



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

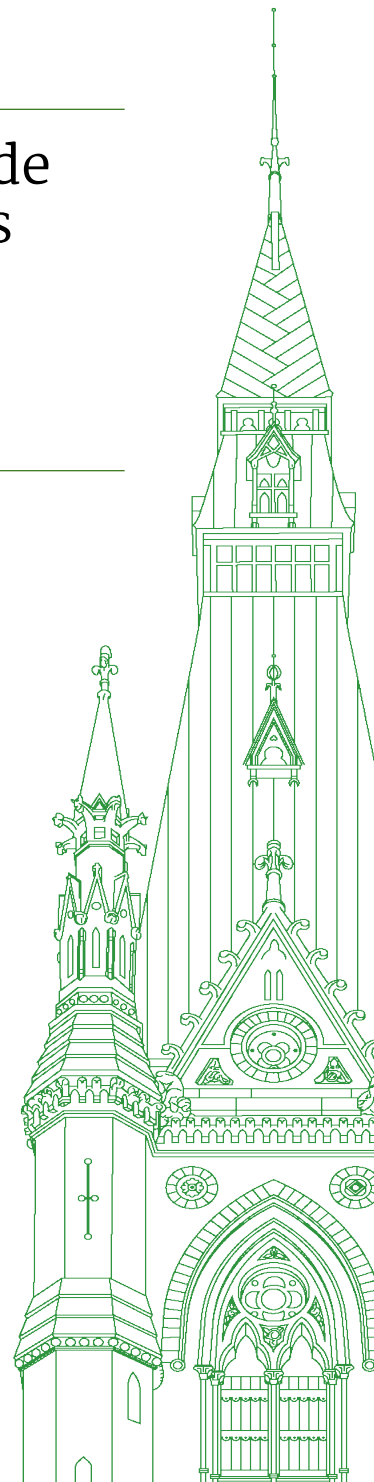
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 022

Le lundi 23 février 2026

Président : Peter Schiefke



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

Le lundi 23 février 2026

• (1100)

[Français]

Le président (Peter Schiefke (Vaudreuil, Lib.)): J'ouvre maintenant la séance.

Bienvenue à la 22^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 11 décembre 2025, le Comité entreprend son étude intitulée « Soutenir, diversifier et moderniser les ports du Québec et du Canada ».

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément au Règlement.

[Traduction]

J'aimerais prendre un moment pour formuler quelques directives à l'intention de nos témoins et des membres du Comité.

Si vous participez par vidéoconférence par l'entremise de Zoom, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour l'activer et veuillez le mettre en sourdine lorsque vous ne parlez pas. Vous pouvez sélectionner le canal d'interprétation approprié au bas de votre écran, soit 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. Pour les participants dans la salle, si vous souhaitez prendre la parole, veuillez lever la main. Le greffier et moi-même gérerons l'ordre des interventions du mieux possible. Nous vous remercions de votre patience et de votre compréhension à cet égard.

Chers collègues, j'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins pour la première heure de la séance d'aujourd'hui.

Nous accueillons Mme Larissa Fenn, vice-présidente, Affaires corporatives de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa. Nous accueillons également M. Ian Marr, président et chef de la direction de l'Administration portuaire de Nanaimo, qui se joint à nous par vidéoconférence. Enfin, nous accueillons Mme Olga Farman, directrice générale de l'Administration portuaire de Québec, qui se joint également à nous par vidéoconférence.

Bienvenue à tous. Je tiens à remercier nos témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

Nous entendrons maintenant les déclarations préliminaires.

Je cède donc la parole à Mme Fenn. Vous disposez de cinq minutes, s'il vous plaît.

Larissa Fenn (vice-présidente, Affaires corporatives, Administration portuaire de Hamilton-Oshawa): Merci.

Bonjour, monsieur le président. Bonjour, à tous les membres du Comité.

[Français]

Je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui.

[Traduction]

L'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa se réjouit que le Comité se penche sur la question essentielle suivante: en tant que Canadiens, comment pouvons-nous aller plus loin que de simplement protéger ce que nous avons? Comment bâtir quelque chose de plus résilient, de plus diversifié et de plus ambitieux?

L'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa exploite un réseau portuaire sur les Grands Lacs. Si vous me le permettez, mes observations seront axées sur cet aspect aujourd'hui.

Nous exploitons des ports et des installations maritimes à Hamilton, à Oshawa et à Niagara. En outre, nous exploiterons bientôt un port public à Sault Ste. Marie. Nous y construisons des infrastructures en partenariat avec la Ville de Sault Ste. Marie. Cet emplacement est un corridor qui relie les minéraux et les produits forestiers du Nord de l'Ontario aux transformateurs et aux fabricants de l'acier dans le Sud de l'Ontario et qui donne accès aux marchés étrangers.

Le réseau de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs est au cœur du secteur industriel du Canada. Ce réseau est indispensable pour les aciéries, les producteurs de grains, les minières de minéraux critiques, les producteurs d'énergie et les fabricants de produits expédiés dans le monde entier. Notre mission commune d'accroître et de diversifier nos échanges commerciaux prend appui sur cette région, mais il y a un grand défi: même si nous réussissons à diversifier notre commerce international, nos capacités portuaires sont insuffisantes pour soutenir cette croissance.

Nous croyons que les administrations portuaires sont particulièrement bien placées pour aider le Canada à relever ce défi, mais nos objectifs ambitieux exigent d'accroître nos capacités au moyen d'une approche systémique. Dans ce contexte, permettez-moi de suggérer certaines mesures que le Comité pourrait examiner dans le cadre de son étude.

Premièrement, il faudrait traiter le manque de capacités comme un problème systémique à l'échelle nationale. Outre les portes d'entrée côtières, le Canada a besoin d'améliorer ses infrastructures continentales et régionales pour soulager les portes d'entrée côtières et rapprocher les marchandises du lieu où elles sont produites et consommées. Afin de nous doter le plus rapidement possible des chaînes d'approvisionnement souveraines dont le Canada a besoin, il faut améliorer l'intégration des corridors pour que les matières premières ou semi-transformées circulent plus efficacement et que le camionnage à longue distance soit réduit.

Deuxièmement, il faut investir dans le réseau de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Les ports et les installations maritimes de ce vaste réseau sont déjà reliés au carrefour industriel du Canada. En adoptant une approche systémique pour les investissements, nous pourrions contribuer à bâtir un Canada fort en renforçant les chaînes d'approvisionnement nationales, la croissance des exportations ainsi que les capacités industrielles et concurrentielles du Canada. La bonne nouvelle, c'est que ces investissements n'ont pas à être tous destinés à de nouvelles infrastructures. Ils pourraient servir à renforcer le réseau de la voie maritime qui est déjà en place et qui n'a pas atteint son plein potentiel par rapport au nombre de navires qui y transitent.

Troisièmement, il faut s'assurer d'optimiser les facteurs sur lesquels repose le fonctionnement du système, par exemple, prolonger la saison de navigation des Grands Lacs. Nous savons que nos collègues au sein du réseau de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs y travaillent. Il est aussi primordial d'accroître la capacité de déglacage. Nous sommes très heureux que le gouvernement du Canada ait décidé d'investir dans la construction rapide de nouveaux brise-glaces.

Quatrièmement, il faut maintenir l'engagement à l'égard des terminaux portuaires à conteneurs des Grands Lacs. Nous avons été ravis de voir que le récent budget fédéral reconnaît la capacité émergente des installations portuaires de Hamilton, et de Québec, pour accueillir des conteneurs. Comme première étape du côté de Hamilton, nous déplaçons de plus en plus les importations et les exportations de conteneurs vers un terminal ferroviaire à l'intérieur du continent, de manière à relier le marché important de la région du Grand Toronto et de Hamilton à des villes portuaires comme Québec, Montréal et Halifax. Notre prochaine étape consistera à soutenir les expéditions directes de conteneurs par les voies maritimes des Grands Lacs — autant les importations que les exportations — afin d'améliorer la résilience du système et la souplesse du marché. Voilà le type de mesures innovatrices dont le Canada a besoin pour moderniser et diversifier ses relations commerciales.

Cinquièmement, il faut mettre l'accent sur la fiabilité et la compétitivité du Canada en tant que partenaire commercial. Les arrêts de travail, la congestion, les coûts du système et les problèmes de productivité ont eu un effet cumulatif sur notre réputation et nos chaînes d'approvisionnement. Ces problèmes ne se limitent pas aux ports et aux quais; ils ont une incidence sur la productivité dans les secteurs manufacturier et agricole, pour ne nommer que ceux-là. Les perturbations que nous avons connues au cours des dernières années ont nui à l'image du Canada en tant que pays où faire des affaires. Le Comité a l'occasion de lancer un message clair: le Canada déploie sérieusement tous les efforts nécessaires pour être un partenaire commercial fiable et concurrentiel.

Enfin, il y a la souplesse de la gouvernance. Les administrations portuaires du Canada ont un solide bilan en matière d'autosuffisance financière et de saine gestion des actifs fédéraux. Afin que le Canada atteigne ses objectifs ambitieux, les administrations portuaires devraient jouer un rôle plus actif comme instruments de la politique commerciale et comme responsables des infrastructures. Les limites d'emprunt et la structure de capitalisation des filiales actuellement en place sont les premiers éléments à examiner pour déterminer comment accroître la vigueur des administrations portuaires par rapport aux marchés.

Encore une fois, nous croyons que les administrations portuaires occupent une position unique pour être des acteurs de premier plan

dans la mise en œuvre d'une politique commerciale nationale vigoureuse. Nous sommes prêts à travailler avec vous pour obtenir des résultats au nom des Canadiens.

Merci. Je suis ouverte à répondre à vos questions.

• (1105)

Le président: Merci, madame Fenn.

Nous passons maintenant à M. Marr.

Monsieur Marr, vous avez la parole. Vous disposez de cinq minutes pour faire votre déclaration préliminaire, s'il vous plaît.

Ian Marr (président et chef de la direction, Administration portuaire de Nanaimo): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de m'avoir invité à témoigner pour votre étude aujourd'hui.

Je m'appelle Ian Marr. Je suis le président et chef de la direction de l'Administration portuaire de Nanaimo.

L'objectif de soutenir, diversifier et moderniser les ports du Québec et du Canada devrait tenir compte des nombreux éléments connexes aux ports — les ports pour petits bateaux, les chemins de fer, les routes et les collectivités — et de la façon dont chaque port peut contribuer à diversifier la capacité du Canada à trouver de nouveaux marchés et à soutenir les échanges commerciaux avec ces derniers.

Le Canada a besoin de diversifier et d'utiliser pleinement ses capacités portuaires actuelles et d'optimiser les forces propres à chacun de ses ports. Afin d'y arriver, nous devons créer un système résilient et diversifié qui prend appui sur le transport maritime à courte distance ainsi que sur les réseaux de transport ferroviaire et routier. Notre système actuel subit une pression importante en raison des retards dans les ports, de la congestion routière et ferroviaire, de la rareté des terrains industriels, des phénomènes climatiques et de l'incertitude liée à la main-d'œuvre. Développer les infrastructures portuaires le long des voies maritimes du Saint-Laurent, des Grands Lacs et de la côte Ouest à l'extérieur des régions fortement urbanisées, où l'on retrouve la majorité des ports à l'heure actuelle, augmenterait considérablement la capacité de notre réseau pour le transit des cargaisons de marchandises, qu'elles soient transportées par conteneur ou non.

Pour réaliser l'objectif d'élargir le commerce international du Canada, il faut bien cibler les investissements dans les infrastructures. Les décisions qui détermineront où iront les investissements doivent être avantageuses pour les exportations, les importations et les collectivités, pas seulement dans les ports, mais aussi le long des axes de transport du commerce intérieur que j'ai mentionnés précédemment. Il faudrait tenir compte des nouvelles tendances du commerce international et veiller à ce que nos installations portuaires se complètent. Si la priorité est d'accroître la croissance et la diversification, les décisions relatives aux investissements doivent s'éloigner du principe d'accorder la préférence « au premier arrivé avec le plus d'argent ».

Le gouvernement devrait faire le bilan des capacités, des possibilités et des forces de son système portuaire afin de déterminer qu'elles sont les infrastructures manquantes et créer des sources de financement et une stratégie de diversification pour permettre au réseau portuaire de répondre aux besoins des nouveaux marchés commerciaux. Le financement des infrastructures devrait servir à développer les capacités de différents points de services le long des réseaux de transport maritime, fluvial et routier. Les investissements devraient permettre de réduire la congestion et l'impact global sur l'environnement, tout en augmentant la capacité et le débit du système portuaire.

