



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

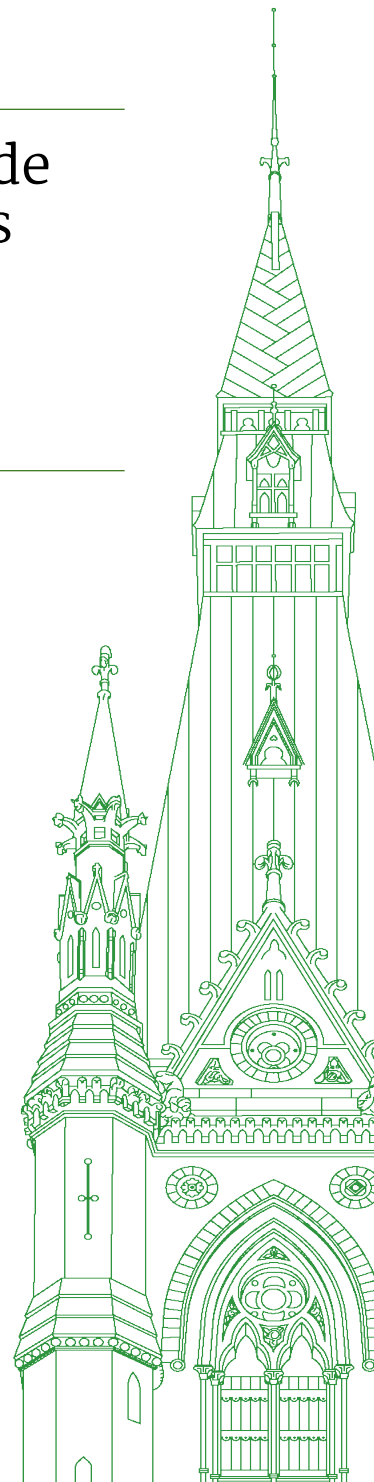
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 008

Le jeudi 25 septembre 2025

Président : Peter Schiefke



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

Le jeudi 25 septembre 2025

• (0820)

[Traduction]

Le président (Peter Schiefke (Vaudreuil, Lib.)): La séance est ouverte.

Bienvenue à la huitième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 18 septembre 2025, le Comité reprend son étude du financement par la Banque de l'infrastructure du Canada de nouveaux navires pour British Columbia Ferry Services Incorporated, ou BC Ferries.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément au Règlement. J'aimerais prendre un moment pour faire quelques observations à l'intention de nos témoins et de nos membres.

Veuillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Pour ceux qui participent par vidéoconférence, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour activer votre micro et veuillez vous mettre en sourdine lorsque vous ne parlez pas. Pour ceux qui sont sur Zoom, au bas de votre écran, vous pouvez sélectionner le canal approprié pour l'interprétation: le parquet, l'anglais ou le français. Pour ceux qui sont dans la salle, vous pouvez utiliser l'oreillette et sélectionner le canal désiré.

Je vous rappelle que tous les commentaires doivent être adressés à la présidence.

De plus, pour ceux qui se joignent à nous par vidéoconférence, j'ai avec moi deux cartons, un jaune et un rouge. Si je lève le carton jaune, cela signifie qu'il vous reste 15 secondes, et je vous demande de bien vouloir conclure vos remarques. Si je lève le rouge, cela veut dire que je vais malheureusement devoir vous interrompre au beau milieu de votre intervention. Essayons donc d'éviter le rouge.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins. Pour la première heure aujourd'hui, nous accueillons par vidéoconférence Eric McNeely, président de la BC Ferry and Marine Workers' Union, et Marty Warren, directeur national du Syndicat des Métallos, ainsi que Meg Gingrich, adjointe au directeur national.

Je tiens à vous remercier tous d'être des nôtres, surtout en cette heure très matinale pour certains.

Les membres du Comité ne sont pas épargnés. Aujourd'hui, j'aimerais souligner l'anniversaire de M. Will Greaves. C'est un député...

Des députés: Bravo!

Le président: ... représentant une circonscription de la Colombie-Britannique, il a donc lui aussi été forcé de se réveiller à 4 h 15, heure de la Colombie-Britannique.

Philip Lawrence (Northumberland—Clarke, PCC): J'invoque le Règlement. Comme le président était membre d'un groupe pop bien connu au Québec, je crois qu'il devrait chanter un joyeux anniversaire à Will.

Le président: J'estime que c'est irrecevable. Cette proposition est rejetée, monsieur Lawrence.

Des députés: Ha, ha!

Le président: Merci beaucoup d'avoir pris le temps de comparaître devant nous aujourd'hui.

Nous allons d'abord entendre les observations préliminaires de M. McNeely.

Monsieur McNeely, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes.

Eric McNeely (président, BC Ferry and Marine Workers' Union): Bonjour et merci, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je m'appelle Eric McNeely. Je suis président de la BC Ferry and Marine Workers' Union. Nous représentons plus de 4 500 travailleurs des traversiers de la Colombie-Britannique, ce qui fait de nous le plus grand syndicat du secteur maritime au Canada. Nos membres chargent les navires, les font circuler, les entretiennent et les réparent. Jour après jour, nous assurons le lien entre de nombreuses collectivités côtières.

La décision de BC Ferries d'utiliser les fonds de la Banque de l'infrastructure du Canada pour faire construire ses quatre prochains navires à l'étranger témoigne en fait d'un choix quant au type de pays que nous voulons être. Voulons-nous continuer à externaliser notre industrie? Voulons-nous dépendre d'autres pays pour ce qui est de notre flotte nationale aux fins du transport maritime à courte distance, ou voulons-nous bâtir au Canada une véritable industrie maritime pour que nos enfants puissent construire, charger, entretenir et exploiter des navires? Voulons-nous commencer à investir dans les travailleurs et les collectivités du Canada?

Lorsque BC Ferries octroie des contrats à l'étranger, nous perdons plus que de simples commandes. Nous perdons de la formation en apprentissage pour la prochaine génération. Nous perdons de bons emplois permettant de subvenir aux besoins d'une famille. Nous perdons l'argent des contribuables qui circulerait dans notre économie. Surtout, nous perdons une capacité de construction navale ici, chez nous. Chaque navire construit ailleurs dans le monde affaiblit notre pays.

On nous dit que c'est moins cher, mais quand on regarde au-delà du prix, ce n'est plus la même histoire. Quand on fait construire à l'étranger, on se retrouve avec toutes sortes de problèmes. Les pièces pour les grands navires ne peuvent pas être expédiées comme un colis de Temu. Elles peuvent peser des tonnes et exiger une manutention spéciale, et il faut compter des semaines, voire des mois, pour se les procurer. La technologie conçue pour un autre marché n'est pas toujours compatible avec ce que nous avons ici. Nous en avons fait l'expérience. Lorsque BC Ferries a fait venir des navires d'Allemagne, nous avons dû commander en Europe des capteurs spéciaux pour les robinets des toilettes parce que les pièces nord-américaines ne convenaient pas. Lorsqu'un moteur faisait défaut, l'équipe de réparation devait être transportée ici par avion. Un navire en provenance de la Grèce est arrivé sans la cloison d'abordage appropriée, ce qui a nécessité une réfection. Nous avons également constaté des problèmes liés à l'acier étranger et aux systèmes brevetés qui nous ont obligés à attendre que des fournisseurs étrangers nous livrent certaines pièces essentielles.

Tous ces éléments ont une incidence sur le service. La pauvre grand-mère se retrouve à attendre sur le quai un traversier qui ne viendra jamais. Lorsque des passagers sont ainsi laissés en plan, ce sont nos membres qui ramassent les pots cassés, qui essaient d'expliquer pourquoi le traversier ne navigue pas, qui règlent les problèmes et qui s'efforcent de rattraper le retard par rapport à l'horaire prévu.

Chacune de ces soi-disant économies a fini par coûter plus cher en raison des retards, de l'atteinte à la réputation et des réparations et des mises à niveau à effectuer. Ce n'est pas un cas isolé. Cela s'inscrit plutôt dans une feuille de route marquée par une planification déficiente et un manque de leadership, avec des coûts plus élevés directement liés aux constructions à l'étranger. Nous ne pouvons pas continuer ainsi.

L'investissement de fonds publics devrait être assorti d'exigences en matière de matériaux et d'emplois canadiens. Sans cela, nous payons pour une illusion d'épargne tout en nous rendant dépendants des marchés étrangers et de leurs constructeurs. Les Canadiens n'accepteraient jamais de voyager dans l'avion le moins cher que l'on puisse acheter. C'est la même chose pour nos traversiers.

Ce n'est pas nouveau. BC Ferries a fait construire des navires en Allemagne, en Roumanie et en Pologne, y compris dans des chantiers qui ont fait appel à de la main-d'œuvre nord-coréenne. La société a acheté des navires usagés de la Grèce. Elle passe maintenant un contrat avec un chantier naval civil-militaire hybride dirigé par le gouvernement chinois.

Chaque décision semblable érode davantage notre capacité canadienne. Le Canada est un pays maritime, et son littoral est le plus long au monde. Nos chantiers navals ont construit des flottes qui ont aidé à gagner des guerres et à transporter des marchandises dans toutes les régions du monde. Cette tradition s'est quelque peu perdue, mais elle n'a pas disparu. Nous avons encore de grands joueurs, comme Seaspan, Davie et Irving, et aussi des petits chantiers, comme Allied, Point Hope, Kehoe et Ontario Shipyards, pour n'en nommer que quelques-uns. Avec un flux de travail prévisible, ces chantiers navals peuvent maintenir à niveau les compétences dont le Canada a besoin pour demeurer un pays maritime.

Nous savons que ce comité ne contrôle pas la gouvernance de BC Ferries. Certains se demanderont si quelqu'un le fait ou s'il s'agit d'un jeu de compétences où tous se pointent du doigt avec des fonds publics à la clé. Mais le gouvernement fédéral a un rôle à

jouer. Ottawa a une Stratégie nationale de construction navale qui couvre notre marine et notre Garde côtière. Les traversiers devraient faire partie de cette stratégie nationale. Ils transportent des millions de Canadiens chaque année. Ils ne sont pas différents de nos autoroutes.

Notre demande est simple. Lorsque des fonds publics servent à construire des navires publics, ces contrats devraient rester au Canada — avec de l'acier canadien, des travailleurs canadiens et le savoir-faire canadien. Les travailleurs des traversiers permettent à ma province et à notre pays de fonctionner au quotidien. Ils méritent des navires sûrs, fiables et fièrement construits au Canada dans les chantiers navals canadiens. Nous vous demandons donc de faire les choses correctement et de ne pas laisser cela se reproduire.

Merci.

• (0825)

Le président: Merci beaucoup, monsieur McNeely.

Nous passons maintenant au Syndicat des Métallos représenté aujourd'hui par Marty Warren et Meg Gingrich.

La parole est à vous. Vous avez cinq minutes.

Marty Warren (directeur national, Syndicat des Métallos): Bonjour, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je m'appelle Marty Warren et je suis le directeur national du Syndicat des Métallos. Meg Gingrich est mon adjointe.

Notre syndicat représente plus de 225 000 travailleurs partout au pays. Les membres du Syndicat des Métallos constituent l'épine dorsale des chaînes d'approvisionnement industrielles du Canada, de l'extraction et de la transformation des ressources jusqu'à la production et à la fabrication. Comme de nombreux Canadiens, nos membres ont été frustrés et déçus d'apprendre la décision de BC Ferries de dépenser 1,2 milliard de dollars pour faire construire de nouveaux navires en Chine. Nous avons été encore plus déçus d'apprendre que cet achat était rendu possible grâce au financement du gouvernement fédéral. Les gens trouvent absurde que le pays qui a le plus long littoral au monde, une fière tradition de construction navale et une main-d'œuvre hautement qualifiée ne soit pas en mesure de construire ces traversiers chez lui.

Ce qui est plus difficile à accepter, c'est que l'argent des contribuables canadiens sert à subventionner des chantiers navals étrangers, plutôt qu'à créer des emplois et à soutenir des collectivités ici, au Canada. Nous devons reconnaître que cette débâcle ne peut pas être imputée uniquement aux gouvernements actuellement en place à l'échelon fédéral et en Colombie-Britannique. Elle est le produit d'un modèle industriel et économique déficient qui prend racine depuis des décennies.

Au Canada, l'approvisionnement est guidé par le principe du coût le plus bas au détriment de tout le reste, c'est-à-dire sans égard aux avantages à long terme, à la capacité industrielle nationale ou à la sécurité de la chaîne d'approvisionnement. Le processus d'appel d'offres pour BC Ferries a accordé la priorité à l'offre la moins chère, ne laissant aucune place aux exigences en matière de contenu national ni à la valeur stratégique pouvant découler de navires canadiens construits avec de l'acier canadien par des travailleurs canadiens. Nos chantiers navals avaient perdu la bataille avant même d'avoir eu la chance de soumissionner.

La réalité, c'est que les marchés ne sont pas vraiment libres. Des pays comme la Chine et de nombreux autres partenaires commerciaux se sont dotés d'une surcapacité massive à la faveur de subventions, de faibles salaires et de normes du travail et environnementales moins rigoureuses. Aucun chantier naval canadien ne peut rivaliser sur le seul plan des coûts lorsque les règles du jeu sont ainsi faussées.

Pour sa part, le Canada a trop souvent abandonné ses industries à leur triste sort en n'offrant pas les mêmes protections et le même soutien que les autres pays. Au lieu de traiter la capacité industrielle nationale comme une priorité stratégique, nous l'avons laissée devenir une considération secondaire, et le cas de BC Ferries en montre les conséquences.

