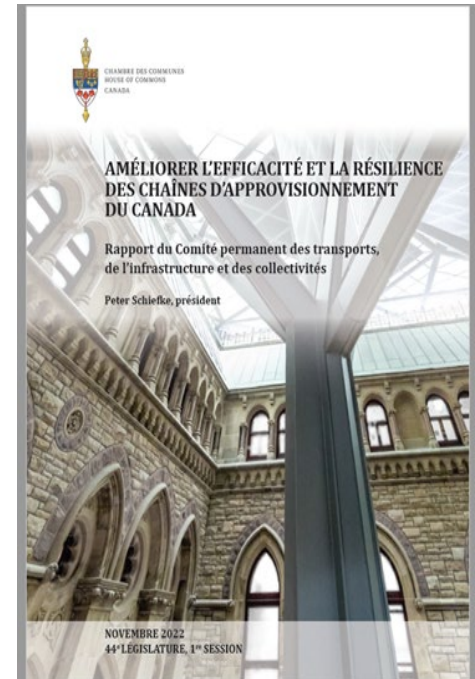
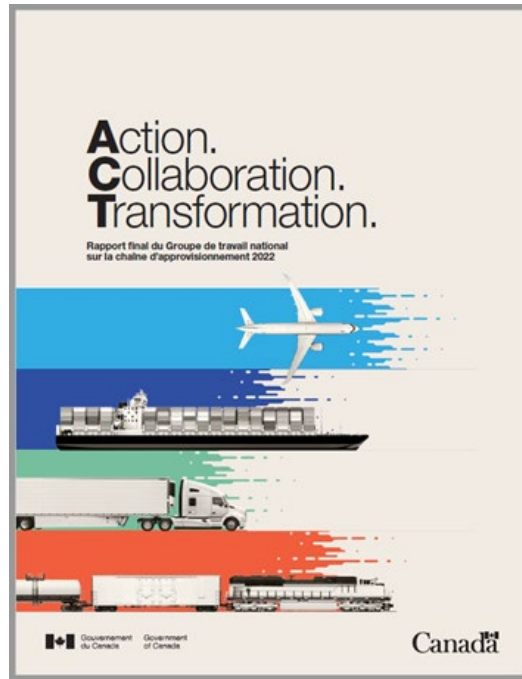


ANNEXE : RÉSUMÉ SCHÉMATIQUE DES RECOMMANDATIONS : TROIS RAPPORTS SUR LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT AU CANADA 2022



Rapport de la phase 2 de l'initiative pancanadienne pour des corridors commerciaux concurrentiels au [Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière](#) (Comt) février 2022

Action.
Collaboration.
Transformation

[Rapport Final du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement octobre 2022](#)

Rapport du Comité permanent de la Chambre des Communes sur les transports, l'infrastructure et les collectivités publié à Ottawa Novembre 2022, [Améliorer l'efficacité et la résilience des chaînes d'approvisionnement du Canada](#)

ENGLISH VERSION OF FULL REPORTS AND RECOMMENDATIONS ARE ACCESSIBLE HERE:

1. [“PHASE 2 REPORT FOR THE PAN-CANADIAN COMPETITIVE TRADE CORRIDOR INITIATIVE”](#) | FEBRUARY 2022 COUNCIL OF MINISTERS RESPONSIBLE FOR TRANSPORTATION AND HIGHWAY SAFETY
2. [“ACTION .COLLABORATION. TRANSFORMATION .” FINAL REPORT OF THE NATIONAL SUPPLY CHAIN TASK FORCE OCTOBER 2022](#)
3. [“IMPROVING EFFICIENCY AND RESILIENCY IN CANADA’S SUPPLY CHAINS”](#)
REPORT OF THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT, INFRASTRUCTURE AND COMMUNITIES
NOVEMBER 2022

Pour mémoire le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière (COMT) a lancé l'Initiative pancanadienne pour des corridors commerciaux compétitifs (IPCCC) en février 2020. Cette initiative a pour but d'améliorer la position du Canada en tant que partenaire commercial fiable par la création d'un cadre favorisant des améliorations plus coordonnées des réseaux de transport canadien à l'appui du commerce.

- En février 2021, le Conseil des ministres a approuvé la publication du [rapport intérimaire](#) de la phase 1. Ce rapport a examiné les réseaux de transport du Canada qui soutiennent le commerce en tant que systèmes interdépendants et décrit les obstacles physiques et les irritants non liés à l'infrastructure qui nuisent au commerce
- Le [rapport de la phase 2](#) publié en février 2022 cerne les questions et les enjeux spécifiques qui pourraient faire l'objet d'une action collective ou de la part de divers gouvernements. Le rapport explore également le contexte d'action et les défis des chaînes d'approvisionnement au Canada et recommande une voie à suivre pour relever ces défis
 - Les actions proposées sont organisées selon quatre domaines d'intérêt clés qui ont été identifiés lors de la première phase de ce travail :
 - a. renforcer la planification coordonnée des transports pour gérer la demande future
 - b. . promouvoir l'alignement réglementaire
 - c. favoriser l'innovation et l'adoption de technologies
 - d. permettre un partage efficace des données.
 - Ses conclusions sont résumées dans le graphique dans cette annexe. Il comprend une vision, des objectifs et 27 actions sur lesquelles les gouvernements peuvent, au fil du temps, collaborer pour aider à relever ces défis et améliorer les systèmes de transport favorables au commerce au Canada.