Des modifications doivent être apportées à la réglementation actuelle, car les lois et les règlements qui encadrent les administrations portuaires n'ont pratiquement pas été modifiés depuis 27 ans. Il faudrait revoir la capitalisation des filiales, car les administrations portuaires ont besoin de plus de souplesse pour créer des partenariats qui encouragent les investissements par des tiers et qui libèrent la valeur de leurs bilans financiers.

Moderniser les ports passe non seulement par l'intégration des technologies existantes, mais aussi par le développement de nouvelles technologies pour accroître la capacité et la sécurité de nos ports et de nos voies navigables. Les progrès en matière de modernisation devraient s'étendre à l'ensemble du système de transport, sans isoler l'un ou l'autre de ses éléments, afin d'assurer la fluidité du système et d'en accroître la valeur pour les industries et les consommateurs canadiens.

L'un des éléments clés de ce processus de modernisation devrait être d'intégrer les technologies dans l'éducation et le perfectionnement de la main-d'œuvre. La main-d'œuvre doit être mobilisée pour atteindre les objectifs mutuels à long terme, notamment maintenir les avantages liés à l'emploi dans les régions portuaires et accroître la fiabilité de notre réseau portuaire national.

Je vous remercie du temps que vous m'avez accordé. Je suis prêt à répondre à vos questions.

• (1110)

Le président: Je vous remercie pour votre déclaration préliminaire, monsieur Marr.

[Français]

Madame Farman, vous disposez de cinq minutes pour faire votre déclaration d'ouverture.

Olga Farman (présidente-directrice générale, Administration portuaire de Québec): Merci.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, bonjour.

Je tiens également à saluer mes collègues des ports de Hamilton et de Nanaimo, dont les propos reflètent bien les préoccupations que nous vivons au Québec.

L'objet de vos travaux d'aujourd'hui vise directement la compétitivité du Canada et l'ambition de doubler les exportations en 10 ans. Pour y parvenir, une condition primordiale s'impose: la fiabilité de nos infrastructures existantes. Sans elles, il n'y a ni prévisibilité, ni croissance, ni diversification durable. Depuis un an à la tête du Port de Québec, j'ai mesuré l'importance des infrastructures publiques que nous gérons au service de l'économie canadienne et des chaînes d'approvisionnement. Les moderniser ne consiste pas seulement à

entretenir un bien public, mais à protéger un levier de compétitivité et de souveraineté économique.

Le port de Québec est le plus vieux port du pays et est un maillon essentiel du corridor du Saint-Laurent. Nous manutentionnons annuellement 28 millions de tonnes de marchandises d'une valeur de 15 milliards de dollars. Nous accueillons près de 1 000 navires et soutenons 12 000 emplois. Comme dernier port en eau profonde du Saint-Laurent, notre connexion directe au cœur du continent permet d'accueillir de grands navires et d'offrir des économies d'échelle qui se traduisent par de moindres coûts pour les entreprises et, ultimement, par une meilleure abordabilité pour les Canadiens. En 2025, nos revenus ont dépassé les 70 millions de dollars, ce qui fait de nous le quatrième port en importance au pays. Cependant, cette performance repose sur des quais dont près de la moitié auront plus de 100 ans d'ici 2040.

En janvier dernier, nous en avons eu un rappel concret: 60 mètres de notre quai 25 se sont effondrés. Personne n'a été blessé et le secteur était fermé, mais l'incident illustre ce qui survient lorsque des infrastructures centenaires arrivent en fin de vie, et nous rappelle surtout ce qui nous attend si nous tardons à intervenir: une perte de capacité, des coûts additionnels et une vulnérabilité accrue des chaînes d'approvisionnement.

Nous avons lancé en novembre 2025 le plus important plan d'investissement de notre histoire, que nous estimons à 1,7 milliard de dollars sur 10 ans, pour reconstruire nos infrastructures critiques. Notre objectif est clair: sécuriser nos acquis, renforcer la résilience et nous positionner pour l'avenir. Pour réaliser la première phase de ce plan, pour les quatre prochaines années, nous sollicitons une contribution fédérale de 340 à 380 millions de dollars — environ la moitié des coûts. Ce plan est appuyé par les paliers municipal, provincial et régional ainsi que par le ministre Lightbound. Des investissements privés de 220 millions de dollars sont déjà confirmés pour cette première phase. Les retombées sur 10 ans sont majeures: près de 1,8 milliard de dollars au PIB canadien et 1,1 milliard de dollars en revenus fiscaux. C'est un projet qui protégera notre capacité portuaire à Québec et qui créera de la valeur économique tangible pour notre pays. Ces retombées s'inscrivent dans la logique du corridor du Saint-Laurent où chaque port joue un rôle complémentaire: Montréal ouvre, Québec consolide, Trois-Rivières assure la fluidité, Saguenay et Sept-Îles soutiennent des filières stratégiques. On ne peut pas diversifier nos marchés si les infrastructures ne sont pas résilientes, et on ne peut pas soutenir la croissance sans une certaine redondance dans le corridor. Cette complémentarité ancrée dans chaque région fait la force du réseau.

Le projet de terminal de conteneurs porté par l'entreprise QSL s'appuie directement sur cette complémentarité. Développé sur des installations existantes, sans empiéter dans le fleuve et sans dragage, il ajoutera de la capacité dont le corridor a besoin et réduira les coûts logistiques pour l'est du Québec. Ce n'est pas un projet de déplacement de volume. C'est un projet qui renforcera l'ensemble du corridor. Le dernier budget fédéral identifie d'ailleurs Québec et Hamilton parmi les ports destinés à l'exportation de conteneurs, ce qui confirme cette orientation.

Assurer la résilience du corridor, c'est aussi revoir nos outils. Entretien des infrastructures publiques multigénérationnelles a un coût réel, et les mécanismes actuels ne le reflètent pas toujours. Le moment est venu de moderniser le cadre législatif qui s'applique aux administrations portuaires afin de diversifier prudemment nos leviers et d'aligner notre modèle de gouvernance avec la portée stratégique des actifs que nous gérons.

Le cap est clair. Si nous voulons vraiment diversifier nos marchés et réduire nos vulnérabilités dans un environnement économique et politique mondial des plus instables, nous devons d'abord nous assurer que nos quais et nos installations tiennent le coup. Ce sont les fondations qui permettent au commerce de s'opérer et, surtout, de fructifier chaque jour. Si nous voulons qu'elles continuent de jouer leur rôle pour les prochaines décennies, il faut les moderniser maintenant, pendant qu'on en a encore la maîtrise et avant qu'elles se retrouvent au fond du fleuve, comme notre quai 25. Nous avons un réseau cohérent, des partenaires mobilisés, une vision claire et des projets prêts. Il faut maintenant consolider nos acquis pour que les 50 prochaines années soient à la hauteur des ambitions du Canada.

Merci de votre attention.

• (1115)

Le président: Merci beaucoup, madame Farman.

[Traduction]

Avant de commencer notre série de questions, je tiens à attirer l'attention de nos témoins sur mon carton jaune et mon carton rouge. Le carton jaune signifie que vous devez conclure, et le carton rouge signifie que votre temps de parole est écoulé et que je vais céder la parole à une autre personne.

Sur ce, nous allons commencer notre série de questions avec M. Muys.

Monsieur Muys, vous avez la parole pour six minutes, s'il vous plaît.

Dan Muys (Flamborough—Glanbrook—Brant-Nord, PCC): Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins d'un océan à l'autre.

Ma question s'adresse surtout à Mme Fenn, car, en tant que fier député de la région d'Hamilton, je constate le succès de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa à plein d'égards.

Vous avez parlé d'Hamilton, d'Oshawa et de Niagara, car notre étude porte sur les ports des Grands Lacs, pas seulement celui de Hamilton. Je me réjouis d'entendre parler de Sault Ste. Marie, parce que, bien sûr, le réseau de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs est la quatrième côte du Canada. On l'oublie toujours, pourtant elle fait rouler des milliards de dollars dans l'économie du Sud de l'Ontario.

Dans le budget, le gouvernement a annoncé qu'il allait accroître la présence de l'Agence des services frontaliers du Canada dans la région au moyen de nouvelles installations, ce qui était demandé depuis fort longtemps. Malgré ce petit pas en avant grâce à une demande bien simple, je dirais que l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa a réussi malgré le gouvernement fédéral. Je m'explique. En 2022, le Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement a mené de vastes consultations auxquelles ont participé des experts chevronnés d'un bout à l'autre du pays. Dans son rapport final, il a présenté 8 recommandations immédiates et 13 re-

commandations à moyen terme. Aucune de ces recommandations n'a été mise en œuvre, même si quelques années se sont déjà écoulées depuis la parution du rapport. Puis, comme on le sait, il y a eu le projet de loi C-33, Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada, qui a été présenté en 2022 par un ministre qui a changé cinq fois de portefeuille. Ce projet de loi est mort au Feuilleton quand le premier ministre a déclenché les élections en 2025. C'est peut-être une bonne chose, parce que, franchement, ce projet de loi était terriblement inadéquat. Le Comité s'était d'ailleurs penché sur cette question. Pourtant, les consultations préalables au projet de loi ont été échelonnées sur sept années.

De plus, dans le cadre de notre étude sur les infrastructures portuaires au Canada, nous avons visité des ports d'un océan à l'autre et déposé un rapport. En fait, les membres du Comité s'étaient rendus à Hamilton pour voir les installations, qui sont très impressionnantes.

Il y a eu au moins cinq années de discussions et de bonnes intentions, mais nous ne voyons aucun résultat concret. Est-il juste de dire que les bottines ne suivent pas les babines?

Larissa Fenn: À l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, nous n'avons certainement pas attendu pour élargir nos relations avec les entreprises, optimiser notre rôle en tant que moteur économique et développer le réseau de nos installations portuaires. C'est, entre autres, ce qui a été soulevé au cours de ces nombreuses consultations.

Nous pensons qu'il y a probablement diverses mesures que nous pourrions mettre en œuvre en collaboration avec le gouvernement. Toutefois, d'ici là, nous avons vraiment développé la capacité de rejoindre de nouvelles collectivités le long de la voie maritime des Grands Lacs. À Niagara, nous travaillons avec des partenaires du secteur privé pour mettre en place de nouveaux modèles de gestion des installations riveraines fonctionnelles à Port Colborne et à Thorold, par exemple, et nous avons examiné les possibilités qui nous permettraient d'intégrer des terrains excédentaires du gouvernement fédéral dans notre portefeuille. Nous travaillons en partenariat avec Transports Canada à cet égard.

À notre avis, toutes les mesures entreprises par l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa sont la preuve que les administrations portuaires peuvent avoir un impact positif. Les sommes qui ont été investies dans nos infrastructures ont, de manière générale, généré un ratio de quatre pour un pour ce qui est d'attirer les investissements du secteur privé. Nous considérons que c'est l'une des façons dont les administrations portuaires peuvent réellement renforcer les chaînes d'approvisionnement et accroître la productivité des collectivités où elles entretiennent des liens d'affaires. Nous constatons également à quel point intégrer les actifs portuaires aux activités des collectivités entourant les Grands Lacs génère des retombées. Notre partenariat avec Oshawa est un excellent exemple...

Dan Muys: Je suis désolé. Je veux intervenir à ce stade-ci.

Vous avez certainement mentionné un grand nombre de mesures dans votre déclaration préliminaire. Je ne mâcherai pas mes mots: on parle de toutes ces mesures depuis des années. L'heure n'est plus aux discussions. Nous avons besoin de résultats concrets. Notre économie en dépend, comme vous l'avez si bien dit.

Permettez-moi de revenir sur un point soulevé par l'Association des administrations portuaires canadiennes. Votre collègue Ian Hamilton est l'un des anciens présidents. Cette organisation a déclaré qu'il fallait « simplifier les examens de projet » pour que les grands projets d'infrastructure se concrétisent beaucoup plus rapidement.

Du point de vue de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, les processus d'approbation du gouvernement fédéral ralentissent-ils encore les projets d'expansion ou de modernisation des ports?

• (1120)

Larissa Fenn: Il est certain que plus les projets progressent rapidement, plus vite ils peuvent produire des retombées économiques et avoir une incidence positive pour les Canadiens. Je pense que c'est un aspect particulièrement important dans le contexte actuel où il est question d'un investissement éventuel de 200 millions de dollars à Sault Ste. Marie pour construire un nouveau port public. C'est l'un des sites où il serait extrêmement avantageux d'accélérer le processus d'approbation et l'échéancier pour mettre en œuvre les différentes étapes du projet.

Dan Muys: Permettez-moi de poser une autre question avant de voir le carton rouge.

Je répète que ce sont d'excellents progrès. Ils sont le résultat du leadership de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, de votre leadership et de celui de la Ville d'Hamilton. Je ne pense pas que le gouvernement fédéral ait vraiment contribué à faire avancer les choses, alors voici ma question: selon votre expérience, le gouvernement fédéral a-t-il fait quoi que ce soit qui ait véritablement contribué à régler le problème de goulot d'étranglement dans les ports canadiens?