La question qui se pose à nous est bien simple. Comment pouvons-nous empêcher que cela se reproduise? Nous avons besoin d'une politique d'achat au Canada de produits propres qui sera clairement énoncée et d'application obligatoire. Les fonds publics doivent soutenir les emplois et les collectivités du Canada. Tous les grands projets d'infrastructure financés par les contribuables devraient exiger un contenu canadien assorti d'engagements contraignants en faveur de la main-d'œuvre canadienne et des produits fabriqués chez nous. Nous avons besoin d'une application plus rigoureuse et permanente de nos règles commerciales pour empêcher le dumping et fournir à l'Agence des services frontaliers du Canada les ressources dont elle a besoin pour faire son travail.

Il nous faut enfin établir une stratégie industrielle canadienne audacieuse qui place la résilience économique et la capacité industrielle au rang des grands enjeux de sécurité nationale. Il convient pour ce faire d'harmoniser les mandats des sociétés d'État pour que le financement soit directement lié aux avantages nationaux. L'approvisionnement, le commerce, l'investissement et l'innovation doivent tous être interconnectés dans le cadre de cette stratégie, les travailleurs canadiens étant au cœur de la construction de nos infrastructures de l'avenir.

La frustration que ressentent les Canadiens est réelle, mais si nous ne poussons pas plus loin l'analyse, nous passons à côté de l'essentiel. Le vrai problème, c'est que nos politiques ont permis que cela se produise. Les solutions sont à notre portée si nous choisissons d'agir. Le Canada a les travailleurs, le savoir-faire et les ressources nécessaires pour construire chez lui. Ce qui nous manque, c'est la volonté politique et le cadre stratégique pour y arriver.

Le prochain projet de 1 milliard de dollars ne doit pas servir à subventionner la concurrence étrangère; il doit plutôt consolider la capacité canadienne, l'emploi au Canada et les collectivités canadiennes.

Merci. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

● (0830)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Warren.

Nous allons commencer notre série de questions par Mme Lewis.

Madame Lewis, vous avez six minutes.

Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci d'être des nôtres, monsieur Warren. Ma première question s'adresse à vous.

À Nanticoke, une ville située à quelques minutes de chez moi, il y a l'aciérie Stelco qui emploie des milliers de travailleurs et qui est le moteur de notre économie locale. Ce sont ces mêmes travailleurs qui souffrent et qui luttent contre les droits de douane injustifiés imposés par les Américains. L'octroi d'un contrat de traversier de 1 milliard de dollars financé par les contribuables à un chantier naval de l'État chinois a l'effet d'une gifle au visage de la part du Parti libéral.

Monsieur Warren, les producteurs d'acier canadiens comme Stelco auraient-ils pu fournir l'acier nécessaire pour ces traversiers s'ils avaient été construits au Canada?

Marty Warren: Il y a certainement des producteurs d'acier au Canada qui peuvent le faire. Pour ce qui est de Nanticoke, l'établissement du lac Érié... Je ne suis pas certain, mais je sais qu'Algoma, qui connaît de grandes difficultés et qui est au bord du gouffre en ce moment — la situation est précaire à Sault Ste. Marie — le fait depuis longtemps. Peu importe l'acier requis, je pense que la plupart des aciéries pourraient le produire, mais il est difficile de se donner les moyens de le faire pour un seul projet. Nous avons besoin d'un engagement et, peut-être, d'investissements dans la technologie pour changer le processus afin que cela devienne possible.

Cependant, ma réponse à votre question est qu'effectivement l'acier pour ces navires aurait pu être fourni par des producteurs canadiens.

Leslyn Lewis: Je vous remercie de cette réponse.

Dans votre déclaration préliminaire, vous avez parlé de l'activité économique. Pouvez-vous nous en dire plus sur certaines composantes comme la fabrication, le transport et les chaînes d'approvisionnement en aval? Dans quelle mesure le Canada a-t-il sacrifié ces secteurs en délocalisant les emplois qui y sont associés?

Marty Warren: Je pense que c'est une question très importante, car de nombreux emplois ont été perdus. La liste est longue. Il faut dire que la chaîne d'approvisionnement est tout aussi importante que l'acier et les navires eux-mêmes. Il y a beaucoup d'emplois et de collectivités qui, un peu comme dans l'industrie automobile, sont reliés à ce secteur au Canada. Si nous faisons bien les choses, les collectivités et les travailleurs seront nombreux à pouvoir en profiter, tout au long de la chaîne d'approvisionnement jusqu'à la construction navale.

Madame Gingrich, je ne sais pas si vous avez un commentaire à ce sujet.

Meg Gingrich (adjointe au directeur national, Syndicat des Métallos): Je pense que c'est essentiellement cela. Nous sommes en train de perdre ces emplois. C'est pourquoi il est important d'avoir une stratégie industrielle audacieuse afin de juguler l'hémorragie. Nous avons effectivement perdu cette capacité ou nous avons été incapables de la maintenir ou de la consolider. Il faut intégrer le tout dans une capacité plus vaste, en ne se limitant pas à la marine canadienne, mais en incluant aussi les navires commerciaux, les traversiers et les actifs semblables.

Leslyn Lewis: Il est donc juste de dire que le Canada a perdu des milliers d'emplois syndiqués pour les métallurgistes qui auraient résulté de ce contrat. Étant donné que certains membres de votre syndicat auraient payé des impôts découlant de ce contrat de 1 milliard de dollars qui a ainsi été accordé par la Banque de l'infrastructure du Canada, la BIC — sans que le Parti libéral intervienne pour l'en empêcher —, pensez-vous que BC Ferries et la BIC auraient pu structurer les règles d'approvisionnement de manière à exiger un contenu en acier canadien et des emplois au Canada, de telle sorte que le soutien à l'emploi et à la capacité industrielle profite au Canada, plutôt qu'à nos concurrents?

• (0835)

Marty Warren: Oui, je pense que c'est exactement ce qui aurait pu et dû être fait.

Pour revenir à ce que vous disiez au départ, lorsque nous nous contentons de niveler par le bas pour obtenir le prix le moins élevé possible, ce que nous perdons vraiment, c'est l'assiette fiscale. Dans bon nombre de ces cas, il s'agit de bons emplois — permettant d'élever une famille, peut-être de posséder une maison, de prendre sa retraite dans la dignité. Lorsque ce ne sont pas des Canadiens qui décrochent ces emplois, nous perdons l'assiette fiscale qui assure le financement des hôpitaux, de l'éducation et des infrastructures. Il faut voir plus loin que le résultat net à court terme.

Leslyn Lewis: En outre, ce n'est pas seulement la génération actuelle qui est perdante. Nous laissons en fait passer une rare occasion de renforcer notre industrie et notre secteur de la construction navale. C'est plutôt un chantier naval chinois qui profitera de cette occasion qui ne se présente pas souvent. Pouvez-vous nous parler de cette perte de capacité d'une importance capitale?

Marty Warren: Absolument... et je pense qu'Eric McNeely l'a également mentionné. C'est transgénérationnel, surtout dans l'industrie sidérurgique, avec toutes ces générations de travailleurs. Cela se transmet d'une génération à la suivante dans de nombreux secteurs industriels, comme celui de l'exploitation minière. Encore une fois, dans notre économie, et compte tenu de la menace tarifaire qui pèse sur nous, il est très important que nous fassions tout le nécessaire pour nos générations futures. L'une des premières mesures que nous pouvons prendre est de protéger notre marché intérieur et d'en créer un là où il n'en existe pas actuellement. Le point le plus important que M. McNeely a soulevé, je crois, et Mme Gingrich l'a mentionné également, c'est que lorsque ces compétences et ces industries quittent le pays, la plupart d'entre elles ne reviennent pas. Nous les perdons pour les générations à venir.

Leslyn Lewis: C'est très triste pour le Canada.

Nous avons une banque de l'infrastructure au Canada. L'article 3 exige que les investissements génèrent des avantages sociaux et économiques pour les Canadiens. À votre avis, avec un prêt de 1 milliard de dollars financé par les contribuables consenti à la Chine pour ces traversiers qui excluent les travailleurs et les avantages canadiens, diriez-vous que l'on a respecté ce mandat exigeant que l'on procure des avantages économiques et sociaux au Canada?

Marty Warren: Ce fut un échec total. Ce que nous aurions pu faire, et pas seulement pour les deux à quatre premiers navires — il y en a 14 autres qui s'en viennent —, c'est investir dans des projets d'infrastructure que nous aurions pu réaliser nous-mêmes et fournir ainsi des emplois bien rémunérés aux contribuables de nos collectivités. C'est un fiasco et, comme je l'ai dit, un échec.

Le président: Merci beaucoup, madame Lewis.

Merci, monsieur Warren.

Nous passons maintenant à M. Kelloway.

Monsieur Kelloway, vous avez la parole pour six minutes.

Mike Kelloway (Sydney—Glace Bay, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présence, compte tenu de l'heure qu'il est en Colombie-Britannique. Il est vraiment important que je fasse un bref commentaire. C'est formidable d'accueillir des représentants de syndicats. J'ai grandi dans un foyer où l'on était syndiqué. Mon père a été mineur de charbon pendant 40 ans, et il était membre des United Mine Workers. J'ai grandi dans un milieu et dans une famille où l'on était syndiqué, et cela m'a beaucoup apporté.

J'aimerais m'adresser d'abord à M. McNeely.

Dans votre déclaration préliminaire, vous avez parlé de l'importance du programme national de construction navale et du processus d'approvisionnement et de ce que cela a fait pour Seaspan et les emplois en Colombie-Britannique et dans la chaîne d'approvisionnement. Au Québec et dans ma région aussi... C'est à quatre heures et demie d'Halifax, mais les retombées se font sentir au Cap-Breton sur le plan des emplois et de la chaîne d'approvisionnement. En ce qui concerne BC Ferries, il s'agit d'une société d'État provinciale assujettie au processus d'approvisionnement provincial, mais d'après votre expérience, monsieur, quelles leçons le gouvernement provincial et la société d'État, BC Ferries, peuvent-ils tirer du processus d'approvisionnement fédéral?

Les investissements effectués d'un bout à l'autre du pays, d'un océan à l'autre, étaient substantiels et ils ont eu pour effet de créer des emplois bien rémunérés dans tous les métiers imaginables dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Je me demande ceci: qu'avons-nous appris à l'échelon fédéral que la société d'État provinciale pourrait aussi apprendre, non pas demain, mais aujourd'hui, en ce qui concerne son processus d'approvisionnement?

Vous avez raison. Je pense que c'est M. Warren qui a dit que nous devons empêcher que cela se produise à l'échelon provincial. Quelles leçons pouvons-nous tirer du processus fédéral?

• (0840)

Eric McNeely: Je vous remercie de la question.

En ce qui concerne l'approvisionnement et les leçons que nous pouvons en tirer, je dirais que, si ce processus est lancé ou mené bien plus rapidement... La planification a commencé il y a sept ans. Si les étapes avaient été franchies en temps opportun, nous ne serions pas assis ici à attendre depuis 30 ans de nouveaux navires et à nous faire dire que le temps presse. Nous sommes dans cette situation parce que personne n'a fait en sorte que nous soyons prêts.

Ce n'est pas une excuse pour continuer la délocalisation. C'est un signe que nous avons besoin d'une véritable stratégie de construction navale qui fonctionne pour les Britanno-Colombiens, qui fonctionne pour les Canadiens. BC Ferries a commencé à planifier le remplacement de ces navires il y a plus de sept ans. Nous avons amplement le temps de travailler avec les chantiers canadiens. Nous avons amplement le temps de travailler avec la Banque de l'infrastructure du Canada. Fondamentalement, parce que le processus a été si long, on s'interroge maintenant sur la capacité, mais il y aurait eu du temps pour prévoir cette capacité si ce processus d'approvisionnement avait été plus réfléchi et plus rapide.

Mike Kelloway: Essentiellement, en ce qui concerne la planification de la part de BC Ferries, je dois dire qu'il y a six navires, je pense, qui doivent être remplacés, dont quatre doivent l'être immédiatement, et la province ou BC Ferries devait bien le savoir. C'est ce que vous dites. Il y a eu un manque de planification de la part de BC Ferries.

Eric McNeely: C'est exact. Pour ce qui est de l'exécution du plan, si nous remontons à 2017-2018, il y avait un plan de remplacement des navires qui prévoyait un début en 2023-2024. Nous avons examiné les rapports produits par les grands chantiers navals, et ils disaient que s'ils lançaient les projets en 2025, ils seraient en mesure de construire le premier grand navire et de le mettre à l'eau d'ici 2029. C'est le même échéancier que nous fournit la Chine maintenant.

Il y avait manifestement une occasion à saisir. Il était possible de le faire. Pour faire écho au point soulevé par Marty Warren, je dois dire qu'il s'agit d'un projet qui aurait offert des centaines, voire des milliers d'emplois bien rémunérés et d'un processus qui aurait maintenu notre capacité de planifier l'acquisition d'autres navires en plus de ceux dont nous parlons aujourd'hui.

Mike Kelloway: Merci, monsieur McNeely. Je pense que nous devons aller au fond des choses pour comprendre cette lacune de la part de BC Ferries et déterminer comment nous pouvons empêcher que cela se produise, même s'il s'agit d'une entité provinciale.

J'aimerais m'adresser à M. Warren.

Merci de votre témoignage, monsieur. Je vous en suis très reconnaissant. Comme vous l'avez mentionné, l'industrie sidérurgique est attaquée. Il n'y a pas d'autre façon de le dire. Nous sommes attaqués par les droits de douane américains, et je pense que vous y avez fait allusion. Le gouvernement fédéral met en place des initiatives et effectue des investissements pour protéger l'industrie. Il est clair qu'il faut en faire plus, mais je me demande ce que tous les ordres de gouvernement peuvent faire. En particulier, lorsque nous examinons cet exemple — nous devons en faire plus du côté fédéral et c'est ce que nous faisons —, lorsque nous examinons l'anatomie de cette affaire du côté provincial, nous constatons que la source est principalement BC Ferries, précisément son travail de planification sans doute.

Que pourrions-nous faire pour protéger les métallurgistes, non seulement à l'échelle fédérale, mais aussi à l'échelle provinciale?

