les mesures nécessaires, nous en retenons quatre ne figurant pas au rapport : l'imposition d'une tarification carbone sur les importations, la mise en place de politiques industrielles axées sur le raccourcissement des chaînes d'approvisionnement, l'imposition de quotas de contenu local dans les contrats publics et le soutien de la recherche et développement dans les petites et moyennes entreprises.

Celles-ci auront toutes pour effet d'une façon ou d'une autre de soutenir l'émergence d'une production locale forte qui nous permettra de substituer des parts importantes de nos importations.

Prenons seulement le cas de la tarification carbone des importations. Celle-ci aura le double avantage de rééquilibrer le marché entre les productions locales du Québec et du Canada qui ont une faible teneur carbone et les importations beaucoup plus polluantes, mais beaucoup moins chères et de mettre en place un incitatif important à la diminution de la production de gaz à effet de serre. Cette mesure a reçu l'appui de plusieurs intervenants au comité, dont celle de Dennis Darby, président-directeur général des Manufacturiers et exportateurs du Canada :

Afin de vraiment régler les problèmes des chaînes d'approvisionnement, le comité aurait donc dû se concentrer sur ce qui dépend de lui, du moins en partie : le développement économique et la politique commerciale. Il y a un vaste chantier à entreprendre comme le soulignait, lors de son passage au comité, Hubert Rioux, chercheur de l'Institut de Recherche en Économie Contemporaine (IRÉC) :

S'attaquer au problème de fond

Encore une fois, les partis canadiens ne se gênent pas pour inviter le gouvernement fédéral à interférer dans ce qui ne le concerne pas. Il s'agit d'un manque de considération flagrant pour le Québec et les provinces qui sont pourtant les mieux placés pour comprendre quels sont leurs besoins. Cette mentalité du « *Ottawa knows best* » est illégitime sachant qu'Ottawa ne gère même pas correctement ce qui est de sa responsabilité. Il ne saurait donc gérer convenablement ce qui ne relève pas lui.

Nous ne pouvons cautionner ces recommandations ainsi que toutes celles contenant ce genre d'intervention indésirable dans les affaires du Québec.

Dans le deuxième cas, la formation de la main-d'œuvre est aussi un champ de compétence exclusif du Québec. Le comité n'a donc pas à inviter le gouvernement fédéral à se mêler de ce qui ne le concerne pas.

Il n'a donc pas à recevoir une telle intervention du gouvernement fédéral alors que celui-ci est habilité à prendre des décisions sur ses besoins dans le domaine.

Dans le premier cas, l'immigration économique relève du gouvernement du Québec en vertu de l'Accord Canada-Québec relatif à l'immigration et à l'admission temporaire des aubains de 1991. *formation en matière de transport.*

Relevons notamment les recommandations concernant le *Volet immigration* et le programme de au gouvernement fédéral à intervenir dans des juridictions qui ne sont pas les siennes.

Alors que le comité manque la cible quant à l'amélioration de la résilience de la chaîne d'approvisionnement, plusieurs recommandations figurant au rapport sont une invitation directe

Intrusions dans les champs de compétence du Québec et des provinces

Il n'est donc pas viable pour le Québec et le Canada de continuer à dépendre de chaînes d'approvisionnement aussi longues, surtout dans un univers où règne la méthode du juste à temps. Il fallait donc se pencher sur les mesures à mettre en place afin de les raccourcir ce qui ne figure malheureusement pas aux recommandations du rapport.

celle-ci vive des ratés. La pandémie nous a largement démontré cela, mais nous pourrions également penser aux goulots d'étranglement qui se forme dans certains ports ou encore au blocage de certaines voies de transport.

La réalité est que le comité, en plus d'étudier les problèmes directement reliés au transport, aurait dû se pencher sur la nécessité de raccourcir nos chaînes d'approvisionnement. La logique est pourtant simple : plus la chaîne d'approvisionnement est longue, plus les risques sont élevés que

volontaire. Simplement se concentrer sur ce segment est au mieux de courte vue, au pire de l'aveuglement. Cependant de problèmes tellement graves qu'ils nécessitent une approche large afin de les régler. Le présent rapport est celui d'un comité incapable d'aborder la problématique des chaînes d'approvisionnement de façon plus large que la simple situation du transport des biens. Il s'agit

Manque de vision

des provinces. le cœur du problème, mais contient des intrusions dans les champs de compétence du Québec et Cependant, il est de l'avis du Bloc Québécois que le présent rapport non seulement ne touche pas débat sur ce qui doit être fait afin de rendre les chaînes d'approvisionnement plus résilientes.

Tout d'abord, le Bloc Québécois salue les membres du Comité ainsi que le personnel de la Bibliothèque du Parlement pour le professionnalisme dont ils ont fait preuve et le travail qu'ils ont accompli au cours de cette étude et remercie tous les témoins et citoyens qui ont nourri le

Introduction

Le 7 octobre 2022

Opinion dissidente du Bloc Québécois sur le rapport *Améliorer l'efficacité et la résilience des chaînes d'approvisionnement du Canada*



DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

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

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents ([réunions n°s 11 à 16, 23, 24, 28 et 29](#)) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,
Peter Schiefke

ANNEXE B

Liste des mémoires

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

Alliance mondiale de la chaîne du froid

Association canadienne de l'industrie de la chimie

Association canadienne des traversiers

Association des administrations portuaires canadiennes

Institut de recherche en économie contemporaine

Organismes et individus	Date	Réunion
Association nationale des engraisseurs de bovins James Bekkering, président du conseil d'administration Janice Tranberg, présidente et chef de la direction	2022/05/05	16
Chamber of Shipping Robert Lewis-Manning, président	2022/05/05	16
Manufacturiers et exportateurs du Canada Dennis A. Darby, président-directeur général	2022/05/05	16
Western Grain Elevator Association Tyler Bjornson, expert-conseil	2022/05/05	16

Organismes et individus	Date	Réunion
Walmart Canada John Bayliss, vice-président directeur et chef de la transformation Francis Lalonde, vice-président Transports	2022/04/28	14
Administration portuaire de Prince Rupert Ken Veldman, vice-président Affaires publiques et développement durable	2022/05/02	15
Administration portuaire Vancouver-Fraser David Miller, conseiller principal de l'exécutif Greg Rogge, directeur Opérations terrestres	2022/05/02	15
Association canadienne des constructeurs de véhicules Brian Kingston, président-directeur général	2022/05/02	15
Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada David Adams, président-directeur général	2022/05/02	15
General Motors du Canada limitée David W. Paterson, vice-président Affaires publiques et environnementales	2022/05/02	15
Lion Electrique Patrick Gervais, vice-président Marketing et communications	2022/05/02	15
Sysco Canada Randy White, président	2022/05/02	15
Administration portuaire de Hamilton-Oshawa Larissa Fenn, directrice Affaires publiques et secrétaire corporatif	2022/05/05	16
Aliments et boissons Canada Kathleen Sullivan, directrice générale	2022/05/05	16
Association canadienne des traversiers Serge Buy, président-directeur général	2022/05/05	16

Organismes et individus	Date	Réunion
Syndicat international des marins canadiens Chris Given, directeur Relations gouvernementales	2022/04/04	12
Administration portuaire de Montréal Daniel Dagenais, vice-président Performance portuaire et développement durable	2022/04/25	13
Association des chemins de fer du Canada Performance portuaire et développement durable	2022/04/25	13
Association des transitaires internationaux canadiens Julia Kuzeljevich, directrice Politiques et communications Bruce Rodgers, directeur exécutif	2022/04/25	13
Chemin de fer Canadien Pacifique Joan Hardy, vice-présidente Ventes et marketing, Grains et engrais	2022/04/25	13
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada Sebastien Labbe, vice-président Vrac, Chaîne d'approvisionnement centrée sur le rail	2022/04/25	13
Western Canadian Shippers' Coalition David Montpetit, président-directeur général	2022/04/28	14
Aliments et boissons Canada Kathleen Sullivan, directrice générale	2022/04/28	14
Association canadienne des traversiers Serge Buy, président-directeur général	2022/04/28	14
Chamber of Shipping Robert Lewis-Manning, président	2022/04/28	14
Institut de recherche en économie contemporaine Hubert Rioux, chercheur	2022/04/28	14
Sysco Canada Randy White, président	2022/04/28	14

ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS

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

Organismes et individus	Date	Réunion
Association canadienne de la distribution de fruits et légumes	2022/03/31	11
Ron Lemaire, président Guy Millette, président du conseil d'administration		
Canadian Canola Growers Association	2022/03/31	11
Dave Carey, vice-président Relations avec le gouvernement et l'industrie Steve Pratte, gestionnaire principal Politique des transports et des biocarburants		
Chaîne d'approvisionnement Canada	2022/03/31	11
Christian Alan Buhagiar, président-directeur général		
Association canadienne de l'industrie de la chimie	2022/04/04	12
Kara Edwards, directrice Transports		
Association des administrations portuaires canadiennes	2022/04/04	12
Daniel-Robert Gooch, président-directeur général		
Conseil des aéroports du Canada	2022/04/04	12
Monette Pasher, présidente intérimaire		
Fédération maritime du Canada	2022/04/04	12
Karen Kancens, vice-présidente		
GCT Global Container Terminals Inc.	2022/04/04	12
Marko Dekovic, vice-président Relations publiques		

achevant la construction du pont international Gordie-Howe, et optimiser les espaces industriels sous-utilisés comme ceux de la région du Niagara. Leurs témoignages indiquent également que d'autres mesures sont nécessaires dans le contexte de la collaboration intergouvernementale avec les provinces et les municipalités, du dialogue permanent avec les partenaires internationaux, des partenariats public-privé, du financement et des investissements stratégiques.

Tout au long de son étude, le Comité a entendu parler de la manière dont les phénomènes des dernières années, y compris la COVID-19, les changements climatiques, les pénuries de main-d'œuvre à long terme, les pénuries de conteneurs, la géopolitique et les régléments divergents, compromettaient l'infrastructure de la chaîne d'approvisionnement du Canada, et de leur incidence sur les personnes ainsi que les entreprises qui en font partie intégrante. Les témoignages ont proposé des solutions visant à créer une chaîne d'approvisionnement plus résiliente et à appuyer la croissance au Canada, comme par exemple renforcer le marché du travail grâce à un meilleur accès aux permis et aux possibilités de carrière à long terme, modifier les infrastructures existantes par un soutien ciblé aux petits ports maritimes, aux petits aéroports et aux chemins de fer d'intérêt local, augmenter le nombre de corridors commerciaux en

CONCLUSION

M. Darby a avisé que l'automatisation dans le secteur de la fabrication contribuerait à faire augmenter la compétitivité et l'échelle de production, afin de permettre de réduire le nombre de fournisseurs étrangers, mais il a affirmé que les fabricants devaient bénéficier d'un soutien accru pour accélérer leur adoption des technologies d'automatisation. Mme Sullivan a ajouté que l'industrie canadienne de l'alimentation et des boissons était « loin derrière d'autres pays » en ce qui concerne cette adoption. Sur le plan des produits agricoles, Guy Millette, président du conseil d'administration de l'Association canadienne de la distribution de fruits et légumes, a déclaré être en faveur de la promotion des sources d'approvisionnement locales dans la mesure du possible, et a souligné que de nombreux fruits et légumes devaient nécessairement être importés au Canada, au moins une partie de l'année. Il a également laissé entendre qu'il serait plus avantageux d'encourager la création de multiples microproductions dans les diverses régions plutôt que de procurer aux microproducteurs actuels un accès plus important à la chaîne d'approvisionnement, afin de maintenir la distribution locale. Pour renforcer les chaînes d'approvisionnement nationales, l'IRÉC, dans son [mémoire](#), souligne l'importance de mettre en place des politiques permettant de substituer des importations par de la production locale. Cette substitution permettra de renforcer nos chaînes d'approvisionnement en limitant notre dépendance aux chaînes internationales. La crise économique de 2008 ou encore la crise de la COVID-19 sont de bons exemples des impacts qu'ont sur notre économie une trop grande dépendance aux importations. Le mémoire souligne notamment l'importance qu'ont des politiques comme la tarification du carbone sur les importations, l'exigence de contenu local dans les contrats publics ainsi que la mise en place de politiques industrielles pour les secteurs stratégiques dans l'attente de cet objectif.

atteindre une meilleure résilience en renforçant les capacités des ports de Vancouver et de Prince-Rupert. Ce dernier, a-t-il soutenu, est en plein processus de développement et est bien placé pour jouer un rôle de plus en plus important dans l'exportation de l'énergie future. **M. Dekovic** a convenu que le port de Prince Rupert avait la possibilité d'être une porte d'entrée de rechange pour celui de Vancouver, mais il a souligné qu'une capacité ferroviaire additionnelle et un marché local plus diversifié devraient être pris en considération dans son expansion pour lui permettre d'assumer ce rôle. **Greg Rogge**, directeur des Opérations terrestres de l'Administration portuaire de Vancouver, a évoqué la possibilité de tirer parti des capacités intérieures, par exemple à Calgary, mais il a noté que cela exigerait tout de même une capacité accrue des conteneurs dans les ports maritimes.

Renforcer les chaînes d'approvisionnement nationales

La nécessité d'optimiser les chaînes d'approvisionnement du pays était un thème central de l'étude. Selon les termes de M. Rioux, la crise du COVID-19 a effectivement dévoilé les vulnérabilités guettant les économies trop dépendantes de chaînes de valeur internationalisées. La déstabilisation de celles-ci, causée par les fermetures d'usine et les restrictions à l'exportation, a illustré les risques de la désindustrialisation et des délocalisations, et la montée des tensions géopolitiques comme des nationalismes économiques un peu partout sur la planète n'auront pour effet que de renforcer et de multiplier les risques associés à une trop grande internationalisation des chaînes d'approvisionnement³⁷.

Au cours de la présente étude, le Comité a entendu plusieurs suggestions en ce qui concerne la réduction de la dépendance du Canada à l'égard des chaînes d'approvisionnement extérieures. Selon **M. Buhajlar**, il « est essentiel que le Canada devienne plus autonome, qu'il dispose d'une plus grande capacité interne et de systèmes à même de favoriser la collaboration pour relever ces défis ». Certains témoins ont recommandé de favoriser la capacité de fabrication et la capacité d'exportation du Canada³⁸. **M. Paterson** a félicité le gouvernement du Canada de son plan de minéraux essentiels décrit dans le budget de 2022, qui vise à stimuler la capacité de production au pays de batteries de véhicules électriques.

37 IRÉC (mémoire).

38 TRAN, *Témoignages* : **Gervais** (LE); **Darby** (MEC); **Sullivan** (ABC); et **Veldman** (APPR).

collectivités de l'ensemble du Canada qui sont tributaires des traversiers³⁵ : [M. Buy](#) et l'Association canadienne des traversiers, dans son [mémoré](#), ont soutenu que l'industrie des traversiers était souvent exclue des programmes de financement et qu'elle avait besoin de beaucoup d'appui.

De la même manière, [Robert Lewis-Manning](#), président de la Chamber of Shipping, a suggéré que Transports Canada envisage de faciliter l'accroissement du transport maritime à courte distance, soit le transport maritime côtier de marchandises, à l'échelle régionale. Selon [M. Dekovic](#), au moins un nouveau projet de prolongement au terminal Deltaport de Global Container Terminals Canada à Delta, en Colombie-Britannique, vise à offrir une option de transport maritime à courte distance dans l'éventualité où des terminaux appropriés seraient construits le long du fleuve Fraser.