Larissa Fenn: Eh bien, oui. Pour rendre à César ce qui appartient à César, nous avons travaillé avec le Fonds national des corridors commerciaux à quelques occasions dans le passé. Comme je l'ai mentionné, en 2017, je crois que le Fonds national des corridors commerciaux avait investi 17 millions de dollars dans les infrastructures essentielles. L'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa avait versé une somme équivalente.

Ce printemps, nous allons annoncer la construction à Hamilton de la plus grande raffinerie de sucre au pays, ce qui représente un investissement de 150 millions de dollars. Ce projet a pris appui sur une contribution initiale du Fonds national des corridors commerciaux. Je pense qu'il serait extrêmement utile de mettre en évidence ce type de partenariat et les retombées possibles dans le contexte d'un réseau portuaire plus vaste.

Le président: Merci, madame Fenn.

Nous avons eu des étoiles dans les yeux lorsque vous avez mentionné l'ouverture d'une raffinerie de sucre. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Nous passons maintenant à M. Kelloway. Vous avez la parole pour six minutes.

Mike Kelloway (Sydney—Glace Bay, Lib.): Nous passons du sucre à moi.

Je remercie sincèrement tous les témoins qui sont ici aujourd'hui.

Encore une fois, les travaux dans le cadre de cette étude sont extrêmement importants pour orienter notre pays, notre économie. Le premier ministre Carney a insisté sur le fait que les ports sont l'une des clés pour diversifier notre économie et renforcer nos chaînes

d'approvisionnement en les rendant plus concurrentielles. Chacun d'entre vous a parlé des défis particuliers que les ports doivent relever au quotidien, par exemple les délais de traitement et la capacité des infrastructures. L'intégration des technologies modernes en est un autre, si j'ai bien compris.

Je vais commencer par Mme Fenn, puis je ferai un tour de table.

Si l'on devait trier ces défis... Je comprends qu'ils sont tous très importants et qu'il faut miser sur des solutions axées sur une approche systémique, mais j'essaie de trouver quels sont les plus grands obstacles actuels par rapport à la capacité insuffisante des ports principaux et des ports secondaires. Comment les ports pourraient-ils contribuer à renforcer la chaîne d'approvisionnement et à stimuler l'économie?

Larissa Fenn: Il est certain que les investissements dans les infrastructures sont en tête de liste pour moderniser les ports et leur permettre d'atteindre leur plein potentiel. On constate des lacunes importantes dans l'ensemble des infrastructures fédérales, y compris à Hamilton.

Nous constatons aussi des problèmes en raison de la rapidité du soutien accordé à l'Agence des services frontaliers du Canada. Par conséquent, nous croyons que le processus d'approbation des nouveaux terminaux portuaires devrait se faire à la même vitesse que le processus de développement des capacités commerciales.

Mike Kelloway: C'est très utile.

Monsieur Marr, qu'avez-vous à dire au sujet des principaux obstacles structurels qui freinent les ports canadiens?

Ian Marr: Quand je pense à notre port, ici, à Nanaimo, je sais qu'une attention particulière est accordée à l'effet global de notre travail. Nous avons tiré de nombreux avantages du Fonds national des corridors commerciaux pour faire des progrès à ce chapitre.

De notre point de vue, le principal obstacle est d'établir un lien vers un terminal ferroviaire et de transporter les marchandises par train d'un bout à l'autre du pays. Nous avons récemment inauguré notre terminal à conteneurs, un projet de 105 millions de dollars qui a pris cinq ans pour franchir les étapes bureaucratiques et être approuvé. Durant cette période, la valeur du projet est passée de 105 millions de dollars à environ 160 millions de dollars, ce qui n'aide certainement pas le développement et les partenariats avec des tierces parties. Cependant, en développant la capacité de transport maritime à courte distance, qui, selon nous, est essentiel sur la côte Ouest — et d'autres possibilités d'expansion sont prévues —, nous sommes à même de constater que les lacunes en matière de transport ferroviaire sont réellement un obstacle. Le transport ferroviaire est un élément essentiel pour faciliter le transport des marchandises, surtout dans la vallée du bas Fraser.

• (1125)

Mike Kelloway: Merci.

Madame Farman, qu'avez-vous à dire à ce sujet?

[Français]

Olga Farman: Merci de votre question.

Au-delà de ce que mes collègues vous ont confirmé, je pense que le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux qui a été annoncé dans le dernier budget devient fondamental pour le port de Québec et l'ensemble de mes collègues partout au pays. Nous avons besoin d'une mise en œuvre rapide du programme. Il faut aussi que la reconstruction d'actifs, et pas seulement la création de nouveaux actifs, soit prévue dans les critères d'admissibilité.

[Traduction]

Mike Kelloway: Merci à vous trois d'avoir répondu à cette question. Je voulais examiner les enjeux sous l'angle des défis. J'aimerais maintenant en apprendre davantage sur les solutions.

En ce qui concerne le budget, qui n'a pas encore été adopté, il y a une certaine obstruction par rapport aux mesures annoncées et au financement du fonds pour la souveraineté du Canada dans l'Arctique et le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux. Dans quelle mesure est-ce important pour réaliser des progrès substantiels?

Il a été mentionné aujourd'hui que ce ne sont que des concepts et qu'il faut mettre les choses en pratique. D'accord, examinons la question sous l'angle de passer du concept à la pratique. Au final, l'important est d'aller de l'avant pour concrétiser des investissements totalisant 6 milliards de dollars dans les ports afin qu'ils puissent faire ce qu'ils doivent faire.

Je veux me projeter dans l'avenir. Si ce budget n'est pas adopté, quel sera l'état de la situation par rapport à ce que vous voulez faire avec vos ports respectifs, dans vos régions respectives, dans le but d'aider le Canada à stimuler la prospérité économique, à créer des emplois et à renforcer la chaîne d'approvisionnement? Si le budget n'est pas mis aux voix, ou s'il est rejeté à la suite d'une mise aux voix, quelles seront les répercussions sur vos activités?

J'invite Mme Fenn à répondre en premier.

Larissa Fenn: D'accord. Il ne fait aucun doute que les objectifs du Canada visant à accroître et à diversifier le commerce international, en dehors des États-Unis, ne seront pas réalisables sans accroître la capacité du réseau portuaire. À l'heure actuelle, le réseau portuaire du Canada n'a pas la capacité nécessaire pour réaliser ces ambitions commerciales.

À l'échelle locale, par exemple, il est primordial d'investir dans la construction d'un port public à Sault Ste. Marie, un projet qui emploierait 2 000 personnes dans cette collectivité aux prises avec de grandes difficultés. De plus, la question de la conteneurisation le long de la voie maritime des Grands Lacs ne serait toujours pas réglée, et de nombreux travaux d'entretien essentiels dans tout le réseau à Hamilton, à Oshawa, à Niagara, et ailleurs, n'auraient pas lieu.

Mike Kelloway: Merci beaucoup.

Je vois le carton rouge. Est-ce que cela signifie qu'il me reste 10 secondes, ou est-ce tout? D'accord. J'ai cru bon essayer.

J'aimerais que les deux autres témoins transmettent par écrit au Comité leurs réflexions sur la dernière question que j'ai posée.

Le président: Merci, monsieur Kelloway.

[Français]

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

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

Je vais m'adresser à vous, madame Farman. Je vous souhaite la bienvenue au Comité, même si vous êtes présente de façon virtuelle.

J'ai une première question pour vous. Dans votre présentation, vous avez mentionné que plus de 50 % de vos installations sont âgées de plus de 100 ans, et qu'elles nécessitent un plan d'investissement de 1,6 milliard de dollars sur 10 ans. Comment en arrive-t-on à ce point? Est-ce que c'est dû à un manque d'investissement du gouvernement fédéral, à une mauvaise gestion locale, à d'autres phénomènes, ou à une combinaison de tout ça? Pouvez-vous nous éclairer à ce sujet?

• (1130)

Olga Farman: C'est une excellente question.

Ce n'est manifestement pas un problème de gestion locale, parce que depuis la création du port de Québec, l'entièreté de ses fonds et de ses revenus sont consacrés à la reconstruction ou au maintien des actifs. C'est simplement que, après 100 ans ou 125 ans, les quais arrivent en fin de vie utile. Surtout, comme je vous l'ai mentionné, ils sont en bois donc on s'imagine bien qu'après 100 ans, on n'a pas le choix de reconstruire la structure pour faire face aux changements climatiques. Il y a des défis liés au positionnement du port de Québec vis-à-vis du fleuve Saint-Laurent, à savoir son rehaussement par rapport au fleuve.

Nous avons donc investi et étiré la vie utile de nos infrastructures. Or, nous arrivons à un moment où nous devons carrément reconstruire l'infrastructure, d'où la demande présentée au gouvernement.

Xavier Barsalou-Duval: Si je comprends bien, vous avez fait une demande d'investissement dont le montant se situe autour de 380 millions de dollars. Est-ce que vous avez eu une réponse de la part du gouvernement jusqu'à maintenant?

Olga Farman: En novembre dernier, nous avons présenté à la population et au gouvernement l'ensemble du projet sur les 10 prochaines années. Le gouvernement nous a confirmé que nous devrions soumettre une demande dans le cadre du Fonds pour la diversification des corridors commerciaux. J'ai insisté sur ça tantôt en espérant que le programme sera déployé très rapidement.

Xavier Barsalou-Duval: Quelles seront les conséquences pour le Port de Québec si l'argent n'est pas accordé par le gouvernement canadien?

Olga Farman: Cette question fait mal puisqu'on parlera alors de fermeture de quais. Je vous ai mentionné que le quai 25 s'est malheureusement retrouvé dans le fond du fleuve le 4 janvier dernier. Ça démontre concrètement ce qui arrive lorsqu'un quai est en fin de vie. On parle de perturbation des chaînes d'approvisionnement, de perte de compétitivité, ce qui est important, et d'attractivité internationale. On estime qu'environ 25 % du trafic portuaire pourrait disparaître dans les dix prochaines années si le Port de Québec n'amorce pas, dès cette année, son plan de reconstruction d'infrastructures.

Xavier Barsalou-Duval: On comprend que cet investissement est très critique pour le Port de Québec.

Vous dites que 25 % de ce qui transite par le port pourrait être en péril si jamais il n'y a pas d'investissement. Ai-je bien compris?

Olga Farman: Absolument, parce que ça vise trois secteurs différents qui sont critiques et commercialement très actifs. La perte estimée pourrait carrément être catastrophique pour le Québec si elle devait avoir lieu.

Xavier Barsalou-Duval: Si je comprends bien, cet investissement n'est pas optionnel, mais obligatoire.

Je voudrais maintenant aborder un autre sujet avec vous. Vous avez évoqué un peu plus tôt la question d'un projet avec un partenaire, soit la compagnie QSL. D'une part, pourriez-vous informer les membres du Comité de quoi il s'agit exactement? D'autre part, quel est le rôle du Port de Québec dans le contexte de ce projet?

Olga Farman: Ça fait plusieurs années que le Port de Québec est d'opinion qu'il doit devenir un terminal international pour conteneurs afin de permettre la complémentarité en matière d'accès à ces conteneurs sur le Saint-Laurent.

Il y a deux ans, la compagnie québécoise QSL, dont le siège social est à Québec, a mis sur pied un projet de terminal international pour conteneurs en complémentarité aux activités déjà en cours sur le Saint-Laurent. On parle de retombées économiques estimées à plus de 55 millions de dollars pour une capacité de 200 000 conteneurs par année. On s'appuie sur des espaces déjà disponibles et qui ne nécessitent pas d'empiétement sur le fleuve. Ils n'ont que peu ou pas d'impact sur le plan environnemental. De plus, aucun dragage n'est requis.

Pour répondre plus concrètement à votre question, je dirais que nous sommes présentement en attente de la désignation pour le Port de Québec, tout comme l'est Hamilton. Cette désignation permettra à la compagnie QSL de déposer son projet. Nous pourrions alors l'évaluer et regarder avec elle ainsi qu'avec la population les répercussions sur le quotidien.

Xavier Barsalou-Duval: Qu'en est-il de la relation avec la communauté? J'ai cru comprendre qu'il y a eu des tensions importantes dans le passé entre QSL, la partie syndicale et la communauté à propos de la qualité de l'air. Où se situe le Port par rapport à cela?

En fait, j'aimerais aider les gens à mieux comprendre, parce qu'ils ne font pas toujours la distinction entre le Port et les opérateurs. Où en est-on en matière d'acceptabilité sociale? Pensez-vous que les gens sont prêts à aller de l'avant avec ce projet dans l'état actuel des choses?