Marty Warren: C'est une bonne question. Merci.

Pour que vous et les autres compreniez bien, je tiens à dire qu'une nation sans industrie sidérurgique est... Je ne sais pas si on peut parler de nation, très franchement, mais juste pour que vous le sachiez, je tiens à souligner à quel point ce genre de choses et l'approvisionnement sont importants. À l'heure actuelle, beaucoup de nos produits sont exclus du marché américain. Soixante-cinq pour cent de nos produits y étaient exportés auparavant. On nous exclut. En ce moment, nous n'avons accès qu'à 35 % du marché intérieur en raison de l'acier étranger qui est expédié au Canada.

Que pouvons-nous faire? Comment pouvons-nous soutenir les industries?

Tout d'abord, nous devons agir en augmentant les quotas pour soutenir les industries qui sont attaquées et qui ne peuvent pas se positionner sur le marché intérieur. Ce qui est plus important encore, pour répondre à votre question, c'est de faire percoler le principe du processus d'approvisionnement fédéral qui nous tient tant à

cœur. Nous devons travailler efficacement avec les dirigeants provinciaux pour nous assurer qu'ils s'approvisionnent également dans les provinces.

Mike Kelloway: Merci, monsieur Warren.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Kelloway.

Mike Kelloway: Je me disais que la couleur rouge n'était pas un bon signe.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Merci beaucoup, monsieur Warren.

Merci, monsieur Kelloway.

● (0845)

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez maintenant la parole pour six minutes.

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

Je remercie les témoins de leur présence.

Dans ma circonscription, plus précisément à Contrecoeur, se trouve une aciérie dont les travailleurs sont affiliés au Syndicat des métallos. Un peu plus de 1 000 personnes y travaillent.

Le contrat financé par le gouvernement pour la construction de bateaux a été accordé à une entreprise chinoise par BC Ferries. On a eu beaucoup d'échos à cet égard, parce que ces travailleurs de ma région voient que leur industrie est en difficulté et sont au fait des droits de douane imposés par les États-Unis. Pendant ce temps, le gouvernement promet des choses, mais, finalement, il agit autrement, ce qui crée beaucoup de déception et d'inquiétude.

Monsieur Warren, je me demandais si vous aviez eu, de la part des membres du Syndicat que vous représentez, des échos similaires à ceux que j'ai reçus.

[Traduction]

Marty Warren: Je vais répondre en premier et laisser un peu de temps à M. McNeely pour répondre également.

Absolument, et il n'y a pas que les métallurgistes qui se demandent ce qui se passe, même les travailleurs dans d'autres secteurs se posent cette question. Nous sommes attaqués par les États-Unis dans de nombreux secteurs. N'oublions pas l'automobile, l'aluminium et la foresterie. Maintenant plus que jamais, nous avons besoin que le gouvernement défende et protège nos industries nationales.

Nous savons que nous devons diversifier le commerce. Nous savons que nous devons investir dans la technologie dans certains segments de ces secteurs. Par exemple, nous ne fabriquons pas de poutres en I au Canada. Il paraît que certains producteurs — Aluma en particulier — vont commencer à produire des poutres en I au Canada afin que nous n'ayons pas, ou presque pas, à en importer de pays étrangers ou des États-Unis.

La réponse est oui. Nous sommes tous très outrés et contrariés qu'un contrat pour ce type de projet ait été accordé à une entreprise étrangère.

Monsieur McNeely, j'espère vous avoir laissé un peu de temps.

Eric McNeely: Merci.

C'est un excellent point. Nos membres s'occupent encore d'entretenir ces traversiers, et nous savons ce qui se passe lorsqu'on s'approvisionne à l'étranger. Cette situation signifie que nous payons deux fois pour ces traversiers: une fois lorsque nous les achetons et une autre fois en pertes d'emplois, de formation, d'impôts et de capacité. C'est une source de frustration pour nos membres et pour des gens de partout au Canada, je pense, non seulement dans l'Ouest.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Il y a environ deux semaines, j'ai eu la chance de visiter le chantier Davie, situé dans la région de Lévis, dont les représentants m'ont expliqué qu'ils auraient aimé obtenir le contrat pour construire ces bateaux.

Selon eux, le problème était en lien avec la manière dont l'appel d'offres a été fait, ce qui rendait très difficile le fait d'être compétitif. Ils mentionnaient notamment que le seul critère envisagé était le coût. De plus, ils ont dit que ça avait été planifié à la dernière minute, ce qui leur donnait peu de temps pour ajuster leur calendrier de production, entre autres. Or ils auraient eu l'espace pour exécuter le contrat et ils auraient été capables de créer une capacité de production ou de l'augmenter et d'embaucher des gens. Cela ne posait donc pas problème. Toutefois, ils déplorent le fait que le fédéral n'a pas de vision à long terme. Cela semble faire écho aux commentaires que vous et M. Warren avez reçus.

Ils m'ont aussi mentionné que la Chine détenait actuellement environ 65 % de la capacité mondiale en matière de production navale, par rapport à 5 % il y a une dizaine d'années. Comment réagissez-vous au fait que le Canada devient un peu complice du fait que la Chine est en train d'accaparer la quasi-totalité du marché mondial en matière de production navale?

[Traduction]

Eric McNeely: Je ne suis pas sans savoir que c'est aujourd'hui la Journée mondiale de la mer, et nous sommes ici en train de discuter de choses qui ont une incidence sur l'industrie maritime.

En ce qui concerne votre point au sujet des chantiers navals, je peux dire que tout ce que prouve l'absence de soumissions, c'est que le processus désavantageait les chantiers nationaux. Il est temps que notre gouvernement investisse dans nos travailleurs, car aucun chantier au Canada ne prendra de l'expansion si le travail continue d'être effectué à l'étranger. De fait, 65 % de la construction navale commerciale se fait en Chine. Si nous n'investissons pas dans l'industrie au pays et que nous ne cessons pas d'attribuer des contrats à des entreprises étrangères, nous n'aurons plus d'industrie. Comme l'a dit M. Warren, si nous n'avons plus d'industrie de la construction navale, nous utiliserons moins notre acier. Si c'est ce qui arrive, nous perdrons notre capacité de production nationale, notre souveraineté et notre indépendance dans ce domaine.

Nous devons nous doter d'un processus qui fait en sorte que les projets de construction futurs puissent créer des emplois locaux, favoriser l'utilisation de matériaux locaux et continuer de renforcer les chaînes d'approvisionnement locales, car c'est ainsi qu'on bâtit un pays qui fonctionne. Si nous voulons parler de grands projets nationaux, je ne peux pas penser à un plus grand projet national que la construction navale, dans un pays qui abrite un vaste littoral.

• (0850)

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Je sais qu'il ne me reste pas beaucoup de temps de parole, mais j'aimerais poser une brève question aux représentants des deux organisations.

Si je comprends bien, vous êtes tous les deux d'accord pour dire que tout projet de construction navale financé par l'État fédéral, c'est-à-dire par des fonds publics, devrait être réalisé ici, au Canada. Êtes-vous d'accord sur ça? Ça semble tomber sous le sens, mais je voudrais tout de même que ce soit écrit dans le compte rendu de la réunion.

[Traduction]

Marty Warren: Je suis tout à fait d'accord. Si on utilise l'argent des contribuables, je dois dire, très franchement, qu'à l'échelon fédéral ou provincial, le mieux est de s'approvisionner au pays.

Eric McNeely: Oui, je suis tout à fait d'accord, car il s'agit de projets publics financés par des fonds publics.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous allons maintenant passer au deuxième tour. La parole est à M. Muys.

Monsieur Muys, vous disposez de cinq minutes.

Dan Muys (Flamborough—Glanbrook—Brant-Nord, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins, en particulier ceux qui se sont levés bien avant l'aube. En tant que personne matinale, je vous en suis reconnaissant.

Permettez-moi de souligner d'emblée que l'approbation du prêt par la Banque de l'infrastructure du Canada le 5 mars 2025 a eu lieu à un moment où la menace de droits de douane sur l'acier canadien planait déjà. C'était déjà clair à l'époque, mais la Banque a tout de même été de l'avant. Le gouvernement n'a pas été franc avec les Canadiens au sujet du processus et de l'échéancier pour ce projet-là, et cela n'a vraiment été révélé qu'en juin.

Il faut se demander ce que tous les ordres de gouvernement peuvent faire. Oui, il s'agissait d'un approvisionnement provincial, mais le gouvernement fédéral a un rôle à jouer par le biais d'une stratégie industrielle canadienne, comme l'ont souligné les témoins. Le gouvernement fédéral a un rôle direct à jouer.

Je tiens à souligner qu'au début du mois de septembre, un sommet a eu lieu à Hamilton. Je suis un député de la région de Hamilton et j'ai visité Stelco à maintes reprises. Cet été, j'ai assisté au sommet qui s'est tenu chez Dofasco sur les traversiers et les chemins de fer faits au Canada. Quelle ironie qu'un sommet sur ce thème ait eu lieu alors qu'un milliard de dollars provenant de l'argent des contribuables va servir à subventionner la construction de traversiers en Chine.

Je vais poser la question suivante aux représentants du Syndicat des Métallos: avez-vous été invités à ce sommet?

Marty Warren: Oui, nous avons été invités, et j'y ai assisté virtuellement.

C'était un autre événement lors duquel les gouvernements fédéral et provinciaux, dans le cadre de consultations, ont réuni les industries pour parler de grands projets et de la mesure dans laquelle ils pourraient devoir investir ou modifier un peu leur processus. Ce que j'ai observé, ce sont les liens qui s'établissaient entre les différentes industries.

Nous parlons de l'approvisionnement, et c'est très important, mais après l'approvisionnement, il faut travailler avec les secteurs et les industries pour les réunir afin de discuter avec eux du processus et de déterminer qui peut faire quoi. Je pense que le sommet a offert une belle occasion de rassembler de nombreuses entreprises qui, à vrai dire, ont établi des liens.

Dan Muys: Ce n'est pas nouveau. J'ai déjà rencontré des représentants du Syndicat des Métallurgistes, et ils ont souvent parlé, comme vous l'avez fait aujourd'hui, du rôle essentiel de l'industrie sidérurgique dans l'économie canadienne — dans toute économie — et du fait que les projets d'infrastructure au Canada devraient être réalisés avec de l'acier canadien.

À l'instar de M. Barsalou-Duval, j'ai eu l'occasion de visiter un chantier naval récemment. Ontario Shipyards est situé dans le port de Hamilton, ainsi qu'à Port Weller, à St. Catharines. Cette entreprise a aussi participé au sommet.

Voilà un constructeur naval local qui serait en mesure de contribuer à une stratégie industrielle et qui aurait pu participer à la construction des navires, mais il a été écarté du processus. En fait, il ne figure pas parmi les partenaires de la Stratégie nationale de construction navale, ce qui est certes une erreur. Avez-vous des commentaires à ce sujet? Ce constructeur emploie une main-d'œuvre locale et il utilise de l'acier local.

Messieurs Warren et McNeely, avez-vous des commentaires à ce sujet?

• (0855)

Eric McNeely: Bien sûr.

L'industrie que nous avons est le résultat de notre travail en matière de planification. Personne n'a fait la planification nécessaire pour faire en sorte que ce projet soit réalisé au Canada. Deux chantiers navals canadiens ont examiné l'appel d'offres pour les nouveaux grands navires, et ils n'ont pas soumissionné parce qu'il était clair que la soumission la plus basse l'emporterait. Les chantiers navals canadiens ne peuvent pas rivaliser avec des chantiers navals subventionnés par l'État qui ont des coûts de main-d'œuvre dérisoires. Si on veut l'option la moins chère, c'est exactement ce qu'on va obtenir. Nous devrions être fiers de la grande qualité des emplois canadiens. Ce n'est pas un inconvénient; c'est un avantage. Nous avons travaillé ensemble, en tant que pays, pendant plus de 100 ans, pour en arriver là, et j'estime que tous les chantiers devraient être inclus. Je pense que les grands et les petits chantiers pourraient travailler ensemble si on adoptait une approche nationale en matière de construction de traversiers.

Dan Muys: Permettez-moi de poser une dernière question, car je vois le carton jaune.

Vous avez mentionné, monsieur Warren, qu'on utilise seulement 35 % de l'acier canadien. De toute évidence, l'une des menaces existentielles — outre les droits de douane américains — est le dumping. La Chine est, bien sûr, le plus grand coupable à cet égard. Vous pourriez peut-être nous en dire un peu plus sur le fait qu'une

entreprise chinoise obtienne de l'argent provenant des contribuables canadiens et utilise de l'acier chinois plutôt que de l'acier canadien.

Marty Warren: Oui. C'est tout simplement scandaleux, surtout pendant ces...

Voilà le carton rouge.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Merci beaucoup, monsieur Warren. Un autre député vous donnera peut-être l'occasion de terminer votre réponse.

Merci beaucoup, monsieur Muys.

Nous passons maintenant à M. Greaves.

Monsieur Greaves, vous avez la parole pour cinq minutes.

Will Greaves (Victoria, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bonjour à tous les témoins. Merci de vous joindre à nous. En tant que député de la Colombie-Britannique — je représente Victoria —, je vous suis très reconnaissant de vous être joints à nous, étant donné que vous êtes à l'heure du Pacifique.

Ma question s'adresse à M. McNeely.

En tant que membre du Comité qui utilise régulièrement les traversiers et dont les électeurs dépendent de BC Ferries tous les jours, je me demande si vous pourriez nous parler de votre point de vue et de celui de vos membres sur l'état actuel du service de traversiers en Colombie-Britannique. Comme vous l'avez mentionné, ce sont vos membres qui assurent la navigation et l'entretien de ces traversiers. Pouvez-vous nous parler de la qualité du service de traversiers offert actuellement aux collectivités côtières de la Colombie-Britannique?