Certains témoins ont dit qu'il était possible, dans l'Est du Canada, de recourir davantage à la voie maritime du Saint-Laurent et aux Grands Lacs³⁶. D'après [M. Givén](#),

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

[Bob Masterson](#), président-directeur général de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie, a convenu que les Grands Lacs offraient l'occasion de créer des circuits de commerce avec les États-Unis. Néanmoins, il a fait valoir le fait qu'il faudrait mettre davantage l'accent sur les ports maritimes, particulièrement ceux qui ont des liens vers les marchés asiatiques. [Larissa Fenn](#), directrice des Affaires publiques et secrétaire corporative de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, a fait remarquer que le port de Hamilton avait en effet une orientation internationale. Elle a ajouté que les espaces sous-utilisés dans la région du Niagara donnaient également l'occasion de remédier à ce qu'elle a appelé « une grave pénurie d'espaces industriels multimodaux » en Ontario.

Sur la côte Ouest, [Ken Veldman](#), vice-président, Affaires publiques et développement durable, Administration portuaire de Prince Rupert, a laissé entendre que l'on pourrait

35 TRAN, *Témoignages* : [Serge Buy](#) (président-directeur général, Association canadienne des traversiers [ACT]); et ACT ([mémoré](#)).

36 TRAN, *Témoignages* : [Gooch](#) (AAPC); [Fenn](#) (APHO); et [Buhagiar](#) (Chaîne d'approvisionnement Canada).

temps, M. Lemaire a exprimé un besoin de trouver un moyen de donner la priorité à la circulation des marchandises essentielles périssables.

Établir d'autres corridors

L'importance de la résilience était un thème récurrent au cours de l'étude. Comme l'a expliqué M. Dekovic, « vous pourriez avoir sept nouveaux terminaux construits dans le port de Vancouver, et chacun d'entre eux serait coupé si l'infrastructure qui lui est destinée, la route et le rail, n'était pas activée ou n'avait pas de résilience ».

Plusieurs témoignages ont dit que l'augmentation du nombre de corridors commerciaux contribuerait à améliorer la résilience de la chaîne d'approvisionnement, M. Brazeau est resté général en parlant de la construction de nouveaux ports maritimes ou intérieurs³², et M. Kingston et M. Paterson ont fait référence à la nécessité de terminer le pont international Gordie-Howe³³.

M. Dagenais n'était pas certain de la nécessité de se doter de nouveaux ports maritimes, bien qu'il ait mis en lumière le rôle complémentaire que les ports existants pouvaient jouer les uns à l'égard des autres. Cependant, les ressources limitées de l'ASFC constituent un problème fréquemment mentionné pour la construction de nouveaux ports. Dans l'ensemble, les témoignages ont exprimé une opinion positive au sujet du travail accompli par l'ASFC, mais ils ont ajouté que les ressources dont disposait cette dernière étaient déjà utilisées au maximum, et qu'elle bénéficierait d'une augmentation de son effectif³⁴.

M. Given a proposé d'adopter une approche de cabotage, ou de transport maritime national de marchandises, afin de réduire la congestion des circuits de camionnage, particulièrement le long de la voie maritime du Saint-Laurent, car « un seul vaisseau aux dimensions adaptées à la voie maritime peut transporter la même charge de cargaisons qu'environ 300 wagons de fer ou presque 1 000 camions ». Il a précisé que cette approche ne visait pas à remplacer le camionnage, mais plutôt à diversifier les moyens de transport. Certains observateurs ont également fait part du rôle important que jouent les traversiers pour ce qui est d'assurer les liens d'approvisionnement des

32 TRAN, *Témoignages* : Brazeau (ACFC).

33 Le *projet du Pont International Gordie Howe* est un partenariat public-privé qui vise la construction d'un pont enjambant la frontière internationale entre Windsor (Ontario) et Detroit (Michigan).

34 TRAN, *Témoignages* : Buhagiar (Chaîne d'approvisionnement Canada); Lemaire (ACD); Googh (AAPC); Pasher (CAC); Rodgers (CIFA); Kingston (ACCV); Fenn (APHO); et Paterson (GMC).

programme spécial dédié à « assurer un réinvestissement dans les infrastructures et dans le matériel roulant ». Il a expliqué que le FNCC ne supportait pas actuellement les chemins de fer d'intérêt local, et a recommandé une démarche inspirée de celles actuellement en usage aux États-Unis et dans le cadre des programmes provinciaux au Québec. Une telle démarche permettrait de fournir une combinaison d'incitatifs fiscaux et de mesures incitatives liées aux projets de capital, ainsi qu'un financement direct.

Lutter contre les monopoles dans le secteur ferroviaire

Des témoins ont cité le « monopole » des chemins de fer, en particulier dans l'Ouest canadien, comme un goulot d'étranglement possible de la chaîne d'approvisionnement²⁹. [Steve Pratte](#), gestionnaire, élaboration des politiques, à la Canadian Canola Growers Association, a indiqué qu'il était nécessaire que les sociétés ferroviaires et les expéditeurs de produits céréaliers resserrant leurs relations contractuelles, et que l'on établisse des sanctions réciproques plus solides³⁰. Comme l'a expliqué [Tyler Bjornson](#), consultant pour la Western Grain Elevator Association, en 2018, dans la *Loi sur la modernisation des transports*, on a inscrit une exigence selon laquelle il fallait intégrer des sanctions réciproques dans les accords sur les niveaux de service. Il a vertement critiqué cette approche, car les expéditeurs devraient alors négocier avec des entreprises ayant un monopole. Il a plutôt suggéré une régulation directe des sanctions réciproques, dans le cadre de laquelle les sociétés de chemin de fer paieraient pour un défaut de livraison. [Kara Edwards](#), directrice des Transports pour l'Association canadienne de l'industrie de la chimie, a également évoqué les relations déséquilibrées entre les expéditeurs et les sociétés de chemin de fer. Elle a recommandé que l'Office des transports du Canada se voie accorder une autorité plus étendue afin de redresser la situation.

Plusieurs témoins ont également fortement recommandé d'établir que le transport ferroviaire est un service essentiel pour éviter que des conflits de travail mettent en cause une société de chemin de fer entraînant une interruption de l'acheminement des denrées essentielles lorsqu'aucun autre moyen de transport n'est disponible³¹. Entre-

29	TRAN, <i>Témoignages</i> : Carey (CCGA); Bekkerling (ANEB); Tranberg (ANEB); et Bjornson (WGEA).
30	Dans le <i>Guide sur les services de transport ferroviaire de marchandises et les prix applicables</i> de l'Office des transports du Canada, les « sanctions pécuniaires réciproques » sont définies, dans le cadre d'une entente négociée entre un expéditeur de marchandises et un chemin de fer, comme l'amende à payer si l'expéditeur ou le chemin de fer ne s'acquiesce pas de sa partie énoncée dans l'entente.
31	TRAN, <i>Témoignages</i> : Bekkerling (ANEB); Tranberg (ANEB); Bjornson (WGEA); Darby (MEC); et ACIC (mémoire).

Fraser, a mis l'accent sur « l'importance du partage des données entre les intervenants de la chaîne d'approvisionnement ». M. Buhagiar s'est dit d'accord sur l'importance de mettre en commun les données, mais il a souligné que l'on aurait besoin, pour cette solution, que les systèmes n'emploient qu'« une seule langue de travail », ce qui n'est actuellement pas le cas.

Innovier et bonifier les infrastructures existantes

Selon certains témoins, la congestion portuaire serait un autre facteur qui contribue aux perturbations de la chaîne d'approvisionnement²². Le Comité a entendu plusieurs solutions possibles. Certains témoins ont proposé d'augmenter les investissements dans la technologie et l'automatisation²³, une solution dont certains ont soutenu qu'elle devrait chercher à soutenir la main-d'œuvre, et non à la remplacer²⁴. M. Gooch a aussi signalé que les limites d'emprunt fixées pouvaient entraver la capacité d'une administration portuaire d'aller de l'avant avec de gros projets, et qu'une approche simplifiée de la modification de ses lettres patentes contribuerait à prévenir ce problème.