• (1135)

Olga Farman: Monsieur Barsalou-Duval, votre question est très juste. Pour moi, c'est une valeur. De plus, ça fait partie de notre plan stratégique. Il y a eu beaucoup de houle au courant des dernières années: soit on communiquait mal soit on ne prenait pas nécessairement le temps de bien aborder les préoccupations soulevées par la population. Le Port de Québec a développé un plan pour ces communautés. Nous les rencontrons de façon systématique et nous abordons ces préoccupations. Nous avons un plan pour soutenir les différentes communautés touchées par les préoccupations liées aux projets.

Nous faisons la distinction entre nos partenaires portuaires et nous-mêmes, mais nous les invitons également à se joindre à nous lors de ces rencontres avec les citoyens. Nous avons d'ailleurs annoncé la Vision Ville-Port avec le maire de Québec il y a quelques semaines.

Xavier Barsalou-Duval: Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, madame Farman.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Madame Kronis, vous avez la parole pour cinq minutes, s'il vous plaît.

Tamara Kronis (Nanaimo—Ladysmith, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur Marr, je suis toujours ravie lorsque nos collègues à Ottawa entendent parler de ce que la côte Ouest peut apporter à l'économie canadienne. Dans votre introduction, j'ai bien aimé votre point de vue réfléchi sur la nécessité d'intégrer les infrastructures d'un bout à l'autre du Canada au moyen d'un système qui tient compte des nouvelles tendances du commerce international, où, bien sûr, le transport maritime à courte distance à partir du port de Nanaimo jouerait un rôle important. J'ai aussi bien aimé l'une de vos réponses précédentes où vous avez parlé des infrastructures essentielles pour développer le plein potentiel de ce système, par exemple un terminal ferroviaire pour faciliter le transport maritime à courte distance à partir de la côte Ouest.

Mon collègue a parlé du budget et de ce qui pourrait malheureusement arriver s'il n'était pas adopté. En fait, j'aimerais vous poser la question opposée. Si le budget était rejeté, quel serait le financement minimal, en dollars, dont le port de Nanaimo aurait besoin pour éviter les conséquences négatives et développer son potentiel pour créer les possibilités qu'il peut offrir?

Ian Marr: Je vous remercie de votre question.

Il faut examiner l'aspect positif du financement annoncé. D'abord, le port de Nanaimo doit définir un plan à long terme en tenant compte du projet dans son ensemble. L'île de Vancouver compte presque 1 million d'habitants, mais aucun port commercial à proprement parler. Toutes les marchandises sont transportées par camion. Il faudrait d'abord rétablir le transport ferroviaire sur l'île et l'harmoniser aux activités du port de Nanaimo pour assurer le transport maritime à courte distance des marchandises jusqu'à Vancouver. Selon nos évaluations initiales et l'estimation des coûts, il en coûterait moins de 1 milliard de dollars pour rétablir le transport ferroviaire dans la vallée du bas Fraser et augmenter la capacité du transport de marchandises d'environ 1,2 à 1,4 million d'équivalent 20 pieds, ou EVP, par année sur l'île de Vancouver. Ainsi, le port de Nanaimo pourrait libérer le port de Vancouver de cette capacité, ce qui contribuerait à améliorer le système d'exportation de marchandises hors du Canada.

Tamara Kronis: Par ailleurs, vous avez parlé de l'explosion des coûts en raison des délais à recevoir le financement — 105 millions de dollars — pour la dernière phase du projet. Quelle serait l'échéance pour le versement de ces fonds si l'on veut éviter des conséquences négatives pour les plans du port de Nanaimo?

Ian Marr: Afin de ne pas compromettre nos plans, le financement devrait être versé d'ici deux ans. Je ne pense pas que les projets pourraient démarrer plus tôt quand tout aura été mis en place. Il y a des commandes à passer, ce qui inclut de fixer les prix. Sinon, les coûts continueront d'augmenter à cause des pressions des marchés.

Tamara Kronis: Dans le contexte du conflit commercial avec les États-Unis — pour lequel le gouvernement n'a toujours pas de solution —, qui a entraîné la fermeture de scieries et des pertes d'emplois sur l'île de Vancouver, pouvez-vous nous dire comment vos plans pourraient contribuer à atténuer certaines des répercussions négatives causées par l'inaction du gouvernement dans le dossier de l'industrie forestière?

Ian Marr: De toute évidence, les plans stimuleraient le domaine de la construction et cela augmenterait les emplois et les revenus pour les collectivités touchées. Les travailleurs s'installent là où ils trouvent des emplois. La main-d'œuvre de l'industrie forestière est qualifiée et capable de se déplacer. Les travailleurs sont prêts à aller là où se trouvent leurs emplois.

J'ajouterais que, à long terme, les nouvelles installations qui seront construites nécessiteront un plus grand nombre de débardeurs et ces derniers auront accès à des emplois permanents. Je pense que c'est très important pour nos collectivités. Cette main-d'œuvre qualifiée fait partie de nos collectivités depuis longtemps et elle est très respectée.

• (1140)

Tamara Kronis: Avant qu'on me montre le carton rouge, j'aimerais que vous me parliez un peu plus de l'importance d'écarter le gouvernement du chemin pour que ces projets avancent le plus rapidement possible afin d'en retirer tous les avantages.

Ian Marr: Je pense que c'est très important.

Prenons l'exemple du processus du Fonds national des corridors commerciaux, nous avons obtenu du financement pour le dernier élément d'infrastructure que nous avons construit et ce projet a été très réussi. J'oserais dire que nous avons fait plus que notre part.

Cependant, il faut agir. Il faut de la cohésion. N'importe quel projet qui touche les eaux ou les ports implique l'intervention de nombreux ministères. Il serait bon d'établir un carrefour de traitement des dossiers pour accélérer les processus, de sorte qu'on n'aurait chaque fois qu'à parler à une seule personne qui prend les décisions.

Le président: Merci, monsieur Marr.

Merci, madame Kronis.

Nous passons maintenant à M. Greaves.

Vous avez la parole pour cinq minutes, s'il vous plaît.

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

Bonjour, chers collègues.

Je souhaite également la bienvenue à mon honorable collègue de Nanaimo. Je vois un surplus d'habitants de l'île de Vancouver à notre réunion ce matin. C'est merveilleux, mais seul M. Marr a eu le bon sens de ne pas quitter la côte Ouest.

Ma question s'adresse à M. Marr.

Merci de vous joindre à nous, monsieur.

J'aimerais vous demander de poursuivre l'esquisse de l'avenir du port de Nanaimo à court et à moyen terme. Par rapport à ce que vous avez mentionné, il est évident que le port de Nanaimo joue un rôle essentiel non seulement pour votre collectivité, mais aussi en tant que principal port de l'île de Vancouver. Nous comprenons également que les ports de la côte Ouest sont absolument essentiels

aux efforts de diversification commerciale du pays, surtout pour ouvrir de nouveaux marchés et accéder à la région de l'Asie-Pacifique.

Pourriez-vous nous donner un aperçu, s'il vous plaît, monsieur Marr, de la façon dont vous envisagez l'évolution du rôle du port de Nanaimo au cours de la prochaine décennie, outre le simple transport d'un plus grand nombre de conteneurs?

Ian Marr: Nous constatons sans l'ombre d'un doute que notre rôle change par rapport à ce que nous avons connu par le passé dans l'industrie forestière, entre autres. Nous nous sommes déjà adaptés. Nous assurons maintenant le transport de véhicules automobiles grâce au réaménagement de nos installations situées au centre-ville de Nanaimo Central. À l'instar du port de Québec, nous avons entretenu ces installations de bois âgées de 60 ans. Nous continuons de les maintenir dans un état fonctionnel. Nous avons bâti une bonne entreprise de transport maritime à courte distance pour l'industrie automobile.

Ce sur quoi nous misons à long terme, c'est le secteur des conteneurs sur l'île de Vancouver, plus précisément le transport des marchandises à destination et en provenance de l'île et d'un bout à l'autre du pays. À notre avis, nous sommes un port intérieur à même l'océan et nous pouvons offrir la souplesse nécessaire pour entreposer et déplacer les conteneurs. Nous avons une plus grande superficie de terrains industriels disponibles. Nous développons des parcs logistiques. Nous collaborons à des partenariats avec les Premières Nations le long du corridor ferroviaire de manière à créer des possibilités d'affaires dans le secteur manufacturier. Nous sommes tournés vers l'avenir.

La vision à long terme est d'étendre ce corridor ferroviaire du sud, où se situe votre région, jusqu'à Campbell River, au nord, et de le relier à Port Alberni pour créer un système entièrement intégré sur l'île de Vancouver et assurer le transport de nos exportations vers l'étranger, mais aussi des importations destinées aux quatre coins du Canada.

Will Greaves: C'est très bien.

Restons sur le sujet des corridors commerciaux.

Monsieur Marr, comme vous le savez, le budget de 2025 propose des investissements dans le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux pour veiller à ce que nos systèmes de transport d'un bout à l'autre du pays aient les capacités nécessaires pour accroître nos exportations.

Si vous aviez l'occasion de tirer parti du plein potentiel de ce programme pour la croissance du port de Nanaimo, à quelle composante de votre plan accorderiez-vous la priorité pour mettre à niveau le port de Nanaimo de manière à le faire passer d'une porte d'entrée régionale en une plaque tournante du transport maritime international à plus grande échelle?

Ian Marr: J'accorderais la priorité à l'ajout d'une extension à notre quai pour que deux grands navires puissent accoster en même temps dans nos installations. Nous avons un accès aux eaux libres et notre quai est en eau profonde, alors il est facile pour les navires d'entrer et de sortir du port. Cette mise à niveau permettrait de réduire les délais. Nous pouvons accueillir les grands navires, même si la plupart d'entre eux n'ont qu'une capacité d'environ 12 000 EVP. La profondeur de l'eau le long de notre quai fait en sorte que de plus gros navires pourraient accoster.

C'est l'investissement le plus important, soit environ 300 millions de dollars, selon nos estimations actuelles. Les revenus additionnels nous permettraient d'investir dans les parcs logistiques, entre autres, pour assurer le transport des marchandises d'un bout à l'autre de l'île et vers le continent. Ces travaux seraient réalisés en partenariat avec l'exploitant du port, l'entreprise DP World.

Nos installations sont très semblables à celles du port de Québec. Notre emplacement repose sur la même structure clé, c'est-à-dire le mouvement de conteneurs en provenance de la zone urbaine congestionnée que j'ai mentionnée plus tôt. Nous devons faire cette mise à niveau et examiner cette problématique avant de prendre ces décisions financières et de simplement distribuer l'argent.

• (1145)

Will Greaves: Ce sont mes dernières secondes, monsieur Marr.

Votre priorité absolue serait d'augmenter la taille de votre installation d'accostage. Est-il juste de dire que d'apporter ces changements au port de Nanaimo, et d'accueillir par le fait même de plus grands navires, exacerberait la pression sur l'infrastructure ferroviaire et routière que vous avez déjà soulevée? Ne faudrait-il pas investir pour accroître la capacité de ces réseaux de transport en parallèle à l'expansion de votre quai?

Ian Marr: Oui, je pense avoir mentionné plus tôt que nous devons examiner comment intégrer l'ensemble des infrastructures. Faudrait-il améliorer les sites actuels, par exemple là où les conteneurs sont débarqués et transportés ou encore là où on a déjà accès au transport ferroviaire? Non, je ne crois pas. Je pense qu'il faudrait investir pour ajouter des installations plus stratégiques, le long du fleuve.

Le président: Merci, monsieur Greaves.

Merci, monsieur Marr.

[Français]

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Madame Farman, nous avons commencé à discuter du projet de terminal de conteneurs de l'entreprise QSL et des besoins en matière de dédouanement.

Pour l'instant, si je ne me trompe pas, il existe sur la côte est des terminaux de conteneurs où le service de dédouanement est intégré. Il s'agit de Montréal, Saint John et Halifax. Par contre, il n'y en aurait pas du côté de Québec.

D'une part, en quoi serait-il nécessaire du côté de Québec d'obtenir ce permis ou ce service de la part du gouvernement fédéral? D'autre part, quel niveau d'engagement le gouvernement a-t-il pris par rapport à ça pour le moment?

Olga Farman: Je vous remercie de vos questions et je vais commencer par répondre à la deuxième.

Dans son budget, le gouvernement fédéral a clairement indiqué qu'il voulait tenter de désigner tant Hamilton que Québec comme ports de conteneurs internationaux. Nous sommes en attente à cet égard. J'espère avoir cette désignation au cours des prochaines semaines.