Eric McNeely: Le nombre de traversiers qui desservent la côte de la Colombie-Britannique n'a pas changé depuis des décennies, alors que la population a augmenté. Cela signifie que ces navires circulent de plus en plus à pleine capacité. On n'a pas planifié en fonction de l'avenir comme on aurait sans doute dû le faire. La croissance de la population n'est pas surprenante, et les navires prennent de l'âge chaque année. Il ne s'agit pas d'une crise liée à l'âge des navires, mais bien d'une mauvaise planification. Laisser entendre que nous sommes en situation de crise ne fait que mettre en lumière le manque de leadership au sein de BC Ferries, un modèle quasi privé-public. Ce modèle existe depuis plus de 20 ans et il n'a pas profité aux Britannico-Colombiens comme cela aurait dû être le cas. Cela ne veut pas dire que nous devrions rapidement délaissier la production nationale au profit d'une production rapide et bon marché.

Will Greaves: Je vous remercie de cette réponse.

Seriez-vous alors d'avis que BC Ferries doit acheter de nouveaux navires et augmenter la taille de sa flotte afin de maintenir et même d'améliorer la qualité du service de traversiers en Colombie-Britannique?

Eric McNeely: Oui. Il faut investir dans les traversiers au Canada, ce qui comprend la côte Ouest et BC Ferries.

Will Greaves: Merci.

Des membres du Comité ont demandé que la Banque de l'infrastructure du Canada annule le prêt offert à BC Ferries pour appuyer cette acquisition. C'est une chose qui a déjà été abordée par d'autres témoins, et je suis certain que nous allons y revenir encore une fois.

De votre point de vue et du point de vue de vos membres, pouvez-vous parler de l'incidence que l'annulation du contrat existant aurait sur vos membres et sur la capacité de BC Ferries à répondre aux besoins de ses clients à moyen terme?

Eric McNeely: Ce que j'entends de mes membres, c'est que nous ne voulons pas que des deniers publics soient envoyés à l'étranger alors qu'ils pourraient aider à remettre sur pied une industrie canadienne. S'il y avait vraiment une urgence, BC Ferries aurait agi lorsque ce processus a commencé en 2017.

Encore une fois, ce que nous demandons est simple. Lorsque ce sont les contribuables qui payent, les avantages devraient rester ici. De bons emplois, des compétences techniques et des chaînes d'approvisionnement locales permettraient de livrer les pièces rapidement et plus efficacement. Cela signifie que, à long terme, un meilleur service sera offert aux Britannno-Colombiens, et la réparation des navires et l'uniformité dans leur construction seront meilleures au fil du temps. Nous avons des navires qui sont utilisés depuis maintenant 40 à 60 ans. Ce sont des navires construits en Colombie-Britannique. Si nous voulons des navires qui dureront longtemps, nous devrions continuer de les construire en Colombie-Britannique et au Canada.

• (0900)

Will Greaves: Merci de vos explications.

Parlons un instant de l'industrie canadienne de la construction navale. Je pense que tout le monde au Comité est certainement d'accord pour dire que nous aimerions que des navires soient construits au pays et que les deniers publics servent à soutenir des emplois canadiens qui profiteraient de ces investissements faits au pays.

Au cours des 15 dernières années, la stratégie de construction navale du Canada a donné beaucoup de travail aux chantiers navals canadiens. Je me demande si vous pouvez dire comment la façon dont le gouvernement fédéral soutient l'industrie de la construction navale au pays a des répercussions sur la capacité en la matière en Colombie-Britannique, et comment vos membres et les personnes que vous représentez ont profité de ce soutien fédéral pour l'industrie.

Eric McNeely: Je vais essayer de ne pas trop parler de chantiers navals, car ce n'est pas là que mes membres travaillent. Ce que je vais dire, c'est que lorsque nous remontons quelques années en arrière, lorsque le chantier naval Seaspan a dit qu'il avait la capacité, je pense que cela témoigne des investissements continus de la part du fédéral.

Pour poursuivre la production et la construction navale au pays, il doit y avoir un plan en place. Le manque continu d'investissements signifie que la capacité est un défi. Nous avons une véritable occasion de nous pencher sur la façon dont nous construisons des navires au Canada et dont nous pouvons aller de l'avant d'une manière qui fonctionne pour tous les Canadiens.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Greaves.

[Français]

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Messieurs, au cours de l'été, le Comité a eu l'occasion de recevoir Ehren Cory, président-directeur général de la Banque de l'infrastructure du Canada, à propos du financement accordé par celle-ci

pour l'achat des bateaux chinois. Je lui ai demandé s'il avait reçu des directives du gouvernement quant à l'importance de l'achat local. Il gère quand même 35 milliards de dollars à la Banque de l'infrastructure du Canada, ce qui représente beaucoup d'argent. Il m'a essentiellement répondu que ce n'était pas le cas, que les choses continuaient comme d'habitude et que rien n'avait changé depuis les six derniers mois.

D'une part, la Banque n'a pas eu de directives; d'autre part, elle ne voyait pas l'intérêt de changer proactivement ses façons de faire, malgré le fait que les planètes politiques avaient bougé et, surtout, malgré les nombreuses annonces du gouvernement selon lesquelles il envisageait de soutenir les industries locales, notamment le secteur de l'acier, touché par les droits de douane américains.

De votre côté, trouvez-vous normal que des directives gouvernementales n'aient pas été données à ce sujet, et que personne n'ait pensé à ça parmi les hauts fonctionnaires, qui sont quand même très bien payés? Je suis persuadé que M. Cory gagne bien sa vie. Ne devrait-il pas y avoir une responsabilité qui incombe à ceux qui gèrent des fonds publics et qui prennent ce genre de décision?

Ma question s'adresse d'abord à M. McNeely, mais M. Warren peut aussi y répondre s'il le souhaite.

[Traduction]

Marty Warren: Je vais m'en tenir à une chose, car je sais qu'il reste peu de temps. BC Ferries pose problème. C'est désastreux, mais cela fait des années que cela a commencé, que c'est toujours l'option la moins chère qui l'emporte. Il y a un coût pour l'autonomie et la sécurité canadiennes, et nous le voyons maintenant alors que nous sommes exclus du marché américain et que nous faisons des pieds et des mains dans beaucoup de nos secteurs.

Je vais céder la parole à mon confrère, M. McNeely.

Eric McNeely: Merci.

Bien franchement, je pense que tout le monde ici est surpris d'entendre qu'il n'y avait pas de directive pour acheter localement ou au Canada. Oui, nous sommes d'avis que c'est une responsabilité des dirigeants. Nous sonnons clairement l'alarme à propos de la construction à l'étranger depuis des années. L'acquisition de navires n'est pas décidée par les syndicats. C'est BC Ferries, son conseil d'administration et le gouvernement qui décident. L'argent vient de là. Ils contrôlent l'échéancier. Ils doivent choisir qui fera le travail. Je suis un peu étonné d'apprendre qu'il n'y avait pas d'exigence de contenu canadien. Nous sommes ici maintenant parce que les personnes responsables n'ont pas agi lorsque c'était important pour les Canadiens.

• (0905)

Le président: Merci beaucoup, monsieur McNeely.

[Français]

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous passons ensuite à M. Gunn.

Vous avez la parole pour cinq minutes, monsieur.

Aaron Gunn (North Island—Powell River, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur McNeely, pensez-vous que les travailleurs de la République populaire de Chine sont meilleurs que les travailleurs canadiens?

Eric McNeely: Les travailleurs, les constructeurs de navires et les marins canadiens comptent parmi les meilleurs au monde. Je pense que si les navires sont construits au Canada, ce sont des Canadiens qui devraient s'en servir pendant des dizaines d'années.

Aaron Gunn: Pensez-vous que la Chine peut construire des navires de meilleure qualité que nous ici au Canada?

Eric McNeely: Je sais que l'acier que nous produisons au Canada est un des meilleurs au monde. Je n'ai aucune raison de croire que les chantiers navals ne produiraient pas certains des meilleurs navires au monde que nous pourrions utiliser pour déplacer des millions de personnes en toute sécurité chaque année.

Aaron Gunn: Je veux vous poser maintenant la même question que j'ai posée au chef de la direction de BC Ferries. Il a eu de la difficulté à répondre.

Pensez-vous que les chantiers navals appartenant à l'État en Chine suivent les mêmes normes de sécurité, normes du travail et normes environnementales que les chantiers navals au Canada?

Eric McNeely: Je serai plus bref que le chef de la direction de BC Ferries: non.

Aaron Gunn: Pour donner suite à cette question, selon vous, pourquoi, en définitive, ce contrat a-t-il été accordé à un chantier naval en Chine plutôt qu'ici au Canada? Quel est le prétendu avantage concurrentiel du chantier naval en Chine selon vous?

Eric McNeely: L'avantage concurrentiel de ce chantier naval est double. Tout d'abord, c'est un pays qui a investi dans sa propre capacité navale au moyen d'un processus civil-militaire hybride, ce qui signifie que le chantier naval est financé et que le travail se fait à prix réduit compte tenu des investissements du gouvernement. De plus, l'industrie sidérurgique du pays est fortement subventionnée. Cela complique un peu les choses du point de vue des coûts. Au Canada, nous payons un peu plus pour ce que nous obtenons. La qualité que nous obtenons est nettement supérieure et le produit est conçu pour durer, et nous pouvons en être fiers. Nous parlons de retombées potentielles collatérales de milliards de dollars pour l'industrie en Colombie-Britannique et au Canada si nous construisons de grands navires ici. Nous parlons maintenant de centaines de millions de dollars pendant le cycle de vie du navire uniquement à cause des réparations et de la remise en état. Ce sont les miettes, pas la tarte au complet.

Aaron Gunn: Je sais que les gens de Seaspans ont mentionné qu'ils auraient aimé construire les navires ici, mais ils ne pouvaient pas livrer concurrence au chantier naval d'État en Chine, qui, je pense, payait ses travailleurs à peu près sept fois moins. Selon vous, est-il vrai que nous délocalisons ces emplois essentiels dans les chantiers navals d'un adversaire parce que ce régime est prêt à moins payer ses travailleurs et à les faire travailler dans des conditions plus dures?

Eric McNeely: Nous délocalisons la construction navale depuis des dizaines d'années, malheureusement, par l'entremise de BC Ferries et d'autres intervenants. Nous aurions pu commencer en construisant des navires plus petits — de taille moyenne, mineure et intermédiaire — puis passer à de grands navires. Au cours des 20 dernières années, cela n'a pas été le cas. Nous sommes maintenant à un point d'inflexion où je pense que la décision d'opter pour un constructeur naval chinois met en évidence ce manque de leadership et de planification à long terme.

Aaron Gunn: Pouvez-vous expliquer en détail les principales priorités pour lesquelles votre syndicat se bat, pour vos membres? S'agit-il de salaires plus élevés, de meilleures conditions de travail et de ce genre de choses au cours des dernières années et des dernières décennies?

Eric McNeely: Oui. Des années 1970 à aujourd'hui, nous nous sommes battus pour de meilleures conditions de travail, des conditions de travail plus sécuritaires et une qualité de vie raisonnable. Il reste encore beaucoup de travail à faire. Je vais participer à des négociations plus tard aujourd'hui, et c'est un processus continu. Cependant, nous avons fait des progrès pour nos membres et les gens le long de la côte et au Canada d'une façon que nous ne voyons pas nécessairement dans la République populaire de Chine.

Aaron Gunn: Quel est le but alors d'avoir un syndicat et d'obtenir ces résultats pour vos membres lorsque votre gouvernement fait tout simplement volte-face, délocalise ces emplois dans un pays comme la Chine, où les salaires et les conditions de travail ne sont pas les mêmes, et compromet tout ce que vous avez accompli d'arrache-pied au cours des dernières décennies et des dernières années, comme vous l'avez mentionné?

Eric McNeely: Je pense que c'est le point essentiel. Nous devons réclamer des règles fédérales plus strictes pour avoir des investissements publics qui appuient des emplois canadiens. Nous devons veiller à ce que le gouvernement fédéral élargisse la stratégie nationale de construction navale pour inclure les traversiers, car nous devons dépenser l'argent des contribuables canadiens au pays et pas à l'étranger. Chaque fois que nous investissons de l'argent à l'étranger, nous le perdons; nous le brûlons dans l'économie de quelqu'un d'autre.

Aaron Gunn: J'ai une dernière question pour vous.

Pensez-vous qu'il est équitable, à un moment où la Chine s'en prend à nos agriculteurs et à nos pêcheurs de fruits de mer avec des droits de douane qui atteignent parfois 100 %, que nous acceptions que ces navires soient construits dans un chantier qui appartient à ce pays pour ensuite les laisser entrer ici sans droits de douane?

• (0910)

Eric McNeely: Vous me demandez si je pense que c'est équitable? Non.

Nous donnons des fonds publics pour financer l'infrastructure publique, et cet argent quitte le pays avant qu'on ait allumé le moindre chalumeau.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gunn.

Merci, monsieur McNeely.

Nous passons maintenant à Mme Nguyen.

Madame Nguyen, vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

Chi Nguyen (Spadina—Harbourfront, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup aux témoins d'être parmi nous ce matin. J'apprends énormément de choses à propos de cet endroit, et je suis vraiment ravie d'entendre chacun de vous.

Je veux vous poser des questions sur l'avenir, car BC Ferries a pris une décision, et à mesure que nous allons de l'avant avec de nouvelles politiques en tant que nouveau gouvernement, nous mettons en place des mesures pour investir dans l'acquisition de compétences pour le secteur à l'aide de programmes d'apprentissage et ainsi de suite.

Pouvez-vous parler un peu des mesures proactives dans lesquels nous pouvons et devrions continuer d'investir pour appuyer le renforcement de la capacité locale, de la capacité nationale? En tant que femme, je veux voir plus de femmes dans les corps de métier. Existe-t-il des programmes...? Je sais que nous finançons l'initiative Femmes dans les métiers spécialisés.