Bon nombre ont aussi mentionné positivement le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC)²⁵, dont certains ont soutenu qu'il devait être maintenu au-delà de sa date de fin actuelle du 31 mars 2028, ou même devenir permanent²⁶. Mme Hardy a recommandé un processus d'approbation plus rapide de financement pour les projets « qui pourraient améliorer immédiatement et concrètement les chaînes d'approvisionnement au pays ».

Certains témoins ont également suggéré d'offrir un financement plus ciblé, pour les petits ports maritimes²⁷ et pour les petits aéroports²⁸, soit dans le cadre du FNCC, soit en tant que volet de financement distinct et parallèle. En ce qui concerne le financement des chemins de fer d'intérêt local, toutefois, M. Brzeau a recommandé de créer un

22 TRAN, *Témoignages* : Lemaire (ACDFL); Millette (ACDFL); et Buhagiar (SCC).

23 TRAN, *Témoignages* : Buhagiar (Chaîne d'approvisionnement Canada); Gooch (AAPC); Dagenais (APM); et Rodgers (CFFA).

24 TRAN, *Témoignages* : Buhagiar (Chaîne d'approvisionnement Canada); et Lemaire (ACDFL).

25 TRAN, *Témoignages* : Gooch (AAPC); Labbé (CCFN); Brzeau (ACFC); David Miller (conseiller principal de l'exécutif, Administration portuaire Vancouver-Fraser); Larissa Fern (directrice, Affaires publiques et secrétaire corporatif, Administration portuaire de Hamilton-Oshawa (APHO)); et Robert Lewis-Manning (président, Chamber of Shipping).

26 TRAN, *Témoignages* : Gooch (AAPC); et Pasher (CAC).

27 TRAN, *Témoignages* : Gooch (AAPC).

28 TRAN, *Témoignages* : Pasher (CAC).

avantagée pour la garantie d'une circulation efficace des marchandises, tandis que d'autres témoins ont proposé une stratégie industrielle ou manufacturière complémentaire²⁰ :

Assurer un leadership et une surveillance

Une autre approche possible pour le renforcement des chaînes d'approvisionnement du Canada est l'établissement d'un commissaire aux chaînes d'approvisionnement, comme l'a proposé M. Lemaire. Ce commissaire, nommé par le gouvernement et choisi au sein de l'industrie, assurerait la surveillance de plusieurs ministères, provinces et territoires. M. Lemaire a également recommandé qu'une telle personne ait une expérience directe des divers modes de transport utilisés dans tout le Canada, qu'elle soit dotée d'un niveau d'autorité important et qu'elle ne relève pas de Transports Canada.

M. Kingston et M. Paterson, bien que n'ayant pas fait référence en ces termes à un commissaire, se sont également dit d'accord qu'il fallait clairement un leadership fédéral fournissant des recommandations et des orientations dans divers domaines.

Assurer la visibilité et la collecte des données

M. Buhagiar a expliqué que, étant donné la complexité du réseau de la chaîne d'approvisionnement, une société individuelle pouvait être associée à un degré différent de visibilité dans sa propre chaîne d'approvisionnement :

Imaginez que la chaîne comporte des fournisseurs de premier niveau. Le deuxième niveau approuve ces fournisseurs. En aval, il peut y avoir plusieurs autres niveaux selon la complexité de l'entreprise. De nombreuses sociétés canadiennes — je le répète, ces défis ne sont pas propres au Canada — n'ont la capacité de voir le premier niveau, et peut-être le deuxième. Elles n'ont aucune visibilité en aval pour comprendre exactement d'où viennent leurs produits.

Certains témoins ont plaidé en faveur de l'amélioration de la visibilité en vue d'assurer l'optimisation des chaînes d'approvisionnement, l'identification des goulots d'étranglement, la prévision des perturbations éventuelles et une direction plus efficace du financement des infrastructures²¹. M. Gooch a proposé de nouvelles technologies, telles que l'intelligence artificielle, comme moyen d'atteindre cet objectif, tandis que David Miller, conseiller principal de l'exécutif de l'Administration portuaire Vancouver-

20 TRAN, *Témoignages* : Darby (MEC); et Sullivan (ABC).

21 TRAN, *Témoignages* : Daniel Dagenais (vice-président, Performance portuaire et développement durable, Administration portuaire de Montréal [APM]); et Montpetit (WCSC).

véhicules¹⁶, tandis que d'autres entreprises manufacturières de petite et de moyenne taille avaient de la difficulté à s'adapter à l'évolution de la réglementation sur la réduction des émissions de carbone¹⁷. De plus, [Dennis A. Darby](#), président-directeur général de Manufacturiers et exportateurs du Canada, s'est concentré sur les mesures protectionnistes actuelles des États-Unis, comme les politiques « Buy America », et a proposé d'intégrer la chaîne d'approvisionnement en Amérique du Nord.

LES CAUSES STRUCTURELLES ET LES SOLUTIONS AUX PROBLÈMES DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT AU CANADA

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

[David Montpetit](#)
Président-directeur général, Western Canadian Shippers' Coalition

Comme il a été porté à l'attention du Comité tout au long de cette étude, les problèmes d'approvisionnement sont complexes et interreliés, et il n'y existe pas de solution unique¹⁸. En raison de cette interconnexion, de nombreux témoins ont fortement recommandé d'élaborer une stratégie nationale en matière de chaîne d'approvisionnement, afin d'évaluer globalement l'état des chaînes d'approvisionnement canadiennes et d'en coordonner le développement et la croissance¹⁹. En fait, [M. Buhagiar](#) a poussé cette idée encore plus loin en laissant entendre qu'une stratégie nord-américaine en matière de chaîne d'approvisionnement serait encore plus

16 TRAN, *Témoignages* : [Paterston](#) (GMC).

17 TRAN, *Témoignages* : [Sullivan](#) (ABC), et [Janice Tranberg](#) (présidente et chef de la direction, (ANEB)).

18 TRAN, *Témoignages* : [Guy Millette](#) (président du conseil d'administration, (ACDFL)); [Lemaire](#) (ACDFL); [Dave Carey](#) (vice-président, Relations avec le gouvernement et l'industrie, Canadian Growers Association [CCGA]); et [Christian Alan Buhagiar](#) (président-directeur général, Chaîne d'approvisionnement Canada).

19 TRAN, *Témoignages* : [Buhagiar](#) (Chaîne d'approvisionnement Canada); [Daniel-Robert Gooch](#) (président-directeur général, Association des administrations portuaires canadiennes [AAPC]); [Brazean](#) (ACFC); [David Montpetit](#) (président-directeur général, Western Canadian Shippers' Coalition [WCSC]); [Rodgers](#) (CIFA); [Francis Lalonde](#) (vice-président, Transports, Walmart Canada); et [AAPC](#) ([mémorandum](#)).

11	Voir : Transports Canada, <i>Addenda statistique 2020</i> , juin 2021, p. 101. Il convient de noter que les données relatives au pont Ambassador de Windsor, situé dans le sud-ouest de l'Ontario, prouvent qu'il s'agit actuellement du point de passage frontalier le plus achalandé du Canada pour les échanges routiers avec les États-Unis. La somme de la valeur des exportations et des importations qui ont franchi le pont en 2020 s'élevait à 110 868 millions de dollars.
12	TRAN, <i>Témoignages</i> : <i>Kingston</i> (ACCV); <i>Darby</i> (MEC); et <i>Paterston</i> (GMC).
13	TRAN, <i>Témoignages</i> : <i>White</i> (Sysco).
14	TRAN, <i>Témoignages</i> : <i>James Bekkering</i> (président du conseil d'administration, Association nationale des engraisseurs de bovins [ANEB]).
15	Voir : BDO Canada, « Secteur de l'automobile », <i>Qu'est-ce que l'ACEUM? Incidence du nouvel ALENA</i> .