Pour répondre à votre première question, vous avez raison: il y a déjà des ports qui sont désignés et qui fonctionnent très bien. Notre projet offre une capacité additionnelle pour l'import-export dans

l'est du Canada. Donc, nous visons vraiment le territoire de Québec et de l'est de notre province. Ça constitue une solution qui est complémentaire aux limites opérationnelles de certains ports existants, notamment compte tenu de la profondeur de l'eau, qui est un avantage important pour le port de Québec.

Xavier Barsalou-Duval: Si je comprends bien, vous faites allusion à l'avantage que procure au port de Québec la profondeur de l'eau, comparativement à d'autres ports situés plus loin sur le Saint-Laurent. Le port de Montréal a d'ailleurs un projet d'expansion du côté de Contrecoeur.

Dans quelle mesure votre projet s'imbrique-t-il dans celui du port de Montréal?

Olga Farman: Nous le voyons comme un projet entièrement complémentaire. Donc, le but, c'est d'offrir des économies d'échelle à des lignes maritimes qui vont permettre de renforcer la compétitivité du Saint-Laurent comme point d'entrée pour l'Ontario et l'est du Québec.

Xavier Barsalou-Duval: J'aimerais aborder un dernier élément.

Je sais qu'il ne reste pas beaucoup de temps, mais j'aimerais savoir si on peut s'attendre à avoir des études environnementales pour le projet de l'entreprise QSL.

Olga Farman: Absolument. Ce sera possible dès qu'on lancera le processus d'évaluation environnementale, mais il faut obtenir la désignation comme port international avant de recevoir le projet en tant que tel.

Le président: Merci, madame Farman.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Lawrence.

Monsieur Lawrence, vous avez la parole pour cinq minutes.

Philip Lawrence (Northumberland—Clarke, PCC): Merci.

Mes questions s'adresseront à vous, madame Farman.

Je suis désolé. Mon français est loin d'être aussi bon que celui de Xavier, alors je vais parler en anglais.

Je veux d'abord vous donner la chance de vanter les mérites du port de Québec. Quel est son apport au PIB du Canada? Évidemment, si vous avez les chiffres. De plus, vous pourriez peut-être nous parler un peu du fait qu'il s'agit du port en eau la plus profonde le long de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Olga Farman: Je vous remercie de votre question.

Je suis certaine que votre français est fantastique.

• (1150)

Philip Lawrence: Ce n'est vraiment pas le cas.

Des voix: Oh, oh!

[Français]

Olga Farman: J'aime beaucoup votre question.

Je vais commencer par parler des collègues situés le long du Saint-Laurent. On parle du port de Québec, mais selon moi, que ce soit le port de Saguenay, le port de Trois-Rivières, le port de Sept-Îles ou n'importe quel port provincial — je pense que vous allez rencontrer certains de leurs dirigeants —, ils font tous partie d'un écosystème. Je parle d'ailleurs souvent de complémentarité depuis le début de ma comparution devant le Comité, parce qu'il faut voir cet écosystème comme un tout, qui dessert le Québec, mais aussi, les Grands Lacs.

En réponse à votre première question, je dirais que le port de Québec est le quatrième port canadien en importance pour ce qui est des revenus qu'il génère. On parle de 2 milliards de dollars en retombées annuelles et de 12 000 emplois à partir de Québec, qui sont générés grâce aux 28 millions de tonnes manutentionnées. On parle aussi de plus de 1 000 navires par année.

Si vous me permettez un moment de grande fierté, je vous dirai que nous sommes le chef de file des croisières sur le Saint-Laurent, avec 140 000 croisiéristes en 2025 et plus de 103 escales.

[Traduction]

Philip Lawrence: Merci beaucoup.

J'ai eu l'occasion de voir certaines photos des quais et des apponements. Honnêtement, j'ai été stupéfait. On aurait dit quelque chose qui a été construit par Jacques Cartier il y a très très longtemps. Dans ma région, il y en a un — je crois que c'est le quai 60... Les quais 104 et 106 sont aussi à risque de s'écrouler. Je pense que presque tout le monde — y compris le gouvernement, probablement — convient que ces installations doivent être rénovées.

À quel point les retards sont-ils dommageables? Si vous aviez eu ce financement de 380 millions de dollars il y a deux ou trois ans, où en serait l'avancement de vos travaux aujourd'hui?

[Français]

Olga Farman: Pour ma part, je regarde vers l'avenir. Je suis à la tête du Port depuis un an, et je crois qu'il est fondamental que nous déployions rapidement les investissements nécessaires pour commencer la reconstruction.

Nous avons déjà lancé les appels d'offres, essentiellement, et les appels de qualification.

Dès que l'argent du gouvernement fédéral, mais aussi l'argent du gouvernement provincial, les avoirs propres du Port de Québec et, surtout, les 200 millions de dollars d'investissements privés — qui sont conditionnels aux investissements du fédéral — vont être consolidés, nous allons pouvoir démarrer le projet pour solidifier les quais.

[Traduction]

Philip Lawrence: Merci.

À ce stade-ci, j'aimerais simplement donner avis de la motion suivante. Je ne veux pas en débattre.

Je m'excuse. Cela ne prendra qu'une minute.

On peut y lire ceci:

Que le ministre des Transports, ainsi que des représentants du ministère, soient invités à comparaître pendant deux heures au sujet du budget supplémentaire des dépenses (C) 2025-2026, et que cette réunion ait lieu au moins cinq jours civils avant que le budget supplémentaire des dépenses ne soit présenté à la Chambre.

Je vous remercie pour votre excellent témoignage. Je vous en suis reconnaissant.

Le président: Merci, monsieur Lawrence.

[Français]

Merci, encore une fois, madame Farman.

[Traduction]

Pour conclure le premier tour, nous passons maintenant à Mme Nguyen.

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

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

Je suis heureuse de voir tout le monde aujourd'hui.

Je remercie nos témoins pour leur participation, qu'ils soient à distance ou présents dans la salle.

Ma première question porte sur votre témoignage, monsieur Marr. Vous avez souligné la nécessité d'adopter une approche axée sur l'intégration, pas seulement du système maritime, mais aussi du système ferroviaire, et de tout le reste. D'après vous, quel pourrait être le meilleur rôle ou la meilleure position du gouvernement fédéral pour diriger ce travail en collaboration avec nos partenaires qui sont ici.

J'inviterais chaque témoin à prendre quelques minutes pour partager leurs observations à ce sujet avant que je passe à ma prochaine série de questions.

Ian Marr: Je vais ouvrir la discussion à ce sujet. Merci de me poser la question.

J'imagine que vous faites allusion à l'entité la mieux placée pour agir en tant que carrefour pour diriger ce processus de réflexion et tout ce que cela implique. Le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement a évidemment commencé ce travail. Il s'est penché sur certains aspects et il comprend tous les acteurs du marché. Je crois que nous pourrions prendre appui sur ce qu'il a fait. Il pourrait aussi être nécessaire de déterminer un mandat différent pour encadrer le processus de réflexion. Toutefois, je pense vraiment que la réflexion doit se faire sous un angle plus vaste avec l'objectif d'améliorer le système et non de simplement réparer un pont, un terminal ferroviaire ou autre.

Larissa Fenn: Je peux apporter des précisions. Parce que nous exploitons un réseau portuaire, chaque port est véritablement perçu comme une plaque tournante multimodale. Nos clients nous disent qu'ils ont besoin du bon mode de transport au bon moment pour assurer le transit de leurs cargaisons dans l'un ou l'autre de nos ports. La capacité des administrations portuaires d'investir dans tous les modes de transport est absolument essentielle. C'est ce à quoi nos clients s'attendent.

Je pense que les ports sont des instruments très utiles pour les politiques publiques du gouvernement fédéral parce qu'ils contribuent à offrir diverses modalités pour répondre aux besoins des consommateurs à même les collectivités.

● (1155)

[Français]

Le président: Madame Farman, est-ce que vous voulez ajouter quelque chose?

Olga Farman: Oui. Je complétera en disant qu'il faut moderniser le contexte juridique qui encadre les ports et activer le plus rapidement possible le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux.

[Traduction]

Chi Nguyen: Afin d'intégrer l'ensemble des systèmes, quels changements réglementaires ou opérationnels seraient les plus utiles et avantageux pour attirer de nouveaux expéditeurs internationaux et réduire la dépendance aux portes d'entrée américaines, autant pour les importations que les exportations?

Madame Fenn, voulez-vous commencer?

Larissa Fenn: Bien sûr.

Nous avons déjà mentionné que le processus d'approbation des nouvelles installations pour les conteneurs et les cargaisons devrait être aussi rapide à l'Agence des services frontaliers du Canada qu'au sein des autres ministères. C'est fondamental. Cette rapidité est importante pour nous. Il serait aussi très important d'accélérer le processus de financement des infrastructures et de veiller à ce que les investissements tiennent compte de l'ensemble du système pour optimiser la complémentarité des projets. Je pense que de faciliter la communication ouverte avec le gouvernement pour que nous puissions lui faire part de nos réflexions sans entraves aiderait vraiment à faire avancer les choses plus rapidement.

Chi Nguyen: Madame Farman, voulez-vous ajouter quelque chose?

[Français]

Olga Farman: Absolument. Il faut, le plus rapidement possible, confirmer la désignation des ports complémentaires dans les corridors. Ça changera complètement la situation et ça nous permettra de nous projeter pour les 50 prochaines années.

[Traduction]

Chi Nguyen: Quelqu'un d'autre voudrait ajouter un dernier commentaire à ce sujet?

Ian Marr: Je n'ai pas d'autres commentaires.

Chi Nguyen: D'accord.

Merci, monsieur le président. J'ai terminé.

Le président: Merci.

Je remercie les témoins pour leur présence et leurs témoignages dans le cadre de cette étude très importante. Je vous souhaite à tous une excellente fin de journée.

Chers collègues, nous allons suspendre la séance pendant quelques minutes pour permettre au greffier de préparer notre prochain groupe de témoins, qui comprendra le ministre des Transports.

La séance est suspendue jusqu'à convocation de la présidence.

• (1155)

(Pause)

• (1200)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Chers collègues, conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 11 décembre 2025, le Comité entreprend son étude d'améliorer la sécurité et le service à

la clientèle de VIA Rail, et reprend son étude de soutenir, diversifier et moderniser les ports du Québec et du Canada.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins.

Nous accueillons l'honorable Steven MacKinnon, ministre des Transports.

Nous accueillons également des représentants du ministère des Transports: M. Arun Thangaraj, sous-ministre; M. Serge Bijimine, sous-ministre adjoint, Politiques; et M. Stephen Scott, directeur général, Sécurité et sûreté ferroviaire.

Bienvenue à tous. Je vous remercie de comparaître devant nous aujourd'hui.

Nous allons entrer dans le vif du sujet. Monsieur le ministre, je vous cède la parole pour votre déclaration préliminaire. Vous disposez de cinq minutes.

• (1205)

[Français]

L'hon. Steven MacKinnon (ministre des Transports): Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonjour aux membres du Comité.

Je vous remercie de m'avoir invité à parler des problèmes de VIA Rail qui touchent les passagers, ainsi que de l'avenir des ports canadiens, un sujet central à notre succès économique national, à notre sécurité et à notre souveraineté.

Les Canadiens reconnaissent de plus en plus que notre qualité de vie et notre sécurité économique dépendent d'un transport efficace, fiable et abordable. Nous avons tous vu à quel point elles peuvent être vulnérables.

Ces dernières années, nous avons constaté à quel point les événements météorologiques, les interruptions de travail ou les retards d'approbation touchent directement les Canadiens, que ce soit les passagers de VIA Rail ou les chaînes d'approvisionnement maritimes essentielles à la prospérité économique du Canada.

Je veux être clair: dans le cas de VIA Rail, cette société doit faire mieux. Ce service est essentiel pour relier les communautés partout au Canada et, en tant que ministre des Transports, ma priorité absolue est de veiller à ce que tous les Canadiens demeurent en sécurité sur nos réseaux de transport.

[Traduction]

À la suite des incidents survenus en 2024, le gouvernement a exhorté VIA Rail à mettre à jour son plan d'action pour la gestion des urgences dans les 30 jours et de fournir un rapport indépendant sur ces incidents et la réponse de VIA Rail. Après un examen mené par Transports Canada sur cet événement, le gouvernement a clairement indiqué à l'entreprise VIA Rail qu'elle doit renforcer la formation du personnel, remédier aux défaillances de l'équipement et accorder la priorité au bien-être des passagers en cas d'interruption de service.

En réponse au gouvernement et aux recommandations de l'enquête indépendante, VIA Rail a mis à jour ses protocoles d'intervention et son programme de formation du personnel, instauré de nouvelles mesures pour améliorer les communications avec les passagers et établi une nouvelle procédure de signalement pour inclure plus rapidement les fonctionnaires de Transports Canada lorsque des perturbations majeures se produisent.