S'agit-il du genre de choses qui peuvent aider à renforcer et à développer notre capacité nationale pour pouvoir être prêts à donner suite à la création des conditions nécessaires pour avoir ces emplois ici?

Marty Warren: Je vais répondre rapidement.

C'est essentiel, surtout lorsque nous négocions. Nous négocions beaucoup pour obtenir des investissements, car c'est essentiel à la survie de nombreux secteurs, mais les investissements viennent avec la technologie. Qu'il soit question d'une nouvelle formation offerte à quelqu'un dans la main-d'œuvre actuelle ou d'un changement concernant d'autres occasions pour les travailleurs de passer à de nouveaux secteurs, je pense que la formation est essentielle pour que nous puissions avoir une main-d'œuvre prête à travailler lorsqu'une nouvelle entreprise démarre ou qu'on maintient les activités d'une entreprise existante à l'aide de changements technologiques.

Eric McNeely: Pour donner suite à cela, je conviens qu'on peut donner beaucoup de formation. Mes membres réparent les navires, ils travaillent sur ces navires et les font fonctionner. Le gouvernement fédéral a des moyens de soutenir l'éducation. Il existe des mesures de soutien pour les femmes dans les métiers spécialisés, et les métiers de manière générale. Je pense qu'il y a une lacune à l'échelon fédéral, où de nombreux marins qui progressent dans l'obtention de leurs certificats en occupant des postes en génie et en navigation ne peuvent pas demander l'assurance-emploi lorsqu'ils sont à l'école, ce qui est différent dans les corps de métier. Je pense qu'il y a des possibilités.

Chose certaine, avec une main-d'œuvre composée à presque 70 % d'hommes, il y a plus de possibilités pour avoir plus de femmes. Dans nos installations d'entretien, il y a environ 3 % de femmes qui exercent un métier spécialisé, et il y a donc des possibilités. Les mesures de soutien du gouvernement fédéral permettraient de créer ces emplois, et s'il y a du travail à faire, ces postes pourraient exister pendant des générations.

Chi Nguyen: Merci beaucoup.

Je veux poser une question sur les mesures que le gouvernement a commencé à mettre en place au cours des dernières semaines et des derniers mois.

Il accorde 70 millions de dollars sur trois ans pour aider à offrir une partie de ce soutien, et ce sera géré par l'entremise du marché du travail provincial et territorial... Je suis désolée. Je ne connais pas parfaitement bien les ententes sur le développement du marché du travail. Certaines de nos mesures et certains de nos investissements portent sur le recyclage des compétences ainsi que sur certains changements à l'échelle fédérale pour avoir de nouvelles règles d'approvisionnement qui nous obligeront à utiliser de l'acier canadien dans les infrastructures financées par le gouvernement fédéral.

Selon vous, s'agit-il du genre de mesures qui nous aideront à avoir une approche de soutien qui est plus axée sur la construction et l'achat au Canada?

Marty Warren: Madame Gingrich, voulez-vous en parler?

Meg Gingrich: Bien sûr. Je pense que c'est un premier pas.

Je ne sais pas à propos du montant de 70 millions de dollars. Nous allons voir si c'est suffisant, mais je pense que ces initiatives de formation sont importantes, tout comme ce qui est fait pour s'assurer qu'elles sont liées à des stratégies plus vastes concernant les secteurs où nous voulons investir et le type d'emplois que nous voulons créer plutôt que de procéder à l'aveuglette sans plan d'ensemble. Je pense que ce que nous voyons ici, c'est que notre stratégie industrielle à cet égard n'était pas suffisante. Nous n'avons pas planifié, investi et prévu l'avenir comme nous aurions pu le faire.

Même pour ce qui est de la banque de l'infrastructure, nous n'avons pas les conditions nécessaires, de quelque manière que ce soit, pour nous assurer que l'argent distribué ainsi mène vraiment à la création d'emplois locaux et à l'acquisition de matériaux auprès de fournisseurs locaux. Comme l'ont dit aujourd'hui M. Warren et mon confrère, M. McNeely, cela évoque tout simplement cet échec plus important et persistant en matière de stratégie et de coordination. Le gouvernement fédéral peut vraiment jouer un rôle dans la coordination, dans l'investissement et dans la détermination des secteurs à financer dans le cadre d'une stratégie plus vaste.

• (0915)

Chi Nguyen: J'aime vraiment penser à la façon dont nous retenant des leçons et allons de l'avant pour déterminer à quoi pourrait ressembler une nouvelle politique.

Alors que nous nous tournons vers l'avenir, y a-t-il d'autres aspects que vous voulez souligner à nouveau et qui sont importants pour nous dans notre réflexion sur une politique industrielle?

Eric McNeely: Lorsque nous nous penchons sur une politique industrielle, nous devons regarder l'ensemble de l'écosystème créé ainsi. C'est le cycle de vie, qu'il s'agisse de la construction d'un navire, de son utilisation ou de son recyclage. Il y a une véritable lacune dans la réflexion sur l'ensemble de ce cycle de vie au Canada.

Si nous rattachons des fonds fédéraux à une partie de ce cycle — ou à tout le cycle, d'après moi —, nous devons alors vraiment nous assurer que c'est lié à l'intérêt des Canadiens. Nous devons examiner les possibilités de formation pour l'ensemble de ce cycle de vie, ce qui comprend également les personnes qui font fonctionner et qui entretiennent les navires.

Le président: Merci beaucoup, madame Nguyen.

Merci, monsieur McNeely, monsieur Warren et madame Gingrich, de vous être joints à nous ce matin. Nous vous sommes très reconnaissants de votre témoignage dans le cadre de cette étude très importante entamée par notre Comité.

Je vous souhaite une merveilleuse journée avant de suspendre la séance pour cinq minutes, pour que nous puissions souhaiter la bienvenue à notre prochain groupe de témoins.

• (0915)

(Pause)

• (0925)

Le président: Reprenons.

J'aimerais faire quelques commentaires à l'intention de notre deuxième groupe de témoins.

Tout d'abord, veuillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Si vous participez par vidéoconférence, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour activer votre micro. Lorsque vous ne parlez pas, veuillez vous mettre en sourdine. Pour ce qui est de l'interprétation, les personnes qui participent au moyen de Zoom peuvent sélectionner, au bas de leur écran, le canal qui convient: le parquet, l'anglais ou le français. Les personnes présentes dans la salle peuvent utiliser l'oreillette et choisir le canal voulu. Je vous rappelle que tous les commentaires doivent être adressés à la présidence.

Enfin, j'ai deux cartes pour les personnes qui se joignent à nous en ligne, une jaune et une rouge. Lorsque je tiens la carte jaune, cela signifie qu'il vous reste 15 secondes. Lorsque je tiens la carte rouge, je n'essaie pas d'être méchant, mais cela signifie malheureusement que je vais devoir vous interrompre pour m'assurer que tous les membres du Comité disposent du même temps de parole.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins. Nous avons Sussanne Skidmore, qui est présidente de la BC Federation of Labour et qui comparait par vidéoconférence. Nous accueillons également Brynn Bourke, qui est directrice exécutive de la British Columbia and Yukon Territory Building and Construction Trades Council. Enfin, nous avons aussi parmi nous George MacPherson, qui est président de la Shipyard General Workers' Federation et qui comparait par vidéoconférence.

Certains d'entre vous se trouvent près de fenêtres, et je vois très clairement qu'il est très tôt le matin. Je tiens à préciser au nom de tous les membres du Comité que nous vous sommes reconnaissants d'être parmi nous à une heure aussi matinale.

Nous allons commencer les déclarations liminaires par Mme Skidmore.

Vous avez cinq minutes à votre disposition. Je vous en prie.

● (0930)

Sussanne Skidmore (présidente, BC Federation of Labour): Je vous remercie de m'avoir invitée à m'adresser à vous ce matin, et je vous remercie en particulier d'avoir attiré l'attention sur la décision de BC Ferries d'acheter ses quatre prochains grands navires à un chantier naval chinois au lieu de les faire construire ici même, en Colombie-Britannique.

Comme vous l'avez dit, je m'appelle Sussanne Skidmore et je suis présidente de la BC Federation of Labour. Nous comptons plus de 80 syndicats affiliés, qui représentent plus d'un demi-million de travailleurs de toutes les régions de la Colombie-Britannique et de pratiquement tous les secteurs de notre économie.

Comme beaucoup de ces travailleurs peuvent vous le dire, les traversiers en Colombie-Britannique font tout autant partie de notre réseau routier que n'importe quel pont, tunnel ou tronçon d'asphalte. Les branches sud et nord de la Transcanadienne incluent des liaisons par traversier. Les traversiers acheminent les marchandises vers les marchés ainsi que les gens là où ils doivent aller, qu'il s'agisse des traversiers intérieurs qui traversent les rivières et les lacs ou des réseaux maritimes exploités par BC Ferries qui desservent nos îles et nos collectivités côtières.

Une grande partie de notre économie dépend littéralement des traversiers, alors lorsqu'on parle d'acheter des produits canadiens et des produits de la Colombie-Britannique, et lorsqu'on parle de projets d'édification de la nation, on devrait inmanquablement avoir à l'esprit les traversiers de la Colombie-Britannique.

Si « Achetez en Colombie-Britannique » se veut plus qu'un slogan, cela devrait assurément vouloir dire qu'un projet aussi important que les prochains traversiers qui viendront s'ajouter à la flotte de la Colombie-Britannique seront construits dans notre province. Cela devrait vouloir dire assurément que les centaines de millions de dollars que nous injectons dans un projet comme celui-là retournent dans nos économies locales sous forme de salaires et d'impôts et, bien sûr, mènent à la création d'entreprises dérivées. Cela devrait vouloir dire assurément utiliser de l'acier, de l'aluminium, du cuivre et du zinc canadiens. Cela devrait vouloir dire assurément que les Britanno-Colombiens et les Canadiens bénéficient de la création de milliers d'emplois hautement qualifiés et bien rémunérés dans nos chantiers navals. Cela devrait vouloir dire assurément que nos investissements contribuent à bâtir un secteur de la construction navale robuste et dynamique et à créer des emplois pour les générations à venir. Il est certain que si cela compte vraiment et que l'on souhaite le plus de retombées possible dans notre économie, il faut qu'« Achetez en Colombie-Britannique » veuille dire acheter inmanquablement en Colombie-Britannique.

La direction de BC Ferries a plutôt opté pour des économies à court terme plutôt que pour des avantages à long terme pour notre province et notre pays. Je ne vois pas comment ses dirigeants peuvent concilier cela avec le paragraphe 21.01(1) de la Coastal Ferry Act, la loi sur les traversiers côtiers, qui exige que BC Ferries soit dirigée « dans l'intérêt public ».

Il serait difficile pour moi d'exagérer à quel point on dilapide ici une occasion aussi importante. Cela va bien au-delà des retombées de ce projet, aussi colossales soient-elles, car nous sommes au beau milieu d'une guerre commerciale avec les États-Unis et la Chine. Nos gouvernements ont demandé aux travailleurs de la Colombie-Britannique et du reste du Canada d'être solidaires, et c'est ce que les travailleurs de tout le pays ont fait, que ce soit pour leurs achats en magasin ou en ligne. Les travailleurs recherchent encore aujourd'hui l'étiquette « Fabriqué au Canada ». Ils s'attendent donc à ce que leurs gouvernements en fassent autant, et il n'est pas trop tard pour cela.

Nous voulons voir dès maintenant un engagement à faire construire ces traversiers au Canada. Nous voulons nous assurer que tous ceux qui montent à bord de ces quatre nouveaux traversiers puissent être fiers de savoir qu'ils viennent d'un chantier naval de la Colombie-Britannique, où ils ont été construits par leurs concitoyens à partir de matériaux canadiens. Nous voulons que l'intérêt public devienne un critère de base obligatoire dans l'évaluation des grands projets et qu'ils lient à la fois le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux. C'est ainsi qu'on bâtit non seulement des traversiers, mais aussi une industrie florissante et une économie souveraine forte.

Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à Mme Bourke.

Madame Bourke, vous avez la parole pendant cinq minutes. Allez-y, je vous prie.

Brynn Bourke (directrice exécutive, British Columbia and Yukon Territory Building and Construction Trades Council): Merci, monsieur le président, et mesdames et messieurs les membres du Comité, de m'avoir invitée à m'adresser à vous.

Je m'appelle Brynn Bourke et je suis directrice générale de BC Building Trades. Nous sommes un conseil de 20 syndicats de la construction artisanale qui représente plus de 45 000 travailleurs de la construction en Colombie-Britannique. Je suis ici aujourd'hui pour parler d'abord et avant tout au nom de nos membres de l'industrie de la construction navale, et en particulier des gens qui voulaient et avaient besoin de ce travail et qui l'ont vu partir à l'étranger.

Nous représentons plus de 2 500 gens de métier qui travaillent dur pour gagner leur vie en construisant et en entretenant des navires en Colombie-Britannique: 1 300 membres de la section locale 506 de la Marine & Shipbuilders CMAW; 429 membres de la section locale 170 et 100 membres de la section locale 324 de l'UA; 350 membres de la section locale 230 de la Fraternité internationale des ouvriers en électricité; plus de 500 membres de la section locale 213 de la Fraternité internationale des ouvriers en électricité; et plus de 150 membres de la section locale 115 de l'IUOE, les opérateurs-ingénieurs.

Je veux que vous sachiez que l'histoire de la construction navale en Colombie-Britannique remonte à plus de 100 ans. Nos membres ont construit presque tous les traversiers de la province avant l'an 2000. En fait, les navires de la classe Queen qui sont actuellement remplacés par cette décision d'approvisionnement ont été construits en Colombie-Britannique. Le *Queen of New Westminster* et le *Queen of Cowichan* ont été construits dans les chantiers navals de Victoria. Le *Queen of Coquitlam* et le *Queen of Alberni* ont été construits à North Vancouver. Nos membres étaient extrêmement fiers de construire ces navires et de les voir servir les collectivités le long de notre côte depuis plus de 40 ans.