Les témoins ont aussi fait valoir que les mises à jour de l'Accord Canada-États-Unis-Mexique¹⁵ entraînaient des répercussions importantes sur les fabricants de pauses autorisées à la fois pour le conducteur et pour le bétail¹⁴. bovins se ressentaient de la réglementation fédérale qui, selon eux, n'intégrait pas les fréquentes des directives relatives à la COVID-19¹³. De même, les transporteurs de frontaliers et ne pouvaient pas retourner dans le pays en raison des mises à jour conducteurs des fournisseurs canadiens d'aliments étaient bloqués aux postes l'intégrité de la chaîne d'approvisionnement. Dans le secteur agroalimentaire, les Le Comité a entendu parler de diverses divergences dans la réglementation qui nuisent à

Le désaccord sur le plan réglementaire et stratégique

Quelques témoins ont parlé de la pénurie de semi-conducteurs comme étant le principal responsable des problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement¹². *David Adams*, président-directeur général, Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada, a donné plus de détails sur la pénurie chronique, « qui a entraîné une diminution de la production de véhicules d'environ 12 millions d'unités à l'échelle mondiale ». Il a expliqué que la baisse des stocks de véhicules au cours des deux dernières années « a eu pour effet secondaire une augmentation du prix des nouveaux véhicules et, par la suite, des véhicules d'occasion également ».

La pénurie de microplaquettes semi-conductrices

Brian Kingston, président-directeur général de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, a rappelé au Comité que les entrepôts « des deux côtés de la frontière [Canada-États-Unis] ont dû prendre des mesures extraordinaires, à un coût important, afin de faire face à la réorientation soudaine des échanges », en raison du blocus du pont Ambassador de Windsor¹¹, en février 2022.

le déséquilibre de conteneurs disponibles pour les exportateurs canadiens n'était pas une question de capacité en matière de terminaux à conteneurs. Il a ensuite expliqué qu'il y avait accumulation de navires bloqués aux ports en raison des interruptions des services ferroviaires, alors que la pénurie de conteneurs était attribuable à l'augmentation de la demande de consommation nord-américaine. Par conséquent, « les transporteurs maritimes et les exportateurs en Asie renvoient des conteneurs vers l'Asie plus rapidement sans avoir eu l'occasion de passer par un cycle de la chaîne d'approvisionnement d'ici ».

Préant part au discours sur les capacités de transport maritime des conteneurs, Mme Kancens s'est opposée au fait de régler davantage le secteur des conteneurs et à l'interdiction pour les lignes de transport par conteneurs de conclure des ententes opérationnelles pour parer à la nécessité d'accroître la capacité, tout en diminuant les coûts de transport. Elle a déclaré que « la plupart des transporteurs comptent sur elles pour contre les coûts d'investissement extrêmement élevés que nécessitent les affaires dans le marché de transport des conteneurs », ce qui permet aux partenaires de desservir « plus de ports, en se servant de vaisseaux plus grands et plus efficaces que ce qui serait possible s'ils exploitaient tous indépendamment leurs vaisseaux ». Selon Mme Kancens, une réglementation accrue n'est pas la solution aux goulots d'étranglement et aux retards et risquerait plutôt « de dissuader complètement certains transporteurs de desservir le marché canadien ».

Les perturbations supplémentaires

Tout en exprimant leurs préoccupations quant à la réputation du Canada en tant qu'expéditeur fiable de marchandises et de ressources, les témoins ont affirmé, entre autres, que les tensions géopolitiques, les pénuries de puces à semi-conducteur et les modifications législatives étaient des facteurs récents dans les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement.

Les tensions géopolitiques

Parmi les témoins qui ont mentionné l'invasion de l'Ukraine par la Russie, M. Buhagiar a averti les membres du Comité que trop peu de discussions sur les risques en matière de cybersécurité avaient lieu entre les fournisseurs. Mme Sullivan a attribué l'augmentation des prix du blé et de la farine canadienne à la guerre en Ukraine, affirmant qu'ensemble, les deux pays représentaient « près de 30 % des exportations mondiales de blé ». M. Bekkering a également fait remarquer que la crise alimentaire mondiale avait ajouté des problèmes supplémentaires à ceux « qui pèsent sur la chaîne d'approvisionnement du bétail ».

d'automatisation » permettrait de résoudre la pression supplémentaire attribuable aux postes vacants.

Kathleen Sullivan, directrice générale d'Aliments et boissons Canada, s'attendait à ce qu'« un quart de la main-d'œuvre de l'industrie [des aliments et des boissons atteigne] l'âge de 65 ans au cours des cinq prochaines années ». Elle a déclaré que les récents changements apportés au Programme des travailleurs étrangers temporaires du Canada⁷ (PTE) apporteront une aide à court terme, tandis que des mesures à long terme étaient toujours nécessaires. **Randy White**, président de Sysco Canada, a réitéré qu'« il y avait plus de 22 000 postes de conducteurs de camions ouverts au Canada » à la fin de l'année 2021, et il a instamment demandé au gouvernement d'accélérer l'approbation des demandes dans le cadre du PTE.

Des témoins ont proposé, en plus d'examiner certaines politiques d'immigration, d'autres solutions qui pourraient contribuer à combler les pénuries de main-d'œuvre, comme accroître l'accès à la formation, aux licences et à des possibilités de carrière à long terme, augmenter les investissements et l'automatisation, ainsi qu'offrir un cadre législatif pour le règlement équitable et ordonné des conflits de travail⁸.

Les délais d'arrêt des navires et les pénuries de conteneurs

Mme Kuzeljevich estimait qu'il fallait normalement 22 jours à un navire de charge pour se rendre de Hong Kong à Vancouver, mais la compagnie maritime Maersk a indiqué récemment que le délai d'attente moyen pour accoster dans le port de Vancouver était d'environ quatre semaines⁹. En outre, les retards d'inspection par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) peuvent entraîner « des frais de surestimation et de détention importants pour les importateurs¹⁰ ». **Bruce Rodgers**, directeur exécutif de l'Association des transitaires internationaux canadiens, a décrit comment, dans un cas en particulier, des transitaires internationaux canadiens, a finalement nécessité 73 jours. **Marko Dekovic**, vice-président des Relations publiques de GCT Global Container Terminals Inc., a précisé que

7 Voir : Emploi et Développement social Canada, *Le Plan d'action pour les employeurs et la main-d'œuvre du Programme des travailleurs étrangers temporaires : le gouvernement du Canada veut combler les pénuries au pays*, communiqué de presse, 4 avril 2022.

8 TRAN, *Témoignages* : **Givén** (SIMC), **Ron Lemaire** (président, Association canadienne de la distribution de fruits et légumes [ACDL]); **Monette Pasher** (présidente interimaire, Conseil des aéroports du Canada [CAC]); **Darby** (MEC); **Bob Masterson** (président-directeur général, Association canadienne de l'industrie de la chimie [ACIC]); et **Tyler Bjornson** (expert-conseil, Western Grain Elevator Association [WGEA]).

9 Voir : Maersk, *Maersk Asia Pacific market update (avril 2022)*.

10 TRAN, *Témoignages* : **Bruce Rodgers** (directeur exécutif, Association des transitaires internationaux canadiens [CIFFA]).

important dans les infrastructures de recharge⁴. [David W. Paterson](#), vice-président des Affaires publiques et environnementales chez General Motors du Canada Limitée, a mentionné ce qui suit : « Les chaînes d'approvisionnement ne sont donc pas seulement des difficultés. Elles représentent des possibilités économiques et environnementales pour toute une génération, pourvu qu'il ait en place un cadre stratégique approprié ». ⁱⁱ a proposé de s'inspirer des mesures d'incitation à la consommation de la Norvège, le pays ayant le plus haut niveau d'adoption de véhicules électriques⁵.