Dans les budgets de 2024 et 2025, le gouvernement a accordé des fonds à l'entreprise VIA Rail pour qu'elle remplace sa flotte vieillissante et qu'elle mette en œuvre des technologies permettant d'améliorer la ponctualité. Le fonctionnement optimal de notre système de transport contribue à améliorer la productivité des entreprises, les liens interprovinciaux et le bien-être des Canadiens. C'est particulièrement vrai pour les ports du Canada, qui sont essentiels non seulement pour notre économie et nos chaînes d'approvisionnement, mais aussi pour l'effet de levier stratégique dont notre pays a besoin dans un monde de plus en plus fragmenté, volatil et imprévisible.

Le premier ministre a clairement indiqué que la hausse des droits de douane et du protectionnisme constitue une rupture dans nos rapports avec les États-Unis. Le Canada doit renforcer sa résilience, améliorer sa capacité d'adaptation et se tailler une meilleure position pour saisir les possibilités sur l'échiquier mondial. Nous devons renforcer nos corridors commerciaux stratégiques et investir dans des infrastructures de pointe pour moderniser nos ports, maintenir l'avantage concurrentiel du Canada et réduire notre dépendance à l'égard des États-Unis. Il ne fait aucun doute que les ports canadiens sont des portes d'entrée stratégiques qui peuvent aider notre pays à doubler ses exportations vers de nouveaux marchés à l'échelle internationale.

Aujourd'hui, le secteur maritime du Canada est une puissance économique. Près de 140 milliards de dollars d'exportations et plus de 180 milliards de dollars de marchandises importées pour les Canadiens transitent par nos ports et notre industrie du transport maritime. En 2024, ce sont plus de 360 millions de tonnes de marchandises qui ont transité par ces ports stratégiques.

Cependant, nos ports accusent un retard en matière de modernisation et d'automatisation et ils se classent parmi les moins efficaces du monde industrialisé pour les cargaisons transportées par conteneur. Cela doit changer. C'est pourquoi le gouvernement multiplie ses efforts pour moderniser les ports stratégiques du Canada ainsi que pour aider les administrations portuaires canadiennes à accéder aux investissements du secteur privé, à augmenter leur résilience face aux risques et à adhérer aux normes de protection environnementale et de sécurité les plus élevées. Nous investissons 5 milliards de dollars dans le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux afin de développer l'infrastructure dont le Canada a besoin pour acheminer les produits d'ici vers des marchés diversifiés, renforcer les chaînes d'approvisionnement et ouvrir de nouvelles voies d'exportation.

De plus, le Fonds d'infrastructure pour l'Arctique est assorti d'un financement de 1 milliard de dollars pour appuyer d'autres projets de transport dans le Nord afin d'accroître la présence et la souveraineté du Canada dans l'Arctique, d'améliorer la connectivité entre les collectivités de l'Arctique et du Nord et de renforcer la capacité d'intervention du Canada dans les situations d'urgence. Ces efforts permettront à nos ports et aux Canadiens qui en dépendent d'avoir tous les outils dont ils ont besoin pour réussir dans un monde en évolution rapide.

Le gouvernement reconnaît la nécessité d'être ambitieux et de construire à une vitesse et à une échelle jamais vues depuis des générations, c'est pourquoi il a adopté la Loi visant à bâtir le Canada et créé le Bureau des grands projets afin de simplifier les approbations réglementaires à l'échelon fédéral et d'établir le cadre nécessaire pour accélérer la mise en œuvre des projets.

• (1210)

[Français]

Mon ministère dirige actuellement plusieurs grands projets d'infrastructure de transport qui bénéficient déjà de cette nouvelle approche, y compris l'expansion du terminal à conteneurs de Contrecoeur, au Québec. C'est un mégaprojet soutenu jusqu'à concurrence de 150 millions de dollars dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux. Cette expansion du terminal augmentera la capacité du port de Montréal de près de 60 %, créera des milliers d'emplois et injectera 140 millions de dollars dans l'économie chaque année.

Avec des investissements générationnels, des politiques audacieuses et un engagement clair envers la diversification commerciale et la souveraineté de l'Arctique, nous pouvons bâtir un Canada plus sûr, compétitif et prospère.

Je suis maintenant heureux de répondre aux questions.

Le président: Merci à vous, monsieur le ministre.

[Traduction]

Nous passons maintenant à la période de questions.

Monsieur Albas, la parole est à vous. Vous disposez de six minutes, s'il vous plaît.

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

Merci, monsieur le ministre, et merci à vos adjoints qui vous accompagnent aujourd'hui. Merci, monsieur le sous-ministre. Je suis heureux de vous voir tous. Je vous remercie du travail que vous faites au nom de notre grand pays.

Monsieur le ministre, le Parlement considérait qu'il fallait adopter en toute urgence le projet de loi C-5, ce qui a été fait en seulement 10 jours, en juin de l'année dernière. Vous et votre gouvernement aviez insisté sur le fait que les projets d'intérêt national ne pouvaient tout simplement pas attendre. Pourtant, huit mois se sont écoulés depuis la sanction royale et la liste des projets désignés à l'annexe 1, autrement dit le moteur de la loi, est toujours vide.

Dans votre déclaration préliminaire, vous avez déjà parlé de deux projets distincts soumis au Bureau des grands projets, dont le projet de terminal à conteneurs de Contrecoeur, à Montréal. Comment expliquez-vous que pas un seul projet n'a été officiellement désigné? Quand arrêterez-vous de recommander des projets et signerez-vous le premier document sur les conditions pour lancer les travaux?

L'hon. Steven MacKinnon: Le projet de loi C-5 a bien sûr créé le Bureau des grands projets. J'ai le privilège de travailler en étroite collaboration avec ce dernier dans le cadre de projets sur les transports et de toute autre nature. Ce que je peux vous dire, et les Canadiens devraient le savoir, c'est que notre liste est pleine de projets qui auront une grande incidence sur nos aspirations pour positionner le Canada comme une superpuissance énergétique et sur nos priorités en matière de logistique, d'infrastructures portuaires et de notre réseau de transport. À mon avis, ces projets franchissent extrêmement rapidement les étapes du processus.

Un certain nombre de stratégies et de projets ont été transmis au Bureau des grands projets. Mme Farrell a réuni une équipe très impressionnante pour l'aider à évaluer rapidement ces projets. Lorsqu'il y a des obstacles, leur travail, le mien et celui du gouvernement consiste à intervenir rapidement. Nous aspirons à accomplir de grandes choses plus rapidement que jamais, et le Bureau des grands projets joue un rôle essentiel à cet égard.

Dan Albas: Monsieur le ministre, je conviens qu'il est très important d'accomplir de grandes choses. Malheureusement, nous venons d'entendre l'Administration portuaire de Nanaimo nous dire qu'elle a dû passer par cinq ans de lourdeurs réglementaires, ce qui a fait passer les coûts de 105 millions de dollars à 160 millions de dollars pour un projet. Cela rend le commerce international moins abordable et plus difficile à développer.

Monsieur le ministre, à Calgary, la semaine dernière, vous avez mentionné que le Canada a perdu du terrain sur le plan de la fiabilité. En tant qu'ancien ministre du Travail, vous savez mieux que quiconque que les protocoles volontaires et les décrets provisoires n'offrent pas la stabilité dont notre chaîne d'approvisionnement a besoin. Compte tenu de votre expérience, quelle solution proposez-vous pour mettre fin au cycle des perturbations dans les ports tout en respectant le principe de la négociation collective?

L'hon. Steven MacKinnon: C'est une excellente question. Je vous remercie de me la poser. C'est un dossier sur lequel nous travaillons en ce moment. Monsieur Albas, pour revenir à la première partie de vos observations, il est vrai que le Canada a pris trop de temps à approuver des projets. Nous sommes en train de corriger le tir.

Il est également vrai que la fiabilité du Canada a été malmenée dans le contexte du Code canadien du travail et des conflits de travail. On le constate littéralement: quand un conflit de travail éclate, ou menace de le faire, les navires au large changent de direction, choisissent un autre port et ne reviennent jamais chez nous. Le Canada doit régler ce problème de toute urgence dans l'intérêt des travailleurs et dans l'intérêt de la sécurité et de la prospérité de la chaîne d'approvisionnement de notre pays.

Nous allons consulter les travailleurs, les propriétaires d'entreprises et les exploitants de nos chaînes d'approvisionnement pour mettre en place un processus plus efficace et plus prévisible. Les syndicats et les employeurs n'aiment pas les négociations tardives ni cette pression de la dernière heure. Cela est très néfaste pour les familles et les autres milieux syndiqués d'un bout à l'autre du pays. Je vais répéter ce que j'ai dit quand j'étais ministre du Travail: lorsqu'il y a un risque d'interruption de travail, ou pire, que des interruptions de travail ont lieu, des centaines de milliers d'emplois syndiqués sont en péril dans tout le pays. C'est le cas pour une usine de papier journal, dans ma propre circonscription. Nous voulons rendre ce processus plus ordonné et plus prévisible.

• (1215)

Dan Albas: Je pense qu'il serait avantageux d'améliorer la prévisibilité, y compris sur le plan de la réglementation. Je crois qu'il est légitime de remettre en question la décision de ne pas inclure de mesure à cet effet dans le projet de loi C-5, tout comme la capacité du gouvernement de mettre fin au cycle des perturbations dans les ports tout en respectant le principe de la négociation collective.

Vous dites que le gouvernement veut diversifier notre commerce international. Pourtant, à l'heure actuelle, c'est littéralement le far west au large de la côte de la Colombie-Britannique à cause de la conformité volontaire aux règles sur le mouillage. La situation ne

fait qu'empirer; un incident pourrait survenir et causer des victimes. Quand le gouvernement remplacera-t-il le protocole provisoire de mouillage de 2018 par un cadre législatif contraignant pour la côte de la Colombie-Britannique?

L'hon. Steven MacKinnon: En toute honnêteté, je m'intéresse davantage à la façon dont nous pourrions faciliter le départ des navires pour qu'ils reprennent le large plus rapidement et diminuer le recours au mouillage. Je pense que la solution à long terme pour régler ce problème est d'accroître l'efficacité des ports de manière à rendre l'accostage plus prévisible pour que les navires puissent charger et décharger rapidement leurs cargaisons et reprendre le large vers les marchés étrangers. Le système d'infrastructure actuel ne permet pas toujours d'y arriver. À Vancouver, et dans d'autres ports du pays, les efforts collectifs doivent être axés sur les investissements visant à augmenter cette capacité.

Par ailleurs, je me réjouis que vous ayez fait référence à mon discours à Calgary. L'un des aspects sur lequel j'ai insisté, c'est la nécessité de numériser notre secteur du commerce international pour le rendre sans papier. Cette modernisation de notre système logistique facilitera le travail des expéditeurs maritimes, des exploitants du système ferroviaire et des administrations portuaires, ce qui leur permettra de mieux comprendre et de mieux estimer les temps de déplacement, les durées d'accostage et les goulots d'étranglement. Nous allons travailler très fort sur cet aspect qui touche également l'amélioration des chaînes d'approvisionnement du Canada.

Le président: Merci.

Dan Albas: Je tiens à dire très brièvement, monsieur le ministre, que je comprends votre réponse. Cependant, je pense que vous devriez accorder la même priorité au mouillage qu'à l'efficacité des ports.

L'hon. Steven MacKinnon: J'en prends bonne note.

Le président: Merci, monsieur Albas.

Merci, monsieur le ministre.

Je cède maintenant la parole à M. Greaves.

Monsieur Greaves, vous disposez de six minutes, s'il vous plaît.

Will Greaves: Merci, monsieur le président, c'est une belle matinée. Eh bien, c'est le matin en Colombie-Britannique.

Des voix: Oh, oh!

Will Greaves: Bonjour, monsieur le ministre.

[Français]

Je vous remercie d'être des nôtres aujourd'hui.

[Traduction]

Comme nous l'avons vu au cours des derniers mois, surtout depuis le printemps dernier, le premier ministre a mis l'accent sur l'expansion des relations du Canada avec l'Asie-Pacifique, ce qui est essentiel pour atteindre l'objectif du gouvernement de doubler nos exportations hors des États-Unis au cours de la prochaine décennie. Cela se traduira — par nécessité, je pense — par une augmentation des volumes et du trafic dans les ports de la côte Ouest, notamment en Colombie-Britannique. Malheureusement, comme nous l'avons entendu ce matin, certains ports de la côte Ouest sont déjà aux prises avec des problèmes d'engorgement et de capacité pendant la haute saison.

Monsieur le ministre, pourriez-vous nous en dire plus sur la façon dont le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux pourrait veiller à ce que les ports de la côte Ouest puissent s'adapter à l'augmentation à venir des volumes des échanges commerciaux avec l'Asie-Pacifique sans perpétuer le problème d'engorgement que nous constatons?