Un membre comme Phil Venoit, qui est maintenant directeur des opérations à la section locale 230 de la Fraternité internationale des ouvriers en électricité, a fait sa formation d'apprenti en construisant des traversiers en Colombie-Britannique. Cet emploi lui a valu une carrière à vie dans les métiers spécialisés. Lui et des milliers d'autres ont pu obtenir une hypothèque grâce à leurs salaires dans ces chantiers navals. Ils ont également utilisé les compétences qu'ils ont acquises sur les navires de la classe Queen pour construire d'autres grands navires, y compris le NCSM *Protecteur* — le plus long navire de la marine jamais construit au Canada — lancé du chantier naval Seaspan à North Vancouver en décembre dernier.

Nous avons écrit au Comité plus tôt cet été pour l'informer que les chantiers navals de la Colombie-Britannique ont la capacité de construire ces traversiers et que les travailleurs de ces chantiers navals sont prêts à entreprendre ce travail. En se dotant de la bonne structure d'approvisionnement et en priorisant le contenu canadien, BC Ferries aurait pu mobiliser les chantiers navals de calibre mondial de la Colombie-Britannique.

BC Building Trades préconise depuis longtemps la construction de traversiers localement. En prévision de cet approvisionnement, nous avons fait pression pour que le processus accorde la priorité au contenu canadien et aux emplois canadiens. Nous avons là une occasion qui ne se présente qu'une fois par génération de soutenir les chantiers navals de la Colombie-Britannique, de protéger les emplois dans la province et d'investir dans notre économie. Au lieu de cela, BC Ferries a choisi d'accorder la priorité à la plus basse soumission, ce qui a rendu impossible la concurrence pour nos chantiers navals. En fin de compte, la décision de faire appel à un chantier naval étranger a été le résultat inévitable d'un processus très imparfait.

Je tiens vraiment à souligner le point suivant: depuis cette décision, aucune mesure n'a été mise en place pour éviter que cela se reproduise. Nous avons besoin d'un engagement à construire les traversiers au Canada. Nous avons besoin d'un engagement à construire plus de cales sèches en Colombie-Britannique. Nous avons besoin d'un engagement à soutenir une industrie de démantèlement des navires et à investir dans les collectivités côtières pour construire l'infrastructure nécessaire à ce travail. Nous avons besoin d'un engagement à nous procurer des matériaux comme l'acier auprès de fabricants canadiens. Nous avons besoin d'une stratégie de perfectionnement de la main-d'œuvre et de financement pour la formation dans l'industrie de la construction navale. Enfin, nous avons besoin que la Banque de l'infrastructure du Canada se base sur ces valeurs quand elle finance des projets.

Pour nous, il ne s'agit pas seulement d'investir dans des traversiers. Il s'agit d'investir dans une industrie qui utilise une main-d'œuvre locale formée et qualifiée pour soutenir la construction des grands projets industriels au Canada. Une nouvelle génération de Britanno-Colombiens était prête et impatiente de saisir cette occasion et de construire ces traversiers chez nous.

Je tiens à être claire: ces emplois perdus étaient importants pour mes membres et pour la population de la Colombie-Britannique. Une étude économique a été menée lorsque BC Ferries envisageait de faire construire sept navires. Selon cette étude, le projet des grands navires de la Colombie-Britannique aurait créé entre 2 500 et 5 000 emplois et plus dans nos chantiers navals, et entre 1 000 et 2 000 emplois indirects chez les fournisseurs de la province.

Cette décision ne reflète pas nos valeurs en tant que Canadiens. Elle ne tient pas compte du rôle que les travailleurs de la Colombie-Britannique jouent depuis longtemps dans le développement de notre industrie de la construction navale. Elle ne permet pas d'offrir à nos jeunes des possibilités de formation et d'apprentissage dans les métiers spécialisés. Elle ne favorise pas l'activité économique sur notre côte et n'aide pas à injecter des salaires dans nos collectivités locales. Elle ne fait rien non plus pour renforcer notre sécurité nationale.

Nous sommes prêts à fournir une main-d'œuvre locale pour construire ces traversiers en Colombie-Britannique.

Je vous remercie.

• (0935)

Le président: Merci beaucoup, madame Bourke.

Pour terminer, nous passons à M. MacPherson.

Monsieur MacPherson, vous avez la parole pendant cinq minutes.

George MacPherson (président, Shipyard General Workers' Federation): Merci beaucoup. Je suis heureux d'avoir l'occasion de faire entendre notre voix sur ce projet.

De toute évidence, BC Ferries a pris une autre mauvaise décision en allant à l'étranger.

Nous avons communiqué avec certains de nos chantiers navals pour avoir leur opinion. Les chantiers navals canadiens n'auraient pas soumis pour ce projet. Ils auraient examiné l'appel d'offres et évalué leurs chances de réussite. Compte tenu de leur niveau de compétitivité, ils auraient refusé de participer parce que les coûts dans les chantiers navals canadiens sont trop élevés pour rivaliser sur le marché mondial de la construction de nouveaux navires, surtout lorsqu'ils sont en concurrence avec des pays comme la Chine et la Corée où les salaires sont nettement inférieurs à ceux des travailleurs canadiens. Dans ces pays, le gouvernement offre des mesures incitatives nationales comme des subventions aux chantiers navals, ou encore il est propriétaire des chantiers navals, ce qui est le problème avec la Chine, bien sûr, et la Corée.

Au Canada, les capacités et les installations sont mobilisées par la Stratégie nationale de construction navale. Le marché est infime pour les constructeurs de navires canadiens qui veulent maintenir de grandes activités de construction navale commerciale et qui ne bénéficient pas du soutien de la stratégie. Il y a un grave manque de main-d'œuvre qualifiée au Canada pour construire ces navires.

J'ajouterai qu'avant 2000, tous les traversiers de la Colombie-Britannique étaient construits dans la province par nos membres, par les membres des métiers de la construction. Le succès a été incroyable. Lorsque ce projet a été annoncé, on parlait de construire cinq navires. Le chantier Davie a présenté une proposition en collaboration avec des gens de la côte Ouest. Nous voulions former un consortium de chantiers navals et de travailleurs de chantiers navals pour mettre en place de nouvelles installations pour construire ces navires à Delta, sur l'île Annacis. Nous avons fait du lobbying auprès du gouvernement provincial et de BC Ferries. De toute évidence, ils ne souhaitaient pas traiter avec les travailleurs canadiens. Ils ne voulaient rien savoir des chantiers canadiens.

Bref, les propositions de nos chantiers navals n'auraient pas été concurrentielles pour la construction de ces navires. Elles auraient été très chères et sans aucune garantie de succès, si bien qu'il n'y avait aucune raison pour eux de présenter des soumissions.

L'autre problème pour nous, c'est que lorsque BC Ferries va à l'étranger — et elle l'a déjà fait à plusieurs reprises — et ramène les navires au pays, le gouvernement fédéral renonce aux droits de douane sur ces navires. Nous avons des droits de douane de 25 % qui ont été instaurés pour protéger les travailleurs et assurer la viabilité de l'industrie. Avant l'arrivée du gouvernement de Gordon Campbell en 2000, chaque fois que BC Ferries avait un projet en tête, elle rassemblait l'industrie. Nous prenions tous place autour de la table pour décider comment nous allions procéder.

Les navires de classe Spirit en sont un parfait exemple. Ils ont été construits par un consortium de chantiers de la côte Ouest. Ils font toujours la fierté de la flotte. Ils ont été construits par divers chantiers navals et ce projet a connu beaucoup de succès. Il devait y en avoir quatre; ils ont réussi à en mettre deux de côté, alors nous n'en avons construit que deux.

Ensuite, nous nous sommes retrouvés avec le problème, bien sûr, des « fast cats », des catamarans rapides. C'était une décision politique, et non une décision du chantier naval. Le gouvernement Campbell a décidé de punir tout le monde, alors il a puni l'industrie en créant BC Ferries telle qu'elle est aujourd'hui.

Il n'y a aucun intérêt personnel dans ce que nous faisons. BC Ferries n'accorde aucune valeur aux travailleurs canadiens. Elle décide

simplement d'opter pour le plus bas soumissionnaire et c'est ce qui compte pour elle.

Je vous laisse avec l'exemple de la Jones Act aux États-Unis, un pays qui protège son industrie. Il s'occupe de ses travailleurs et va même plus loin. L'État de Washington a une loi qui dit que les traversiers en activité dans l'État de Washington doivent être construits dans cet État.

Je laisse cela à la réflexion du Comité.

• (0940)

Nous continuerons de faire pression sur BC Ferries et le gouvernement provincial pour qu'ils apportent les changements nécessaires.

Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur MacPherson.

Nous allons commencer notre première série de questions par M. Gunn.

Monsieur Gunn, vous avez la parole pendant six minutes.

• (0945)

Aaron Gunn: Madame Bourke, j'ai une question pour vous.

Avez-vous une idée du montant en moyenne que le travailleur syndiqué moyen que vous représentez paie en impôts chaque année?

Brynn Bourke: Je dirais que le salaire moyen — en faisant une moyenne entre les apprentis et les compagnons — est probablement d'environ 100 000 \$ ou 110 000 \$, ce qui veut dire environ 30 000 \$ en impôts.

Aaron Gunn: Diriez-vous que c'est une bonne utilisation de l'argent durement gagné par les contribuables que de subventionner des emplois dans le secteur de la construction navale dans un autre pays, en particulier en République populaire de Chine?

Brynn Bourke: Je tiens à être claire: nous sommes furieux de cette décision. J'ai l'impression qu'on se trouve dans une situation où les gens disent que l'accord est conclu et qu'ils doivent inévitablement aller de l'avant.

Comme M. MacPherson l'a mentionné, ils ont travaillé avec la Davie pendant de nombreuses années pour présenter une solution de rechange. Nous avons travaillé avec Seaspan pendant de nombreuses années pour faire de même. Nous n'avions pas à nous retrouver dans cette situation.

Je trouve très frustrant de comparaître devant le Comité et d'avoir l'impression qu'on laisse entendre que nous n'avions pas la capacité de construire ces traversiers en Colombie-Britannique. Lundi, j'ai pris le *Spirit of Vancouver Island* pour me rendre à Victoria. Ces navires sont de calibre mondial et sont toujours en service, alors que les navires que nous faisons construire dans d'autres pays arrivent en fin de vie utile à la moitié de l'âge de la flotte que nous avons construite ici.

C'est très frustrant. Ces navires auraient donc dû être construits en Colombie-Britannique.

Aaron Gunn: Pensez-vous que les chantiers navals canadiens et les travailleurs canadiens ont ce qu'il faut pour construire ces navires?

Brynn Bourke: Totalement... Encore une fois, je le répète: nous avons construit les navires de la classe Queen il y a plus de 40 ans. Presque tous ont dépassé leur date de fin de service et naviguent encore dans les eaux de la Colombie-Britannique, tandis que des navires que nous avons achetés 20 ans plus tard connaissent des défaillances. Nous sommes les meilleurs au monde dans notre domaine, et nos travailleurs méritent d'être rémunérés équitablement.

Je dirai également, en ce qui concerne les chantiers navals avec lesquels nous sommes en concurrence, que la raison n'est pas que les travailleurs canadiens gagnent trop d'argent. Nous sommes en concurrence avec des chantiers navals en Europe et en Chine, où les États financent ces chantiers. Ils investissent dans ces chantiers, ils les subventionnent. La main-d'œuvre canadienne ne coûte pas si cher que cela. La différence tient au fait que ces gouvernements croient en l'importance d'investir dans ces industries.

Aaron Gunn: Vous avez parlé d'investir dans les industries, ce que je trouve intéressant. Nous avons maintenant un gouvernement fédéral qui a beaucoup parlé de bâtir un Canada fort et d'investir dans l'économie. Pensez-vous que le fait de subventionner, à hauteur de 1 milliard de dollars, des milliers d'emplois dans le secteur de la construction navale en Chine renforce le Canada?

Brynn Bourke: Comme je l'ai dit, je suis extrêmement frustrée que nous nous retrouvions dans une situation où un contrat a été accordé à un chantier naval chinois pour la construction de quatre navires que nous aurions assurément pu construire au Canada.

Aaron Gunn: Le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et BC Ferries elle-même ont présenté cela comme un besoin spontané d'augmenter la capacité de BC Ferries. Cette décision est-elle sortie de nulle part?

Nous avons un gouvernement provincial qui est là depuis huit ans, un gouvernement fédéral qui est là depuis plus de 10 ans, et BC Ferries aurait évidemment dû être en mesure de planifier la croissance de sa capacité. Auraient-ils dû savoir des années à l'avance que nous allions avoir besoin de nouveaux traversiers et avoir été en mesure de créer une stratégie industrielle à cet égard?

Brynn Bourke: Ils savaient il y a 40 ans, lorsque nous avons lancé les navires de la classe Queen, quelle était leur durée de vie utile prévue.

J'inviterais M. MacPherson à intervenir également, car ses membres sont aux côtés de mes membres pour faire ce travail et sont très actifs dans ce dossier.

Aaron Gunn: Monsieur MacPherson, vouliez-vous réagir à cette même question?

Je sais que vous réclamez depuis des années une stratégie industrielle pour construire des traversiers ici même, en Colombie-Britannique. Êtes-vous surpris que ce ne soit toujours pas chose faite en 2025, alors que vous réclamez une telle stratégie depuis, je crois, plus d'une décennie?

George MacPherson: Je la réclame depuis bien plus d'une décennie, probablement même deux. Nous avons travaillé extrêmement fort aux côtés de la fédération de la côte Est pour essayer de présenter une stratégie de construction navale au gouvernement fédéral. Nous avons exercé de fortes pressions. Nous nous sommes battus avec acharnement. Les résultats semblaient prometteurs, mais du jour au lendemain, le vent a tourné.