[Daniel-Robert Gooch](#), président-directeur général de l'Association des administrations portuaires canadiennes, a félicité le gouvernement fédéral d'avoir signé la déclaration de Clydebank visant à établir des couloirs maritimes écologiques et il l'a pressé d'« étendre ce soutien aux administrations portuaires » pour accélérer la décarbonisation de l'industrie du transport maritime ainsi que la formation de corridors verts.

Les pénuries de main-d'œuvre

De nombreux témoins ont insisté sur les effets de la pénurie de main-d'œuvre sur la stabilité de la chaîne d'approvisionnement du Canada. [Francis Lalonde](#), vice-président aux Transports de Walmart Canada, a souligné que « de nombreux emplois dans le domaine de la chaîne d'approvisionnement au Canada se trouvent dans des communautés dont la population est vieillissante et dont le taux de croissance ralentit ». [Chris Given](#), directeur des Relations gouvernementales du Syndicat international des marins canadiens, a mentionné les conditions de travail difficiles que les marins endurent en raison de la prolongation de leurs termes, depuis le début de la pandémie. [Daniel Dagenais](#), vice-président, Rendement portuaire et développement durable, à l'Administration portuaire de Montréal, s'est montré plus préoccupé par les horaires atypiques. [M. Buy](#) a cité la prédiction de Transports Canada selon laquelle « 43 % de la main-d'œuvre du transport maritime prendra sa retraite au cours des dix prochaines années⁶ ». Il a fait valoir le fait que le pourcentage était beaucoup plus élevé et que le délai était beaucoup plus court pour les travailleurs des traversiers, et que seulement « un travail de régulation, une augmentation de l'immigration [et] un travail

4 [TRAN, *Témoignages* : Randy White \(président, Sysco Canada \[Sysco\]\); Kingsston \(ACCV\); et David W. Paterson \(vice-président, Affaires publiques et environnementales, General Motors du Canada Limitée \[GMC\]\)](#).

5 Pour de plus amples renseignements sur la politique norvégienne sur les véhicules électriques, voir : Norsk elbilforening, *Norwegian EV Policy* [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT].

6 Voir : Fondation de l'industrie maritime canadienne, *Enquête nationale auprès des jeunes : La marine et la prochaine génération*, mars 2022.

du conseil d'administration de l'Association nationale des engraisseurs de bovins, a discuté des lacunes qu'il a constatées :

L'an dernier, la sécheresse sans précédent [...] a entraîné des pénuries importantes dans les aliments pour animaux et l'obligation d'augmenter les importations des États-Unis. La hausse de la demande d'aliments pour animaux et les incendies ainsi que les inondations en Colombie-Britannique ont mis en évidence une multitude de déficiences dans nos systèmes de transport. Actuellement, le temps froid et sec dans certaines parties de l'ouest du Canada ne laisse rien présager de bon pour les récoltes et fait craindre une exacerbation des problèmes dans le système de transport.

De même, **Serge Buy**, président-directeur général de l'Association canadienne des traversiers, a exprimé le fait que « les cycles erratiques de gel et de dégel, les inondations, l'érosion et d'autres conséquences du changement climatique ont donné lieu à un niveau d'incertitude et de risque sans précédent » dans le secteur des traversiers.

Des solutions de durabilité environnementale à long terme

Selon **Mme Hardy**, la « force des chaînes d'approvisionnement du Canada s'évalue essentiellement en fonction de leur résilience ». Discutant de la façon d'accroître notre compétitivité et d'en faire davantage pour solidifier la chaîne d'approvisionnement du pays, de nombreux témoins se sont entendus sur une solution pour la décarbonisation, au moyen du transport maritime à courte distance visant à compenser les émissions ferroviaires et routières, en alimentant les navires avec des carburants marins de remplacement, en élargissant les flottes électriques et celles à propulsion alternative, ou en appliquant une tarification du carbone aux importations :

Les témoignages indiquent que certaines entreprises auront besoin d'aide supplémentaire pour s'adapter aux changements climatiques et réduire leurs émissions de gaz à effet de serre tout en faisant la transition vers des moyens de transport à faibles ou à zéro émission. **M. Buy** a soutenu que le secteur des traversiers ne disposait pas d'un appui à cet objectif collectif. Les témoins représentant l'industrie manufacturière automobile ont demandé au gouvernement d'offrir aux consommateurs de meilleures subventions à l'achat d'un véhicule électrique et d'un engagement financier plus

3
TRAN, *Témoignages* : **Chris Given** (directeur, Relations gouvernementales, Syndicat international des marins canadiens [SIMC]); **Ken Veldman** (vice-président, Affaires publiques et développement durable, Administration portuaire de Prince Rupert [APPR]); **John Bayliss** (vice-président directeur et chef de la transformation, Walmart Canada); **Patrick Gervais** (vice-président, Marketing et communications, Lion Electrique [LE]); **Brian Kingston** (président-directeur général, Association canadienne des constructeurs de véhicules [ACCV]); **Dennis A. Darby** (président-directeur général, Manufacturiers et exportateurs du Canada [MEC]); et **Hubert Rioux** (chercheur, Institut de recherche en économie contemporaine [IRÉC]).

début de la pandémie, et il a estimé qu'elles feront toujours partie du déséquilibre de la chaîne d'approvisionnement.

Hubert Rioux, chercheur à l'Institut de recherche en économie contemporaine (IRÉC), a affirmé que la crise sanitaire avait principalement pour effet de mettre en évidence les risques croissants dans la chaîne d'approvisionnement mondiale, ce qui comprend les crises économiques et financières, les changements climatiques, les différends commerciaux, la résurgence du nationalisme économique, l'instabilité géopolitique et les mouvements migratoires. De même, Christian Alan Buhajlar, président-directeur général de Chaîne d'approvisionnement du Canada, a convenu que la pandémie faisait ressortir les difficultés qui existaient déjà, notamment les enjeux liés à la production, à l'approvisionnement, à la main-d'œuvre et au transport, tous des facteurs qui conduisent à de nombreuses pénuries et interruptions. M. Lemaire, président de l'Association canadienne de la distribution de fruits et légumes, a souligné que d'autres complications se sont aggravées au cours des deux dernières années, lesquelles sont attribuables aux « congestions portuaires, aux retards et à l'explosion des coûts d'expédition par conteneur, aux pénuries de main-d'œuvre persistantes, de la ferme à la vente au détail, à l'augmentation importante du coût des intrants et des pénuries d'intrants, et à l'inégalité des livraisons de produits ».

Les changements climatiques et les phénomènes météorologiques extrêmes

« [L]es changements climatiques et les conditions extrêmes ont effectivement entraîné une hausse des coûts. »

Marc Brazeau
Président-directeur général, Association des chemins de fer du Canada

Un certain nombre de témoignages sont d'avis que les effets des changements climatiques (inondations, vagues de chaleur, coups de froid) sont le défi le plus important à relever, la Colombie-Britannique ayant connu certains des pires au cours de la dernière année². Pour le secteur agroalimentaire, M. Lemaire a exprimé son inquiétude quant à la fréquence et à l'ampleur des interruptions de l'approvisionnement ainsi que de la production causées par des phénomènes météorologiques. James Bekkering, président

2
TRAN, *Témoignages*, 44^e législature, 1^{re} session : Marc Brazeau (président-directeur général, Association des chemins de fer du Canada [ACFC]); Sébastien Labbé (vice-président, Vrac, Chaîne d'approvisionnement

centrée sur le rail, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada [CCFN]); Joan Hardy (vice-présidente, Ventes et marketing, Grains et engrais, Chemin de fer Canadien Pacifique); et Kathleen Sullivan (directrice générale, Aliments et boissons Canada [ABC]).