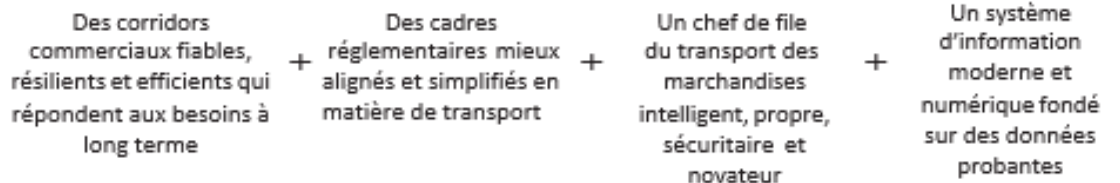
Pour sa part le Gouvernement fédéral 31 janvier 2022 Ottawa Transports Canada a organisé un sommet national pour renforcer les chaînes d'approvisionnement du Canada. Ce sommet a été suivi d'une série de sessions régionales et industrielles et le groupe de travail national a été créé afin de formuler des recommandations concernant les mesures à court et à long terme relatives à la chaîne d'approvisionnement du Canada.

**1. Rapport de la phase 2 de l'Initiative pancanadienne
pour des corridors commerciaux concurrentiels |
Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière
FÉVRIER 2022
Voir graphique page suivante**