Comme je l'ai déjà dit, lorsqu'un projet s'apprêtait à voir le jour, les représentants de BC Ferries voulaient rencontrer les interve-

nants de l'industrie pour discuter de l'orientation du projet et de la stratégie pour l'exécuter. Ensuite, tout le monde retroussait ses manches et se mettait au travail pour réaliser le projet. Beaucoup d'emplois pourraient être créés. L'industrie doit être vue à sa juste valeur. Comme l'a dit Mme Bourke, l'industrie a plus de 100 ans. Nous construisons des navires de calibre mondial depuis très longtemps. Ils durent éternellement. Pensez aux trois premiers qui ont été construits en Allemagne vers 2003 ou 2004. Ces navires ne dureront pas aussi longtemps que les traversiers construits en Colombie-Britannique. Ils ne dureront tout simplement pas. Les problèmes qui en découlent sont de plus en plus évidents. Nos navires tombent en panne, et nous n'avons pas de pièces pour les réparer parce que tout a été acheté en Europe. Il faut aussi compter le délai pour trouver les pièces nécessaires à la remise en service du navire. Cela crée un énorme problème.

Je n'ai pas la réponse... À vrai dire, j'ai la réponse. La solution est que nous devons redonner à l'industrie ses lettres de noblesse des 100 dernières années.

• (0950)

Le président: Merci beaucoup, monsieur MacPherson.

Merci, monsieur Gunn.

[Français]

Le prochain intervenant est M. Lauzon.

Vous disposez de six minutes, monsieur Lauzon.

Stéphane Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation, Lib.): Merci, monsieur le président.

D'abord et avant tout, j'aimerais remercier tous les témoins de leur présence, surtout que, pour certains d'entre eux, il est très tôt.

Ma première question s'adresse à Mme Bourke ou aux autres représentants de syndicats des travailleurs.

Aux yeux des syndicats, lorsqu'il y a un appel d'offres, à quel point est-il important de respecter les compétences des provinces, c'est-à-dire de réserver aux provinces le droit de légiférer?

[Traduction]

Brynn Bourke: Je vais débiter.

De toute évidence, l'un des facteurs qui auraient pu tout changer dans cette décision aurait été que la province de la Colombie-Britannique dise à BC Ferries: « Vous allez exiger du contenu canadien. Vous n'examinerez que les soumissions qui comportent une grande part de construction navale en Colombie-Britannique. » Nous avons insisté sur ce critère que nous voulions.

Je dirai également que la Colombie-Britannique ne reçoit pas la même hauteur d'investissements dans les traversiers que la côte Est. Il faut que plusieurs gouvernements interviennent pour corriger le tir en ce qui concerne BC Ferries.

Stéphane Lauzon: Voulez-vous ajouter quelque chose à ce sujet, monsieur MacPherson?

George MacPherson: En ce qui concerne les traversiers, cette décision de se tourner vers la Chine et de dépenser 1 milliard de dollars pour construire quatre navires a été l'une des pires que mes membres aient vues de toute leur vie dans l'industrie. Mes membres n'arrivent pas à croire que cette décision ait réellement été prise. Il y a beaucoup de...

Stéphane Lauzon: Je comprends, monsieur MacPherson, mais la question est la suivante: est-il important de respecter la compétence de la province en matière de main-d'œuvre?

George MacPherson: Je pense que la province doit s'améliorer. Nous avons fait du lobbying auprès du gouvernement provincial à de très nombreuses reprises. Respectons-nous ce qu'il fait? Oui, mais il doit quand même réfléchir à la nature de l'industrie et à la façon de la préserver.

[Français]

Stéphane Lauzon: Pour le compte rendu de ce comité, une entreprise indépendante a lancé un appel d'offres pour obtenir des services très précis. Les représentants de cette entreprise qui ont comparu devant nous ont parlé des délais, des coûts de fabrication, mais aussi de l'urgence de construire ces bateaux rapidement.

Il est facile de dire qu'on aurait pu planifier les choses il y a 40 ou 50 ans, mais on a démontré aujourd'hui que les coûts d'investissements sont exponentiels, ne serait-ce que pour la mise aux normes des traversiers.

Le rôle de la Banque de l'infrastructure du Canada est de financer les projets, et non de les choisir. Il est important pour le Canada de garder son indépendance relativement aux provinces et au financement accordé par la Banque de l'infrastructure du Canada. Comme vous le savez, il existe toutes sortes d'entreprises et d'usines dans chacune des circonscriptions du Canada. Il s'achète différents appareils et machines qui ne se vendent qu'en Allemagne ou en Italie, puisque ceux-ci ne sont pas construits au Canada. Ça fait partie du processus des décisions d'affaires.

Nous disons tous la même chose: tout le monde aimerait qu'on achète des appareils construits au Canada. Nous voudrions tous que ce soient des employés canadiens qui les construisent, dans des chantiers navals canadiens. Nous voudrions tous que l'acier et l'aluminium utilisés proviennent du Canada.

Tantôt, nous avons parlé aux représentants du Syndicat des métallos. Si on se rappelle pourquoi on produit l'acier ici, mais qu'il est transformé aux États-Unis et qu'il nous revient avec un prix plus élevé et une taxe additionnelle, c'est parce qu'on a brisé la chaîne d'approvisionnement.

On avait des partenaires ailleurs qu'au Canada pour établir une économie canadienne. Peut-on faire mieux? Oui, on peut faire beaucoup mieux.

Compte tenu de cette nouvelle chaîne d'approvisionnement et sans perdre de vue le rôle de la Banque de l'infrastructure du Canada, qui est de financer des projets et d'assurer leur indépendance, sans enlever les responsabilités des provinces, pouvez-vous formuler chacun une recommandation que le gouvernement fédéral pourrait suivre, sans oublier les éléments que je vous ai énoncés précédemment?

Commençons par Mme Skidmore.

● (0955)

[Traduction]

Sussanne Skidmore: Je vais répéter ce que j'ai dit plus tôt: le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial, dans ce scénario, ont une responsabilité envers les travailleurs de la province et du pays. En outre, tout investissement dans l'infrastructure de BC Ferries, dans le cas qui nous occupe, devrait prévoir du contenu canadien.

Il devrait y avoir un lien canadien. Les travailleurs canadiens devraient retirer des avantages de cet investissement, ce qui profiterait à notre économie pour les décennies et les générations à venir. Tout le monde a une responsabilité en ce sens. Je m'oppose à l'idée qu'il s'agit d'une décision autonome que les provinces devraient prendre seules. J'avancerais que vous et le gouvernement fédéral avez également la responsabilité envers les Canadiens et les travailleurs canadiens de veiller à ce que les investissements qui sont faits ici au Canada profitent aux Canadiens.

D'autres témoins vous ont parlé ce matin. J'ai écouté très tôt ce matin les Métallos et les représentants de la BC Ferry and Marine Workers' Union. Il y a là une responsabilité, et le gouvernement a un rôle à jouer.

Stéphane Lauzon: Pouvons-nous vous entendre, madame Bourke?

Brynn Bourke: En bref, en ce qui concerne le rôle ou la responsabilité de la Banque de l'infrastructure du Canada, je pense qu'elle devrait avoir l'obligation de tenir compte des emplois créés et de se pencher sur les projets dans lesquels elle investit. Je pense qu'elle a pris une mauvaise décision. Il est tragique que plus d'un milliard de dollars soient versés à un pays étranger et qu'aucun emploi ne soit créé ici.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lauzon.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour six minutes.

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Je remercie les trois témoins de leur présence aujourd'hui. Les témoignages qu'ils nous ont fournis jusqu'à présent sont vraiment intéressants. Cela dit, j'ai l'impression de revoir les mêmes problèmes ou les mêmes défis que ceux vécus au Québec sur certains plans.

Présentement, l'industrie de l'acier en arrache, on ne se le cachera pas. Elle a subi des droits de douane de 50 % des États-Unis, notre principal marché d'exportation pour l'acier. On voit des projets majeurs, qui sont financés par le fédéral et qui requièrent beaucoup d'acier, être effectués à l'étranger. C'est particulièrement frustrant.

Ce n'est pas comme si c'était la première fois que ça se produisait. On peut penser aux wagons du Réseau express métropolitain, à Montréal, qui ont été financés par la Banque de l'infrastructure du Canada. Le projet a été réalisé à l'étranger, alors que le Canada avait la capacité de produire les wagons ici. On peut aussi penser aux nouveaux trains de VIA Rail Canada. On avait la capacité de production pour les fabriquer ici, mais le projet a finalement été réalisé à l'étranger. Enfin, on peut aussi penser à une décision récente concernant les avions de Boeing. La Défense nationale, qui devait se doter de nouveaux avions, a décidé de choisir ceux de Boeing plutôt que ceux de Bombardier en court-circuitant le processus d'appel d'offres.

Ce gouvernement libéral répète le même modèle. Chaque fois que de l'argent public est investi dans des grands projets qui requièrent de l'acier, et pour lesquels on a les compétences en matière de construction, ça s'en va malheureusement ailleurs, au détriment de nos travailleurs et de notre industrie. C'est ce même gouvernement qui a pris ces décisions et qui a aussi pris celle de financer la construction de ces bateaux, par l'entremise la Banque de l'infrastructure du Canada.

Considérant les états de service du gouvernement jusqu'à présent, est-ce que ça vous inspire confiance pour la suite?

Madame Bourke, voulez-vous répondre en premier?

• (1000)

[Traduction]

Brynn Bourke: C'est sans contredit frustrant. Nous nous opposons à l'idée que nous n'avions pas la capacité de bâtir ces navires. Nous avons déjà parlé du fait que nous avons construit tous les traversiers de la province pendant près de 100 ans, jusqu'en 2000. Par la suite, les gouvernements provinciaux successifs et les gouvernements fédéraux ont fait le choix de se retirer de l'industrie civile de la construction navale. Malgré tout, comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, nous avons construit le NCSM *Protecteur*, qui est le plus long bâtiment naval de l'histoire du Canada. Nous construisons des projets d'envergure en Colombie-Britannique. L'idée que nous ne puissions pas construire ces traversiers à court terme est très insultante pour mes membres, qui réalisent des projets beaucoup plus compliqués dans les chantiers navals.

En sommes-nous arrivés à cette situation parce que le moment choisi posait problème? Oui. Sommes-nous ici parce que la société BC Ferries accorde la priorité aux soumissions basses et a essentiellement dit aux chantiers navals canadiens que c'était là le critère? Ils savaient non seulement qu'ils n'avaient pas de bonnes chances de remporter le contrat, mais qu'il était vain de soumissionner à ces projets. Je suis ici non seulement pour exprimer la frustration et la colère de mes membres et pour parler de la situation, mais aussi pour dire au gouvernement fédéral, au gouvernement provincial et à BC Ferries qu'ils n'ont rien changé depuis pour qu'une telle situation ne se reproduise plus. Le scénario se répétera encore et encore. Si nous voulons sauver notre industrie civile de la construction navale, il faut commencer aujourd'hui par évaluer cette décision et essayer de corriger le tir.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: J'apprécie vos commentaires sur l'importance de bâtir la confiance en posant des gestes visant à changer les choses.

Je vous ai parlé des états de service passés du gouvernement, mais je pourrais vous parler du dossier à l'étude. Mme Freeland, alors qu'elle était ministre des Transports, a écrit une lettre dans laquelle elle mentionnait que pas un seul dollar d'argent fédéral n'irait à ce projet. Finalement, elle était parfaitement au courant du fait que la Banque de l'infrastructure du Canada avait un plan pour financer les bateaux construits en Chine.

La ministre des Transports du gouvernement libéral a agi en pleine connaissance de cause et était parfaitement au courant de la situation. Finalement, sa lettre n'avait aucune valeur et n'était que de la frime. Bref, elle a mené tout le monde en bateau. Selon vous, s'agit-il d'un abus de confiance de sa part?

Madame Skidmore, voulez-vous répondre?

[Traduction]

Sussanne Skidmore: Je comprends que des conversations hautement politiques sont en cours à ce sujet, mais ma responsabilité est envers les travailleurs ici, en Colombie-Britannique. Nous avons la capacité de construire les navires, comme vous l'avez entendu à maintes reprises. Nous avons la main-d'œuvre nécessaire pour construire les navires, et nous sommes prêts à le faire. Quel que soit le parti au pouvoir, il faut prendre un engagement dès maintenant.

Des changements doivent être apportés pour veiller à ce que les travailleurs de la Colombie-Britannique construisent des biens qui sont utilisés ici dans la province.

En ce moment, il est question de traversiers, mais bien sûr, d'autres dossiers surviendront. Il nous faut un plan industriel qui veille non seulement à ce que notre industrie de la construction navale poursuive ses réussites des 100 dernières années, mais à ce qu'elle s'améliore encore. Le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux de tout le pays ont l'occasion de s'assurer que nous dépensons des dollars canadiens pour fabriquer des produits canadiens que nous utiliserons pendant des générations. Il ne faut pas seulement penser aux produits en tant que tels, mais aussi à toutes les retombées qui en découlent, y compris les métiers spécialisés.

Plus tôt ce matin, j'ai entendu parler d'investissements dans les femmes de métier, dans les métiers spécialisés et dans la formation. Qui est mieux placé que les syndicats et le milieu postsecondaire public pour le faire?

Il y a là une véritable occasion, que nous sommes en train de rater. C'est malheureux, comme vous l'ont dit les représentants des métiers de la construction. Nous sommes très frustrés. Nous allons persévérer: nous voulons que ces dossiers soient bien gérés à l'avenir.

• (1005)

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous allons écouter M. Albas pour entamer notre deuxième série de questions.

Monsieur Albas, vous avez la parole pendant cinq minutes.

Dan Albas (Okanagan Lake-Ouest—Kelowna-Sud, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins de comparaître devant nous aujourd'hui.