LES PERTURBATIONS À COURT ET À LONG TERME

« Le système [de la chaîne d'approvisionnement] fonctionne comme une symphonie. Tous ses composants doivent fonctionner harmonieusement. Lorsqu'un de ces composants tombe en ruine — qu'il s'agisse d'un camion, d'un train, d'un conteneur ou de la main-d'œuvre qui s'en occupe —, on commence à entendre de fausses notes dans cette symphonie. »

Ron Lemaire
Président, Association canadienne de la distribution de fruits et légumes

De nombreux témoins ont reconnu l'interconnexion du réseau de la chaîne mondiale d'approvisionnement et ont fait part de leurs préoccupations sur la cause des perturbations, soit dans leur domaine, soit dans leur secteur d'activité au Canada. Par exemple, [Joan Hardy](#), vice-présidente, Ventas et marketing, Grains et engrais, au Chemin de fer Canadien Pacifique, a déclaré qu'il n'existait pas de chaîne d'approvisionnement unique au pays, car « [c]haque produit dispose de sa propre chaîne d'approvisionnement unique, interdépendante et complexe qui relie son producteur à l'utilisateur final ». Selon [Julia Kuzeljevich](#), directrice des Politiques et communications de l'Association des transitaires internationaux canadiens, les perturbations gérables, comme les retards attribuables aux conditions météorologiques, sont exacerbées par d'autres phénomènes, tels que des blocus, des grèves, la pandémie de COVID-19 et les restrictions connexes, les restrictions de voyage et la flambée des achats en ligne par les consommateurs. Dans les sections suivantes sont décrits les perturbateurs courants des chaînes d'approvisionnement dont les témoins ont parlé :

La pandémie de COVID-19

Le Comité a appris qu'en raison de la pandémie de COVID-19, des enjeux structurels préexistants dans divers secteurs et industries de la chaîne d'approvisionnement canadienne étaient intensifiés et exacerbés. [Karen Kancens](#), vice-présidente de la Fédération maritime du Canada, a attribué en grande partie le fardeau imposé au réseau de transport du Canada à quelques facteurs, y compris « les confinements et les pénuries de main-d'œuvre créées partout dans le monde par la pandémie de COVID-19 ». Or, [David Montpetit](#), président-directeur général de la Western Canadian Shippers' Coalition, a fait remarquer que, si la chaîne d'approvisionnement était mise à rude épreuve depuis deux ans, c'est que des contraintes comme les pénuries de main-d'œuvre et de matériel dans tous les modes de transport étaient présentes bien avant le

AMÉLIORER L'EFFICACITÉ ET LA RÉSILIENCE DES CHAINES D'APPROVISIONNEMENT DU CANADA



INTRODUCTION

Les chaînes d'approvisionnement n'échappent pas à la réalité des activités et des événements nationaux et mondiaux. Tout comme une secousse physique peut endommager une chaîne de métal, dans le sillage de la pandémie de COVID-19 et des événements sans précédent liés aux changements climatiques, différents enjeux sont acheminés en cascade, lesquels mettent en évidence les risques existant partout dans le réseau de la chaîne d'approvisionnement du Canada.

Le 31 janvier 2022, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le Comité) a adopté la [motion](#) suivante :

Que, conformément à l'article 108 (2) du Règlement, le Comité entreprenne une étude sur l'état de la chaîne d'approvisionnement du Canada, en particulier sur l'impact de la pandémie de Covid et du changement climatique; sur l'état du transport de marchandises par conteneurs au Canada; et sur les moyens de protéger et de renforcer l'infrastructure de la chaîne d'approvisionnement du Canada, en vue de proposer des solutions pour rendre la chaîne d'approvisionnement plus résiliente.

Le Comité a consacré six réunions à cette étude entre le 31 mars 2022 et le 5 mai 2022. Il a entendu 42 témoins et reçu cinq mémoires. Les sections suivantes décrivent les discussions des intervenants de tous horizons sur l'état de la chaîne d'approvisionnement du Canada ainsi que leurs suggestions visant à protéger et à renforcer son infrastructure à court et à long terme. Le présent rapport, le troisième d'une série d'études menées par le Comité, vise à enquêter sur l'élaboration d'une stratégie canadienne sur les transports et la logistique. Le Comité a présenté deux rapports, lors de la 1^{re} session de la 42^e législature, dans lesquels il soulignait les moyens par lesquels le gouvernement du Canada peut améliorer l'efficacité des corridors commerciaux du pays¹.

1 Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (TRAN), *Pour l'établissement d'une stratégie canadienne sur les transports et la logistique : Rapport intermédiaire*, Vingt-septième rapport, février 2019, TRAN, *Pour l'établissement d'une stratégie canadienne sur les transports et la logistique : Deuxième partie*, Trente-deuxième rapport, juin 2019.

Recommandation 43 — Aménagement du territoire sur la côte ouest

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.

Recommandation 42 — Optimisation des liens terrestres

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.

Recommandation 41 — Utilisation accrue de la voie maritime du Saint-Laurent

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 municipales, 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 déglacage, les frais de pilotage, les frais de maintenance aux terminaux et les droits d'amarrage.

Recommandation 40 — Infrastructures portuaires

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.

Recommandation 39 — Harmonisation de la réglementation

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 municipales. 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.

Recommandation 38 — Financer l'infrastructure de transport maritime à courte distance
Que le gouvernement du Canada envisage de financer le développement d'infrastructures dédiées au transport maritime courte distance.

Recommandation 37 — Options de financement des chemins de fer d'intérêt local
Que le gouvernement du Canada revioie ses options de financement pour les exploitants de chemins 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.

Recommandation 36 — Visibilité de la chaîne d'approvisionnement
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.

Recommandation 35 — Elaborer une stratégie nationale des corridors commerciaux et réduire l'empreinte carbone
Que le gouvernement du Canada s'assure que l'élaboration d'une stratégie nationale sur les corridors commerciaux s'accorde avec un objectif de réduction de l'empreinte carbone du secteur des transports et une utilisation accrue des énergies renouvelables.

Recommandation 34 — Stratégie nationale sur les corridors commerciaux
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 dans les infrastructures nécessaires.

Recommandation 29 — Efficacité des ports

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.

Recommandation 30 — Optimisation des ports

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.

Recommandation 31 — Accès au capital

Que le gouvernement du Canada envisage de modifier le cadre réglementaire des administrations portuaires afin de faciliter l'accès au capital.

Recommandation 32 — Possibilités de transport maritime à courte distance

Que le gouvernement du Canada élabore une capacité d'appoint supplémentaire par une utilisation accrue du transport maritime à courte distance comme complètement au transport routier et ferroviaire, particulièrement pour le déplacement des conteneurs dans les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent.

D'après les témoignages entendus au cours de cette étude, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes réitère les recommandations suivantes formulées dans ses deux premiers rapports, Pour l'établissement d'une stratégie canadienne sur les transports et la logistique : Rapport intermédiaire et Pour l'établissement d'une stratégie canadienne sur les transports et la logistique : Deuxième partie.

Recommandation 33 — Changements climatiques

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.

Recommandation 23 — Décisions stratégiques concernant les Grands Lacs et le Saint-Laurent

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.

Recommandation 24 — Automatisation des activités

Que le gouvernement du Canada mette en place des mesures financières pour soutenir l'automatisation des entreprises canadiennes et québécoises.

Recommandation 25 — Amélioration de la capacité de l'Agence des services frontaliers du Canada

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.

Recommandation 26 — Examen des processus réglementaires pour les conteneurs

Que le gouvernement du Canada examine rapidement les 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.

Recommandation 27 — Ports intelligents

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.

Recommandation 28 — Amélioration des ports

Que le gouvernement du Canada prenne en considération non seulement l'augmentation de la capacité des terminaux, mais aussi l'amélioration de la logistique et des capacités de transbordement de nos ports.