L'hon. Steven MacKinnon: Merci pour la question, cher collègue. Monsieur Greaves, je vous remercie de me donner l'occasion de dire à quel point le gouvernement intensifie le temps, les efforts et l'énergie qu'il consacre à faire la bonne chose pour la porte d'entrée du Pacifique. Sans l'ombre d'un doute, il faudra réussir à augmenter la capacité des installations portuaires. Nous sommes également conscients que nous demandons à beaucoup de gens en Colombie-Britannique — en particulier dans la vallée du bas Fraser — d'être ouverts à ces infrastructures.

Le trafic maritime est lourd, comme vous le soulignez. Qu'il s'agisse d'un petit projet, comme réduire les goulots d'étranglement, ou d'un grand projet, comme l'expansion du terminal 2 au port de Roberts Bank — un projet sur lequel nous nous penchons depuis longtemps —, nous travaillons fort pour que ce port, l'Administration portuaire Vancouver Fraser, fonctionne le plus efficacement possible, peu importe le trafic maritime, dans le meilleur intérêt des populations environnantes et de l'économie canadienne.

Le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux sera un ajout important dans notre arsenal d'investissements. Il y a d'autres sources de financement — les ports ont leur propre capacité d'emprunt —, mais nous allons déployer tous les efforts nécessaires pour améliorer la fluidité de la circulation maritime sur la côte Ouest et, par conséquent, rendre l'économie d'exportation plus concurrentielle au Canada.

Will Greaves: Merci, monsieur le ministre.

L'une des choses dont nous parlent les dirigeants de différents ports, mais aussi d'autres personnes qui travaillent dans ce domaine, c'est l'importance des infrastructures un peu moins prestigieuses qui se trouvent à l'arrière-scène, mais qui sont essentielles au maintien des activités portuaires. Je pense notamment aux cales sèches, aux installations mécanisées et aux centres de réparation de navires, qui sont vraiment essentiels au fonctionnement d'une économie maritime.

Pouvez-vous nous en dire davantage sur la façon dont le budget de 2025 et le travail de votre ministère pourraient favoriser à l'avenir le développement de ces infrastructures qui se trouvent en quelque sorte à l'arrière-scène?

• (1220)

L'hon. Steven MacKinnon: Merci beaucoup.

Pour faire suite à ma réponse précédente, certains de ces projets — Contrecoeur, à Montréal, et Roberts Bank — font les manchettes et ils représentent des investissements importants et visibles qui amélioreront la vie des Canadiens et qui favoriseront la prospérité du Canada. En parallèle, comme vous l'avez mentionné, il y a les cales sèches, les terminaux intérieurs, les goulots d'étranglement, les ponts ferroviaires et les lignes secondaires. Il s'agit d'infrastructures plus petites et peut-être moins connues. Elles ne sont pas aussi visibles que les autres, mais il est tout aussi important d'y investir.

Au Canada, il y a beaucoup de points de défaillance uniques dans la logistique et les chaînes d'approvisionnement. Comme je l'ai in-

diqué dans ma réponse précédente, nous voulons être capables de mieux évaluer les défaillances pour les corriger rapidement. Nous ferons ce genre d'investissements dans les collectivités locales pour faciliter le transport des marchandises au pays, accroître les échanges commerciaux entre l'Est et l'Ouest et, évidemment, améliorer l'accès aux installations portuaires sur nos côtes. Ces mesures permettront à leur tour d'améliorer la vie des gens qui vivent à proximité de ces ports.

Will Greaves: Merci, monsieur le ministre.

Monsieur le président, si vous me le permettez, j'aimerais partager le reste du temps qui m'est imparti avec mon distingué collègue du Cap-Breton, qui tient également à vous poser une question.

Mike Kelloway: Merci, monsieur Greaves.

Monsieur le ministre, alors que nous cherchons à tirer parti de ces débouchés internationaux, j'aimerais connaître votre point de vue sur la façon dont les ports peuvent collaborer plutôt que de se livrer concurrence. Vous avez indiqué qu'il est nécessaire d'investir à grande échelle dans les ports. Je me demande comment, d'après vous, nous pouvons nous concentrer sur le secteur privé et les ports et travailler avec eux pour favoriser la collaboration à l'échelle régionale et nationale.

L'hon. Steven MacKinnon: Le Canada est un pays océanique. Si nous voulons accroître les échanges commerciaux qui ne sont pas destinés aux États-Unis, la majeure partie des marchandises doivent transiter par les ports. Le fait est que, à l'heure actuelle, notre capacité portuaire est insuffisante pour atteindre cet objectif. Nous n'avons pas les moyens de dédoubler la capacité. Nous voulons décourager les ports de se livrer concurrence dans des domaines où il y a peut-être trop de capacité et nous concentrer sur des domaines qui présentent un grand potentiel.

Je dirais également que les activités d'exportation dans les ports ne constituent pas le seul moteur économique important du Cap-Breton, votre région. Je pense notamment à des activités comme la réparation de navires et le maintien du cycle de vie de certains grands navires, qu'il s'agisse de navires privés, de navires de croisière — je sais que c'est un secteur commercial important à Esquimalt — ou de navires de la Garde côtière. Ces activités constituent également d'importants moteurs économiques, et nous voulons faire en sorte que les ports soient également capables d'assumer ce travail.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

[Français]

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je vous souhaite la bienvenue au Comité.

En fait, j'espère que le président fera preuve d'indulgence à mon égard pour que je puisse poser une question sur un sujet sur lequel j'ai tenu une conférence de presse il y a une heure. Pour moi, il serait impensable de ne pas vous poser la question, vu que vous êtes devant moi aujourd'hui.

Les organisations de défense des voyageurs déplorent que les promesses du gouvernement d'implanter des réformes des droits des voyageurs en 2023, réformes qui ont été adoptées par le Parlement, n'aient toujours pas été réalisées. Le modèle de recouvrement des coûts auprès des compagnies aériennes n'a pas été mis en place non plus. J'aimerais savoir si ça s'en vient et s'il y a un engagement de votre part à progresser là-dessus.

L'hon. Steven MacKinnon: Nous sommes en train de nous pencher sur le système dans son ensemble. Évidemment, je veux rassurer les gens sur le fait que les passagers ont et auront des droits. Nous savons que c'est un système assez compliqué aujourd'hui et qu'il fonctionne mal, à en juger par la liste des personnes en quête d'une résolution de leurs problèmes relatifs au transport aérien. Donc, nous sommes à l'œuvre. Nous étudions les options, et vous, ce comité et le Parlement, serez les premiers à savoir lorsque nous serons prêts à annoncer notre approche.

• (1225)

Xavier Barsalou-Duval: Je comprends que vous continuez de vous pencher là-dessus, mais, qu'à l'heure actuelle, il n'y a pas d'engagement ferme là-dessus. Puisque je ne veux pas abuser de l'indulgence du président, je vais passer au prochain sujet du jour.

Tout à l'heure, vous avez fait valoir, avec raison, que le Port de Montréal a un projet à Contrecoeur qui devrait permettre une expansion d'environ 60 % de sa capacité de manutention de conteneurs, ce qui est quand même majeur et considérable. C'est un gros projet, mais quand on regarde le bilan du gouvernement fédéral dans ma circonscription, nous voyons que nous avons beaucoup de problèmes liés au fédéral qui sont, de près ou de loin, causés par le développement du terminal de Contrecoeur. Ils ne sont toujours pas réglés, notamment la question de l'érosion des berges. À ce sujet, ce comité a fait un rapport qui préconisait le retour du programme de protection des berges que le gouvernement a abandonné.

De plus, vous avez eu un rapport sur la question des voies ferrées qui préconisait que le gouvernement s'engage, par exemple, à financer des études qui permettraient de déplacer ou, du moins, de reconfigurer des voies ferrées, et des études de faisabilité. Pour ces deux études du Comité, la réponse du gouvernement a été qu'il en prend note et qu'il en prend acte.

À Verchères, nous avons un quai fédéral abandonné depuis plus de 30 ans. C'est un quai fédéral qui semble laisser Ottawa totalement indifférent. La semaine dernière, j'ai appris qu'il y a des terrains contaminés sur le site où le terminal va être construit à Contrecoeur. Ce sont des terrains pour lesquels le Port ne demande pas de permis pour faire des travaux. On ne sait donc pas ce qui va arriver.

Est-ce que vous trouvez qu'il y a un beau bilan du gouvernement fédéral par rapport aux problèmes dans ma circonscription?

L'hon. Steven MacKinnon: Je vais vérifier. Au sujet de Verchères, je vais vous répondre plus tard sur la question du quai...

Xavier Barsalou-Duval: C'est un quai de Pêches et Océans Canada.

L'hon. Steven MacKinnon: C'est un quai de Pêches et Océans Canada, donc nous allons vous donner une réponse plus tard là-dessus.

Pour ce qui est de Contrecoeur, c'est un projet à l'étude depuis de nombreuses années. C'est un mégaprojet nécessaire à l'expansion du port de Montréal. Il représente des emplois, de l'activité écono-

mique et des possibilités d'exportation et d'importation. Dans une optique où nous devons réaliser de grands projets pour réaliser nos grandes ambitions, nous devons bouger. C'est un projet qui a reçu tous ses permis, sauf un pour la construction, si je ne m'abuse. De plus, c'est un projet qui a été longuement débattu et étudié. À un moment donné, une décision doit être prise. La décision a été prise d'aller de l'avant avec le projet de Contrecoeur.

Pour ce qui est des risques environnementaux, si je peux résumer vos observations, je pense que...

Xavier Barsalou-Duval: Ma question ne portait pas là-dessus. Ma question portait sur les nombreuses demandes des gens de ma circonscription envers le gouvernement fédéral qui ont été complètement ignorées. Certaines étaient incluses dans des rapports du Comité envoyés au gouvernement.

Dans ma circonscription, j'entends des questions sur le projet, notamment sur l'aspect ferroviaire et ce qui a trait à l'augmentation de 60 % de la capacité du port de Montréal. Ça va faire beaucoup de conteneurs. Des gens me demandent combien de temps de plus ça va leur prendre pour aller travailler le matin, s'il y a un train. Est-ce que les fondations de leurs maisons vont craquer? Est-ce qu'ils vont entendre constamment du bruit chez eux, au point de ne plus s'entendre respirer dans leurs maisons? Est-ce que les services d'urgence vont être capables de traverser les voies? Des questions bien concrètes soulevées par les gens de chez nous n'ont toujours pas eu de réponses ou, du moins, de réponses satisfaisantes.

De plus, dans un contexte où tous les problèmes que j'ai soulevés par le passé ont fait l'objet d'une fin de non-recevoir de la part du fédéral, comment est-ce que nous pouvons nous attendre à ce que ces problèmes soient traités par Ottawa à l'avenir? C'est ma question pour vous.

L'hon. Steven MacKinnon: Il n'y a pas eu de fin de non-recevoir. Nous voulons toujours être très sensibles aux besoins des communautés qui sont les lieux d'une activité d'envergure, comme c'est le cas à Contrecoeur. Je ne peux pas répondre individuellement, mais je peux vous dire qu'il s'agit d'une modernisation employant des techniques de construction modernes.

Xavier Barsalou-Duval: Par exemple, si nous cherchons à avoir des engagements, pensez-vous que...

Le président: Malheureusement, monsieur Barsalou-Duval, pour que tout le monde soit égal, je ne peux pas vous laisser plus de temps. Toutefois, vous aurez encore l'occasion de poser des questions.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Lawrence.

Monsieur Lawrence, vous disposez de cinq minutes.

• (1230)

Philip Lawrence: Merci, monsieur le président.

Merci d'être ici, monsieur MacKinnon.

Je vais me permettre de m'écarter un peu du sujet parce qu'il s'agit d'une question qui... Honnêtement, vendredi seulement, j'ai reçu deux ou trois appels de gens en larmes. Ils m'appelaient pour me parler du train à grande vitesse et des préoccupations qu'il suscite dans l'Est de l'Ontario et, je suppose, dans certaines régions rurales du Québec également. Les gens sont vraiment inquiets, et j'espère que nous obtiendrons des réponses concrètes de votre part, monsieur le ministre. Je vais simplement vous poser des questions assez concrètes, et j'espère obtenir des réponses.

Quand le tracé final sera-t-il déterminé?

L'hon. Steven MacKinnon: Ce sera cette année.

Philip Lawrence: Merci.

Quand commencera-t-on à procéder aux expropriations et quand les propriétaires en seront-ils avisés?

L'hon. Steven MacKinnon: Si les dispositions sur l'expropriation sont adoptées par le Parlement, la phase d'acquisition des terrains commencera presque immédiatement.