Les témoins précédents nous ont dit qu'il s'agit d'un investissement générationnel. Les représentants des chantiers navals Davie ont qualifié cette demande de propositions de BC Ferries de plus grand approvisionnement non gouvernemental de l'histoire du Canada. Eric McNeely nous a également dit que, en Chine, la RPC a un modèle hybride dans le cadre duquel elle subventionne à la fois ses industries civiles et militaires, ce qui permet de multiplier les contrats. Les conservateurs et moi reconnaissons que ce sont les travailleurs qui vont en faire les frais, avec leurs deniers publics et parce que c'est une occasion manquée.

J'aimerais commencer par Mme Bourke.

Madame Bourke, vous avez souligné la décision scandaleuse de la Banque de l'infrastructure du Canada de ne même pas sourciller lorsque BC Ferries lui a demandé un prêt inférieur à la valeur du marché de plus de 1 milliard de dollars, alors qu'il n'y avait aucune exigence de contenu canadien. Croyez-vous que la Banque de l'infrastructure du Canada s'est fourvoyée?

Brynn Bourke: Tout d'abord, j'aimerais revenir sur la distinction entre l'industrie civile et l'industrie de la défense nationale en construction navale. Je dirai que, dans notre secteur, nous comparons la construction navale à un tabouret à trois pattes: la défense nationale, l'industrie privée des navires de croisière et de pêche, et la construction navale civile. Ces trois types de projets nous font avancer; permettent d'offrir une formation axée sur les compétences et de garantir la croissance; et rendent l'industrie dynamique. Lorsqu'on nous enlève l'une de ces pattes — dans ce cas-ci, la construction navale civile —, il s'ensuit une véritable paralysie dans l'industrie.

En ce qui concerne la Banque de l'infrastructure du Canada, j'ai dit clairement que je pense que sa décision ne reflète pas les valeurs canadiennes. Je crois qu'elle devrait avoir l'obligation de tenir compte de la création d'emplois, des débouchés et des avantages pour les communautés canadiennes dans ses prises de décisions.

Je précise qu'il est incroyablement frustrant, en tant que Britannico-Colombienne qui a besoin d'investissements importants dans la flotte de traversiers, de me trouver dans une position où nous pouvons nous demander si le gouvernement fédéral est là pour nous aider. Je rejette le discours sans nuance selon lequel soit le prêt est annulé, soit il ne l'est pas. Nous avons besoin du soutien du gouvernement fédéral pour la construction de traversiers en Colombie-Britannique. J'espère que je m'exprime bien. Nous avons besoin de cet argent pour la côte Ouest.

Dan Albas: Vous vous exprimez très bien. Je sens la colère palpable des travailleurs qui croient détenir le savoir-faire qui pourrait être mis à contribution si le gouvernement, comme d'autres gouvernements, voyait l'importance de construire les traversiers ici.

David Eby et Mark Carney se sont tous deux drapés dans la feuille d'érable et ont dit qu'ils voulaient bâtir un Canada fort, acheter des produits canadiens et agir plus rapidement que jamais auparavant. L'un des éléments que je sais frustrants pour vos membres, c'est que Seaspan a financé des études économiques et les a présentées à BC Ferries en 2023. Je crois qu'il s'agit du rapport Shirocca, qui a été rédigé par un groupe de consultation.

BC Ferries n'a pas produit ces documents — sur lequel notre comité a mis la main — qui, je crois, justifiaient la construction des traversiers au Canada. Le rapport proposait une vision différente. Croyez-vous que BC Ferries devrait jouer franc-jeu et présenter ces documents afin que nous puissions avoir une conversation sans détour sur les avantages économiques de la construction de ces navires au Canada?

Brynn Bourke: En tant qu'organisation regroupant de nombreux syndicats qui faisaient pression pour que ce projet soit réalisé en Colombie-Britannique, nous étions au courant de l'étude Shirocca. Une grande partie de l'analyse des avantages économiques liés à la création d'emplois et aux retombées des impôts dans les communautés — tous ces éléments positifs — est tirée de ce rapport, que nous avons lu. J'ai été surprise qu'il ne soit pas produit.

Dan Albas: [Difficultés techniques] au Comité afin que nous puissions vraiment aller au cœur de cette question et présenter une recommandation exhaustive au gouvernement du Canada?

Brynn Bourke: Je suis désolée; la toute première partie de votre question a été interrompue. Pourriez-vous la répéter?

Dan Albas: D'accord.

Croyez-vous que BC Ferries a l'obligation de produire ces documents pour la gouverne de notre comité et de la population?

Brynn Bourke: Je crois qu'il est dans l'intérêt de la population que ce rapport soit rendu public.

• (1010)

Dan Albas: Merci beaucoup.

Le pont Pattullo et — plus près de M. Greaves — le pont de la rue Johnson ont tous deux connu des retards considérables à cause de l'acier chinois bon marché.

Madame Skidmore ou madame Bourke, craignez-vous que le même problème se produise dans le dossier des traversiers?

Le président: Veuillez répondre en 10 secondes, s'il vous plaît.

Brynn Bourke: Oui, nous avons des préoccupations. Mes membres sont littéralement en train de construire le nouveau pont Pattullo et font face à des défis importants à cause de la qualité de l'acier.

Le président: Merci beaucoup, madame Bourke.

Merci beaucoup, monsieur Albas.

Nous passons maintenant à M. Greaves.

Monsieur Greaves, vous avez la parole pendant cinq minutes.

Will Greaves: Merci, monsieur le président.

Merci à tous nos témoins de s'être joints à nous ce matin.

À titre de député de Victoria, je tiens à vous remercier, mesdames Skidmore et Bourke, de vos déclarations liminaires dans lesquelles vous avez souligné le rôle important que joue BC Ferries pour offrir des infrastructures essentielles aux communautés côtières de la Colombie-Britannique. Vous avez également relevé que la priorité de tous les membres de notre comité devrait vraiment être que BC Ferries a la capacité de répondre aux besoins des Britannico-Colombiens tout en faisant tout en son pouvoir pour soutenir l'industrie et les emplois canadiens par l'entremise de ses processus d'approvisionnement.

Je relève également le commentaire qui vient d'être fait — et que j'appuie — sur l'importance cruciale du soutien du gouvernement fédéral pour l'industrie canadienne de la construction navale. J'aimerais que vous nous en disiez davantage à ce sujet par rapport à la Stratégie nationale de construction navale. Cette stratégie, qui en est maintenant à sa 15^e année, est essentielle pour diriger le soutien du gouvernement fédéral vers la construction navale partout au pays.

Pourriez-vous nous dire en quoi la Stratégie nationale de construction navale a soutenu la création d'emplois et le secteur de la construction navale en Colombie-Britannique? Nous pourrions peut-être commencer par M. MacPherson, mais j'aimerais beaucoup entendre les trois témoins.

George MacPherson: Grâce à la stratégie de construction navale, une partie de l'industrie a retrouvé un très bon niveau. De nombreux apprentis s'en sont prévalus. Une carrière les attend, et ils vont connaître beaucoup de succès.

Nous devons simplement élargir la portée de la stratégie. Elle a donné de bons résultats pour Vancouver, ainsi que pour Halifax. Je pense qu'elle a été extrêmement utile pour l'industrie dans tout le pays, alors nous devons simplement l'élargir. Nous devons nous assurer que, lorsque le gouvernement fédéral investit dans l'industrie, il tient compte des emplois canadiens. Ses investissements doivent se traduire par des emplois.

De nos jours, beaucoup de jeunes ont du mal à trouver un cheminement de carrière, et ce secteur est une excellente option. Les travailleurs du secteur peuvent s'acheter une maison, payer leur prêt hypothécaire et se payer des voitures. L'industrie offre d'excellents emplois, mais il est tout simplement inacceptable que le gouvernement fédéral finance des projets comme celui de BC Ferries en Chine sans aucun contenu canadien. L'annonce de la construction de quatre traversiers en Chine a porté un coup terrible à mes membres, mais ils ont été complètement terrassés lorsqu'ils ont appris — personne ne le savait — que le gouvernement fédéral prêtait de l'argent à BC Ferries pour qu'elle fasse construire les navires en Chine.

Les décisions entourant ce projet ont valu beaucoup de critiques aux deux ordres de gouvernement. Ce dossier est en cours depuis sept ans. C'est à ce moment-là que tout a commencé, et à aucun moment BC Ferries n'a demandé à l'industrie ce qu'elle pouvait faire. Tout ce que les représentants de BC Ferries ont dit à l'industrie tout au long du processus, c'est que le coût était le seul facteur qui importait, et qu'on ne tiendrait absolument pas compte des travailleurs canadiens. C'est essentiellement ce qu'ils nous ont dit, et nous sommes donc extrêmement frustrés par tout le processus.

Will Greaves: Peut-être que Mme Bourke...

Brynn Bourke: Je vais intervenir pour faire deux commentaires.

Premièrement, la Stratégie nationale de construction navale a créé de nombreux emplois pour mes membres, et ils sont très fiers du travail qu'ils accomplissent dans le cadre de ces projets.

Je dirai également que, lorsque j'utilise l'exemple du tabouret à trois pattes... Notre industrie de la construction navale ne se limite pas aux chantiers navals Seaspan de North Vancouver. Il ne faut pas oublier les chantiers navals de Victoria, les cales sèches d'Esquimalt, Point Hope et la compagnie Allied Shipbuilders. Nous avons besoin d'un écosystème dont la construction navale civile fait partie, afin de construire différents produits. Nous répartissons les projets pour qu'il y ait du travail pour les apprentis et les compagnons.

À l'heure actuelle, la situation est complètement déséquilibrée. Nous recevons de grandes demandes du gouvernement fédéral en défense nationale, puis plus rien. Ensuite, nous recevons une autre grande demande, puis c'est le néant. Nous devons vraiment rééquilibrer l'ensemble de l'écosystème.

• (1015)

Will Greaves: Madame Skidmore, je vous donne la parole, si vous avez aussi un commentaire à faire à ce sujet.

Sussanne Skidmore: Je voudrais simplement me faire l'écho de ce qu'ont dit les deux intervenants qui m'ont précédée. C'est une priorité ici. Les travailleurs ont immédiatement communiqué avec nous quand nous avons appris que le contrat pour ces navires était octroyé à l'étranger, en Chine.

Les travailleurs d'ici, en Colombie-Britannique et partout au pays, sont prêts à faire le travail. Ils sont avides de travail. Alors que nous nous tournons vers l'avenir et l'engagement — l'engagement du gouvernement fédéral, l'engagement du gouvernement provincial et l'engagement de BC Ferries — envers nos travailleurs et notre économie ici en Colombie-Britannique, nous constatons que cet investissement doit être fait et qu'il doit être assorti de conditions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Greaves.

[Français]

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Un peu plus tôt, j'ai demandé aux témoins du groupe précédent s'ils étaient d'accord pour dire que tout projet d'infrastructure majeur financé par des fonds publics devrait être réalisé ici, avec des matériaux d'ici. Pour moi, ça tombe sous le sens, et les deux témoins précédents étaient d'accord. J'aimerais savoir si les trois témoins sont aussi d'accord sur ça.

Madame Bourke, qu'en pensez-vous?

[Traduction]

Brynn Bourke: Oui.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Monsieur MacPherson, êtes-vous d'accord?

[Traduction]

George MacPherson: Oui, je suis tout à fait du même avis. Je pense que si nous utilisons l'argent des contribuables pour financer des projets, il faut bien évidemment créer des emplois.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Madame Skidmore, êtes-vous d'accord?

[Traduction]

Sussanne Skidmore: Oui.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: J'aimerais poser une dernière question.

Monsieur MacPherson, vous avez parlé de la Jones Act, aux États-Unis. Si je ne me trompe pas, c'est une loi qui exige que les bateaux qui naviguent entre des ports américains soient construits aux États-Unis.

Demandez-vous formellement que ce genre de politique soit mise en place ici? Si oui, comment devrait-on s'y prendre?

[Traduction]

George MacPherson: J'en fais tout à fait la demande formelle. Je crois fermement que nous avons besoin d'une Jones Act au Canada. Lorsque nous avons fait du lobbying auprès du gouvernement dans les années 1990, nous avons dit que c'était ce dont le Canada avait besoin.

Nous devons cesser de construire des navires à l'étranger. Nous devons améliorer la vie des gens et leur donner du travail, et c'est l'une des façons d'y parvenir. C'est une bonne industrie. Elle existe depuis plus de 100 ans en Colombie-Britannique, et elle existera encore pendant 100 ans. Nous aurons du mal à nous en sortir si nous ne parvenons pas à convaincre le gouvernement de collaborer avec nous et de mettre en place toutes ces mesures.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Étant donné que les chantiers navals semblent très occupés présentement, si on mettait en place une telle politique de façon uniforme, je présume que les chantiers pourraient avoir besoin d'un moment pour s'y adapter et augmenter progressivement leur capacité de production. J'imagine qu'on peut envisager une stratégie à cet égard.

Pourriez-vous nous faire parvenir par écrit vos suggestions à cet égard, monsieur MacPherson?

[Traduction]

George MacPherson: Oui, certainement.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Pour faire suite à ce que le député a dit, s'il y a quoi que ce soit que vous aimeriez ajouter à votre témoignage d'aujourd'hui ou s'il y a des recommandations dont vous aimeriez faire part au Comité,

n'hésitez pas à nous les faire parvenir le plus rapidement possible. Nous essaierons de les inclure dans notre analyse.

Sur ce, au nom de tous les membres du Comité, je tiens à vous remercier encore une fois de vous être levés si tôt. Le soleil n'était pas levé au début de votre comparution, et il brille maintenant, comme je peux le voir dans vos fenêtres à l'écran.

Je vous souhaite une excellente journée et je vous remercie encore une fois d'avoir participé à cette étude très importante.

Sur ce, chers collègues, la séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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