Recommandation 22 — Corridors de transports multimodaux

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.

Recommandation 21 — Corridors commerciaux multimodaux

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.

Recommandation 20 — Financement inclusif des infrastructures

Que le gouvernement du Canada considère s'assurer que tous les projets regroupant le transport des marchandises et des passagers soient admissibles au financement des infrastructures, du transport en commun et des projets écologiques, y compris les services de traversier.

Recommandation 19 — Améliorer les chaînes d'approvisionnement agroalimentaires

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 chaîne des produits périssables et, plus largement, à répondre aux besoins particuliers des chaînes d'approvisionnement agroalimentaires.

Recommandation 18 — Fonds national des corridors commerciaux

Que le gouvernement du Canada augmente le financement du Fonds national des corridors commerciaux et le rende permanent.

Recommandation 13 — Obstacles réglementaires et plateforme numérique

Que le gouvernement du Canada examine tous les aspects du réseau de transport afin de reconnaître les obstacles 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.

Recommandation 14 — Cybersécurité

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.

Recommandation 15 — Harmonisation des investissements en capital dans les corridors commerciaux

Que le gouvernement du Canada cherche à harmoniser les investissements en capital dans les corridors commerciaux multimodaux avec des initiatives compatibles aux États-Unis.

Recommandation 16 — Dialogue bilatéral entre le Canada et les États-Unis

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-américain et d'assurer une continuité binationale par rapport à la *Merchant Marine Act* (la Jones Act).

Recommandation 17 — Exemptions réglementaires transfrontalières

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.

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 entre les intervenants dans la chaîne d'approvisionnement.

Recommandation 12 — Partage des données et transparence

Que le gouvernement du Canada s'engage à faire un suivi de l'application des recommandations du rapport *Redémarrer, relancer, repenser la prospérité de tous les Canadiens* du Conseil sur la stratégie industrielle et qu'il en fasse rapport à la Chambre des communes.

Recommandation 11 — Réponse aux recommandations du Conseil sur la stratégie industrielle

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.

Recommandation 10 — Groupe consultatif

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.

Recommandation 9 — Stratégie nationale de mouillage

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.

Recommandation 8 — Commissaire à la chaîne d'approvisionnement

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.

Recommandation 7 — Stratégie nationale relative à la chaîne d'approvisionnement

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 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.

Recommandation 6 — Atténuation de la pénurie de main-d'œuvre dans le secteur des traversiers

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.

Recommandation 5 — Législation des corridors

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.

Recommandation 4 — Ententes à long terme

LISTE DES RECOMMANDATIONS

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

Recommandation 1 — Élaborer un plan d'urgence climatique

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.

Recommandation 2 — Volet d'immigration

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.

Recommandation 3 — Programmes de formation en matière de transport

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 sous-représentés dans certains secteurs.

SOMMAIRE

Ce rapport est le troisième d'une série d'études du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le Comité) sur l'établissement d'une stratégie canadienne sur les transports et la logistique. Dans les deux premiers rapports, publiés en février et en juin 2019, on faisait état d'études de cas sur les régions de Niagara et de Vancouver, ainsi que sur les provinces de l'Atlantique et le Québec, respectivement. Le rapport actuel est axé sur l'état de la chaîne d'approvisionnement canadienne, en tenant compte notamment des répercussions de la pandémie de COVID-19 et des changements climatiques, ainsi que sur les façons de protéger et de renforcer l'infrastructure de la chaîne d'approvisionnement du Canada pour améliorer sa résilience.

Le Comité a entendu de nombreux témoins dire que la chaîne d'approvisionnement du Canada a subi de forts contrechocs de la pandémie de COVID-19 et des récents événements liés aux conditions climatiques extrêmes. Toutefois, les témoins ont aussi cerné d'autres causes des perturbations actuelles au niveau de la chaîne d'approvisionnement : des pénuries de main-d'œuvre à long terme, des pénuries de conteneurs, des tensions géopolitiques comme l'invasion de l'Ukraine par la Russie, la pénurie de puces à semi-conducteur et un manque d'harmonie entre certains régimes de réglementation et de politiques.

Il était néanmoins clair pour certains témoins que ces nombreux facteurs perturbateurs servent à souligner les faiblesses préexistantes des chaînes d'approvisionnement canadienne et mondiale. Le Comité a entendu de nombreuses recommandations visant à accroître la résilience et à renforcer le réseau d'approvisionnement du Canada, y compris des méthodes en vue d'améliorer la visibilité de la chaîne d'approvisionnement, de cerner et de traiter les goulots d'étranglement, de raccourcir les chaînes d'approvisionnement ainsi que d'améliorer l'infrastructure actuelle et future.

Bon nombre des recommandations formulées tout au long de la présente étude reprennent celles formulées par le Comité dans ses deux premiers rapports, Pour l'établissement d'une stratégie canadienne sur les transports et la logistique : Rapport intermédiaire et Pour l'établissement d'une stratégie canadienne sur les transports et la logistique : Deuxième partie.

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT 37

OPINION DISSIDENTE DU BLOC QUÉBÉCOIS 39

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	1
LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	3
AMÉLIORER L'EFFICACITÉ ET LA RÉSILIENCE DES CHAINES D'APPROVISIONNEMENT DU CANADA	13
Introduction.....	13
Les perturbations à court et à long terme.....	14
La pandémie de COVID-19	14
Les changements climatiques et les phénomènes météorologiques extrêmes	15
Des solutions de durabilité environnementale à long terme	16
Les pénuries de main-d'œuvre.....	17
Les délais d'arrêt des navires et les pénuries de conteneurs.....	18
Les perturbations supplémentaires	19
Les tensions géopolitiques	19
La pénurie de microplaquettes semi-conductrices.....	20
Le désaccord sur le plan réglementaire et stratégique	20
Les causes structurelles et les solutions aux problèmes de la chaîne d'approvisionnement au Canada.....	21
Assurer un leadership et une surveillance	22
Assurer la visibilité et la collecte des données.....	22
Innovier et bonifier les infrastructures existantes	23
Lutter contre les monopoles dans le secteur ferroviaire.....	24
Établir d'autres corridors.....	25
Renforcer les chaînes d'approvisionnement nationales.....	27
Conclusion	28
ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS.....	31
ANNEXE B LISTE DES MÉMOIRES	35

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié l'état de la chaîne d'approvisionnement du Canada et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

SEPTIÈME RAPPORT

a l'honneur de présenter son

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

John Nater
Lianne Rood
Karen Vecchio
GREFFIER DU COMITÉ
Michael MacPherson
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT
Services d'information, d'éducation et de recherche parlementaires
Dana Fan, analyste
Geneviève Gosselin, analyste
Alexandre Lafrenière, analyste

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

PRÉSIDENT

Peter Schiefke

VICE-PRÉSIDENTS

Mark Strahl

Xavier Barsalou-Duval

MEMBRES

Taylor Bachrach

Vance Badawey

George Chahal

Angelo Iacono

Annie Koutrakis

Chris Lewis

Leslyn Lewis

Dan Muys

Churence Rogers

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Lisa Marie Barron

Laurel Collins

Terry Dowdall

Stephen Ellins

Cheryl Gallant

Marilyn Gladu

Matt Jeneroux

Melissa Lantsman

Patricia Lattanzio

Phillip Lawrence

Brian Masse

AVIS AU LECTEUR

Rapports de comités présentés à la Chambre des communes

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

**AMÉLIORER L'EFFICACITÉ ET LA RÉILIENCE
DES CHAINES D'APPROVISIONNEMENT
DU CANADA**

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

**Le président
Peter Schiefke**

NOVEMBRE 2022

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

NOVEMBRE 2022
44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

AMÉLIORER L'EFFICACITÉ ET LA RÉSILIENCE DES CHAINES D'APPROVISIONNEMENT DU CANADA

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

CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