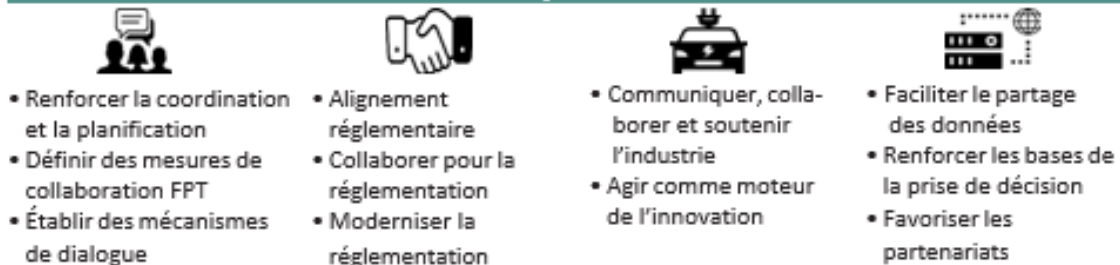
Principaux domaines d'intérêt



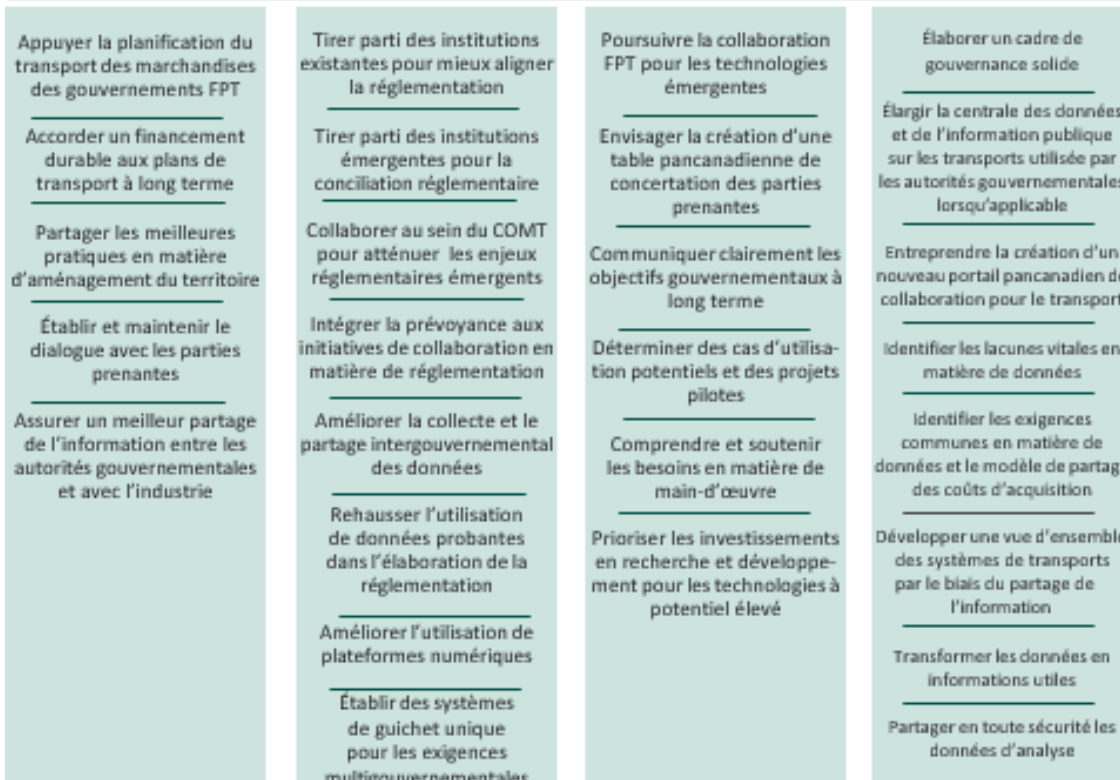
Énoncé de vision



Objectifs



Mesures



2. Action. Collaboration. Transformation : Rapport final du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement 2022

Cinq principes directeurs

Canada est, à lui seul, incapable d'influencer ou de changer de nombreux facteurs et enjeux. Cependant, nous croyons fermement qu'en prenant des mesures audacieuses fondées sur nos principes directeurs et en améliorant la collaboration entre les exploitants privés et le gouvernement, nous pouvons transformer notre chaîne d'approvisionnement en matière de transport.

Principe 1 le mandat vise deux objectifs centraux :

- **stimuler et soutenir les résultats à court terme,**
- **contribuer à des améliorations durables de la chaîne d'approvisionnement des transports.**

Principe 2 : Notre travail est fondé sur l'intérêt public national : la chaîne d'approvisionnement des transports doit apprendre à fonctionner comme une entité homogène et unifiée.

Principe 3 : Contribuer à la compétitivité et à la prospérité à long terme du Canada :

- Avec la croissance démographique au ralenti et la diminution des gains d'efficacité réalisés au cours des 30 dernières années, la position concurrentielle du Canada s'est affaiblie
- Cette situation est en partie attribuable à nos modèles et à nos cadres actuels, qui ne peuvent pas facilement s'adapter au changement transformationnel ou le créer pour répondre à la dynamique concurrentielle en jeu dans de nombreux secteurs clés.

Principe 4 : Le succès du Canada est un effort collectif :

- Il est plus essentiel que jamais que tous les ordres de gouvernement le secteur privé, les autochtones, les intervenants de la chaîne d'approvisionnement collaborent et nos recommandations tiennent compte de leurs points de vue.
- Il faut plus que des infrastructures physiques pour soutenir la croissance économique du Canada.
- Il faut une collaboration accrue entre les secteurs public et privé pour veiller à ce que les expéditeurs et les transporteurs aient accès à de bonnes analyses et des données fiables pour cerner les opportunités liées à nos engagements commerciaux.

Principe 5 : Évaluer l'impact des changements climatiques

La numérisation est un outil essentiel permettant de réaliser des gains d'efficacité qui optimisent l'empreinte carbone actuelle et qui amènent des gains d'efficacité permettant de réduire les émissions.

Tableaux récapitulatifs et calendriers recommandés pour effectuer toutes les mesures

Actions de réponse immédiate	Calendrier recommandé (le tout en deux ans)	
1. Réduire l'encombrement des conteneurs dans les ports.	Immédiat	
2. Étendre la distance d'interconnexion de 30 km à travers le Canada.	Avant le 1er mai 2023	
3. Répondre au besoin immédiat de main-d'œuvre dans la chaîne d'approvisionnement des transports.	Immédiat	
4. Mettre en œuvre des programmes et des politiques pour encourager l'attraction et la rétention des postes clés de la chaîne d'approvisionnement, tels que les chauffeurs de camions.	Immédiat	
5. Élargissement complet de la route 185 entre le Québec et le N.-B.	Immédiat	
6. Accélérer le processus d'approbation du transport hivernal sur les routes de glace.	Immédiat	
7. Encourager ou créer une concurrence dans la production de palettes durables.	Immédiat	
8. Renoncer à 50 % des paiements de loyer de l'aéroport pour permettre l'amélioration aux immobilisations dans l'infrastructure de la chaîne d'approvisionnement des transports.	Immédiat	
9. Rouvrir les centres d'inscription aux cartes EXPRES et/ou envisager de nouvelles façons d'accélérer les demandes.	Immédiat	
10. Élargir l'ACIA et les autres services requis pour traiter les marchandises commerciales.	Immédiat	
11. Établir, financer et embaucher du personnel pour un bureau de la chaîne d'approvisionnement.	Dans les 12 mois	
12. Élaborer une stratégie à long terme pour la chaîne d'approvisionnement des transports, notamment en amorçant un examen pour mettre à jour et moderniser les règlements connexes.	Immédiat	
13. Élaborer une stratégie de main-d'œuvre pour la chaîne d'approvisionnement des transports.	Immédiat	
	Année 1	Année 2

Mesures stratégiques à long terme	Échéancier recommandé (mesures à prendre au cours des deux premières années)	
1. Créer un Bureau de la chaîne d'approvisionnement pour unifier la responsabilité et l'autorité du gouvernement fédéral en matière de gestion de la chaîne d'approvisionnement des transports dans l'ensemble des ministères fédéraux.	Mobiliser les États-Unis et les provinces et territoires pour obtenir la reconnaissance réciproque des règlements, des politiques et des processus afin d'améliorer la compétitivité et la productivité de la chaîne d'approvisionnement.	Dans un délai de 24 mois : terminer la chaîne d'approvisionnement et la stratégie de la date; amorcer une réforme réglementaire ou législative
2. Finaliser, mettre en œuvre et renouveler régulièrement une stratégie à long terme et durable (30 à 50 ans) pour la chaîne d'approvisionnement des transports.	Finaliser la stratégie initiale dans un délai de deux ans	
3. Numériser et créer une visibilité de la chaîne d'approvisionnement de bout en bout pour l'efficacité, la responsabilisation, la planification, l'investissement et la sécurité.	Dans un délai de 12 mois; mobiliser les intervenants; établir les fondements de la stratégie; mettre en œuvre les changements réglementaires ou législatifs initiaux	Dans un délai de 24 mois : terminer la stratégie et commencer la mise en œuvre
4. Remédier immédiatement à l'importante pénurie de main-d'œuvre dans la chaîne d'approvisionnement du transport au Canada.	Finaliser la stratégie initiale dans un délai de deux ans	
5. Réviser le mandat de l'Office des transports du Canada et lui donner l'indépendance, l'autorité et le financement correspondant nécessaires pour s'acquitter de ce mandat.	Dans un délai de 12 mois : mobilisation des intervenants; consultation sur les changements réglementaires ou législatifs	Dans un délai de 24 mois : mettre en œuvre les changements réglementaires ou législatifs; autorisations ou budget supplémentaires en place
6. Mobiliser les groupes autochtones (en particulier ceux des collectivités nordiques et éloignées) concernant leurs importants défis liés à la chaîne d'approvisionnement des transports.	Commencer immédiatement et poursuivre de façon continue	
7. Protéger les corridors, les passages frontaliers et les portes d'entrée contre les perturbations afin d'assurer un accès sans entrave aux modes de transport commerciaux et d'assurer la continuité du mouvement de la chaîne d'approvisionnement.	Dans un délai de 12 mois : mettre sur pied des groupes de travail de crise; tenir des consultations sur les changements réglementaires ou législatifs; accroître la capacité d'intervention	Dans un délai de 24 mois : mettre en œuvre les changements réglementaires ou législatifs; stratégie initiale en place
8. Mobiliser les États-Unis et les provinces et territoires pour obtenir la reconnaissance réciproque des règlements, des politiques et des processus afin d'améliorer la compétitivité et la productivité de la chaîne d'approvisionnement.	Commencer immédiatement et poursuivre de façon continue	
	Année 1	Année 2

**3. Rapport du Comité permanent de la Chambre des Communes sur les transports, l'infrastructure
et
les collectivités publié à Ottawa Novembre 2022**

LISTE DES RECOMMANDATIONS :

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.

Recommandation 4 — Ententes à long terme

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 5 — Législation des corridors

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

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 7 — Stratégie nationale relative 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 8 — Commissaire à la chaîne d’approvisionnement

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 9 — Stratégie nationale de mouillage

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 10 — Groupe consultatif

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 11 — Réponse aux recommandations du Conseil sur la stratégie industrielle

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 12 — Partage des données et transparence

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 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* (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.

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 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 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 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 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 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 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 additionnelle par une utilisation accrue du transport maritime à courte distance comme complément au transport routier et ferroviaire, particulièrement pour le déplacement des conteneurs dans les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent. *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 intérimaire 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 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 35 — Élaborer 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 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 37 — Options de financement des chemins de fer d'intérêt local

Que le gouvernement du Canada revoie 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 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 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 municipalités. En particulier, l'harmonisation devrait se faire en ce qui concerne l'eau de ballast, les investissements dans les infrastructures, les Grands Lacs et le transport ferroviaire, aérien et routier.

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 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 municipalités, afin d'explorer les moyens d'accroître l'utilisation tout au long de l'année de la voie maritime du Saint-Laurent pour le transport de marchandises au centre du Canada. De plus, le gouvernement devrait tenir compte des enjeux comme les capacités de déglacage, les frais de pilotage, les frais de manutention aux terminaux et les droits d'amarrage.

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 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.