Philip Lawrence: Quel préavis donnera-t-on aux gens quant à l'expropriation, au droit de premier refus ou aux autres limites à l'enregistrement de leur propriété?

L'hon. Steven MacKinnon: Quel préavis...

Philip Lawrence: Combien de temps s'écoulera entre le moment où on leur dira que leur propriété pourrait être expropriée et le moment où on la leur retirera?

L'hon. Steven MacKinnon: Je vous reparlerai de l'échéancier exact, mais il y aura beaucoup de communications. Nous publierons des cartes exhaustives du tracé précis, et des gens seront sur le terrain pour rencontrer les propriétaires.

Le président: Veuillez m'excuser, monsieur le ministre, mais quelqu'un invoque le Règlement.

Chi Nguyen: J'invoque le Règlement. Nous sommes ici pour parler de VIA Rail et des ports. Même si le projet d'Alto me réjouit, je sais que le débat d'aujourd'hui porte sur ces points.

Philip Lawrence: Le ministre est heureux de répondre à mes questions. Je dirais également que l'une des réponses du gouvernement au mauvais service offert par VIA Rail est la création du train à grande vitesse d'Alto, alors j'estime que mes questions cadrent totalement avec le débat d'aujourd'hui.

Le président: Je vous remercie de votre rappel au Règlement, madame Nguyen.

Monsieur Lawrence, c'est un argument valable.

Lorsque vous formulerez vos questions aujourd'hui, veuillez préciser leur lien avec l'étude en cours. Je pense que ce serait utile et que cela nous éviterait des recours au Règlement.

Je vous cède la parole. Nous avons arrêté le chronomètre, alors il vous reste 3 minutes et 10 secondes.

Philip Lawrence: Merci.

Monsieur le ministre, ma prochaine question porte sur les passages à niveau. Les gens conviennent que c'est un objectif louable de pouvoir faire le trajet Ottawa-Toronto en moins de deux heures. C'est formidable. Cependant, l'une des autres préoccupations exprimées par mes concitoyens est que leurs collectivités seront séparées par le train à grande vitesse. Des élèves seront séparés de leur salle de classe, des travailleurs de leur bureau, des agriculteurs de leurs

champs et, ce qui est peut-être le plus troublant, des patients de leur hôpital.

Quelles lignes directrices ou restrictions imposez-vous à Alto en ce qui concerne la distance entre les passages à niveau?

L'hon. Steven MacKinnon: Je tiens à commencer par le début en disant que, la première chose, et la plus importante, c'est qu'il est question d'un corridor de 60 mètres de largeur au maximum. On a publié des cartes, évidemment, pour étudier les options sur la totalité du tracé entre Québec et Toronto.

On mène actuellement des consultations pour connaître l'opinion des gens afin de régler précisément les questions que vous avez soulevées, monsieur Lawrence: « Il faut un passage à niveau ici et des installations pour accommoder le bétail là, et il ne faut pas diviser ce champ-là en deux. » C'est exactement le genre de données anecdotiques et d'autres données qu'Alto cherche à recueillir. Nous sommes évidemment très conscients du genre de préoccupations que vous soulevez.

Je ne peux pas répondre pour chaque endroit le long du tracé de ce projet linéaire de 1 000 kilomètres...

Philip Lawrence: J'en suis conscient.

L'hon. Steven MacKinnon: ... mais, ce que je peux dire, c'est que nous serons très sensibles aux commentaires. J'invite ceux qui ont ce genre de préoccupations ou de questions à participer à la consultation qu'Alto mène en ce moment afin que leur point de vue puisse être entendu.

Si des habitants de votre circonscription vous expriment ce genre de préoccupations, faites-nous-en part, et nous nous efforcerons de leur donner satisfaction.

Philip Lawrence: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Je ne veux pas vous interrompre, mais, ce qui me préoccupe tout particulièrement, et, bien franchement, qui préoccupe les habitants de l'Est de l'Ontario, c'est qu'un grand nombre d'hôpitaux et d'autres infrastructures se situent autour du corridor de l'autoroute 401. Même si le tracé prévu ne faisait qu'un mètre de largeur, s'il n'y a pas de passage à niveau, les gens qui vivent au nord du tracé prévu pourraient devoir faire une heure de route ou deux, au lieu de vingt minutes, pour se rendre à un hôpital. Ainsi, les habitants de nos circonscriptions ont vraiment besoin d'information à ce sujet le plus tôt possible.

L'hon. Steven MacKinnon: Vous et moi avons probablement tous les deux très hâte de connaître le tracé final, et je comprends qu'il suscite des préoccupations à certains endroits.

La phase qui se déroule actuellement est importante justement pour nous permettre d'entendre ces histoires afin que l'accès aux hôpitaux, aux champs, aux exploitations agricoles et ainsi de suite ne soit pas touché. C'est pourquoi nous menons ce processus continu.

• (1235)

Philip Lawrence: J'ai une brève question à poser avant que mon temps de parole ne soit écoulé, monsieur le ministre.

On a dit qu'on effectuerait une analyse financière et que vous avez fait appel à des consultants. Rendez-vous cette information publique et vous engagerez-vous aujourd'hui à la communiquer?

L'hon. Steven MacKinnon: Parlez-vous du train à grande vitesse?

Philip Lawrence: Oui.

L'hon. Steven MacKinnon: Il s'agit d'un projet très transformateur et ambitieux qui nécessitera des investissements importants de la part du gouvernement du Canada. Comme c'est une décision qui sera prise par le Parlement, ce dernier disposera de toutes les informations dont il a besoin pour la prendre.

Le président: Merci, monsieur Lawrence.

Merci, monsieur MacKinnon.

Nous passons maintenant à Mme Nguyen.

Madame Nguyen, vous avez la parole. Vous disposez de cinq minutes.

Chi Nguyen: Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur le ministre. Merci de vous joindre à nous aujourd'hui au comité des transports, l'un des meilleurs comités du Parlement, à mon avis.

Alors que les Canadiens et le gouvernement s'efforcent de diversifier nos exportations et de réduire notre dépendance à l'égard des infrastructures commerciales américaines, pouvez-vous m'expliquer brièvement comment Transports Canada accorde la priorité aux investissements dans les portes d'entrée sous contrôle canadien, comme les ports de la côte Est et de la côte Ouest, mais aussi dans la Voie maritime du Saint-Laurent pour que les exportateurs disposent de solutions de rechange durables sur notre propre territoire?

L'hon. Steven MacKinnon: Je vous remercie d'avoir parlé de la Voie maritime du Saint-Laurent. Comme on l'a fait remarquer à maintes reprises, il s'agit d'une réalisation canadienne unique et d'une infrastructure importante. Nous voulons vraiment retrouver l'esprit qui a animé les investissements dans la voie maritime et nous appuyer sur lui pour relever les défis auxquels nous sommes actuellement confrontés en lien avec les États-Unis.

Malheureusement, la voie maritime est sous-utilisée; elle ne fonctionne pas au maximum de sa capacité. Je pense que la représentante de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa — pour ne nommer qu'un seul port, quoique très important, du réseau des Grands Lacs, sur le Saint-Laurent — en a parlé. Nous voulons qu'il soit plus facile d'accéder à ces ports, et nous voulons pouvoir compter sur leurs services et accroître la part de marché — si je peux m'exprimer ainsi — détenue par le transport maritime pour le transport de marchandises, de produits en vrac et ainsi de suite vers le cœur de l'économie canadienne, qui est concentrée autour des Grands Lacs.

C'est un objectif très important. Cette mesure nous permettrait de retirer beaucoup de camions de l'autoroute 401. C'est un objectif important pour le développement des collectivités où nous serons capables d'améliorer l'accès aux ports. De façon plus générale, je pense qu'il est important que le Canada utilise ses actifs stratégiques comme la Voie maritime du Saint-Laurent de façon beaucoup plus efficace.

Chi Nguyen: Merci.

J'aimerais beaucoup que vous nous parliez des mesures que prend le gouvernement pour renforcer la résilience des chaînes d'approvisionnement nationales, surtout si on songe à l'axe est-ouest et à l'axe nord-sud, afin que les producteurs et les entreprises du Canada soient moins vulnérables aux bouleversements externes qui échappent à notre contrôle.

L'hon. Steven MacKinnon: Tous les gouvernements du Canada ont sous-investi dans les infrastructures et les chaînes d'approvisionnement qui favorisent le commerce. En tant que députés et politiciens, convenons que ces infrastructures ne sont peut-être pas toujours les plus attrayantes. M. Barsalou-Duval vient d'illustrer pourquoi, dans certains cas, des collectivités ne sont pas à l'aise d'accueillir certains de ces actifs. J'ai aussi parlé de la vallée du bas Fraser, en Colombie-Britannique.

Cependant, il faut le faire. Trop d'emplois dans les secteurs manufacturier, minier et énergétique sont bloqués parce que les chaînes d'approvisionnement et les réseaux de transport ne suffisent pas à la demande. Il faut développer les infrastructures de la chaîne d'approvisionnement, à petite et à grande échelle. Il faut élargir la portée de la numérisation et améliorer celle-ci, et renforcer notre capacité à mesurer le rendement des chaînes d'approvisionnement. Comme M. Albas l'a souligné, il faut assurer une meilleure prévisibilité en ce qui concerne les relations de travail dans le secteur en général.

Ce sont des objectifs importants, que nous poursuivrons et dont j'ai parlé à tous les acteurs — dans la mesure du possible — du secteur des transports et d'autres secteurs économiques afin que nous disposions d'un réseau qui fonctionne adéquatement pour les très grandes ambitions que nous avons pour notre économie.

● (1240)

Chi Nguyen: Merci.

J'aimerais en savoir un peu plus sur le rôle que joue le gouvernement fédéral pour soutenir les efforts visant à renforcer la capacité de manutention des exportations au moyen de la modernisation des élévateurs et de l'amélioration des pratiques d'entreposage et de la planification. Comment ces mesures peuvent-elles contribuer à soutenir le réseau des Grands Lacs en particulier, ce qui est bénéfique à la fois pour l'Ontario et pour le Québec?

L'hon. Steven MacKinnon: Toutes les régions de ce grand pays possèdent un potentiel économique non exploité. Ce potentiel économique repose sur notre capacité à transporter des produits de leur point d'origine vers d'autres marchés. Évidemment, nous voulons accroître les échanges commerciaux à l'intérieur du Canada. Nous voulons qu'un fabricant de la Beauce puisse acheminer ses produits en Alberta ainsi qu'en Europe. Dans les deux cas, il faut des chaînes d'approvisionnement adaptables, agiles, modernes, fiables et prévisibles.

Aucun port dans les Grands Lacs ne constitue un premier point d'arrivée au Canada. Le budget précise que, dans le cadre d'une analyse de rentabilisation, nous cherchons à transformer des ports du réseau des Grands Lacs en points d'entrée. Cette mesure aidera les collectivités, de Thunder Bay jusqu'au Saint-Laurent, à réaliser également leurs aspirations économiques.

Le président: Merci, monsieur MacKinnon.

Merci, madame Nguyen.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, la parole est à vous.

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je vais reprendre où j'en étais. Je ne sais pas si vous connaissez ma circonscription. Elle fait 50 kilomètres de long, elle s'étend le long du fleuve Saint-Laurent, et elle est traversée de bord en bord par la voie ferrée. Nous vivons directement tout ce qui se passe sur le fleuve, tout ce qui se passe sur les voies ferrées, et même tout ce qui se passe sur les autoroutes, parce que nous avons l'autoroute 30. Il est évident qu'un projet comme le terminal de Contrecoeur ne peut pas ne pas avoir d'influence. Il va y avoir un certain effet à l'échelle locale. Ne jouons pas à l'autruche. Dans une certaine mesure, le gouvernement demande aux gens de sacrifier une partie de leur qualité de vie.

En parallèle, depuis des années, nous avons des demandes des différentes villes de ma circonscription envers le fédéral, notamment une étude de faisabilité pour le réaménagement de la voie ferrée à Boucherville, un intérêt pour le quai de Verchères, qui est abandonné, et le retour du programme de protection des berges pour les riverains. Pour l'instant, toutes ces demandes n'obtiennent pas de réponse d'Ottawa.

Donc, plutôt que de régler des problèmes, le gouvernement va en ajouter. Est-ce qu'il y a moyen d'avoir des engagements pour régler certains de ces problèmes avant d'en ajouter d'autres?

L'hon. Steven MacKinnon: Monsieur Barsalou-Duval, un jour, nous irons visiter ensemble les lieux en question. C'est avec plaisir que j'analyserai une par une l'ensemble de ces demandes. Certaines sont d'ordre municipal, d'autres sont d'ordre provincial. Si elles ont trait à Transports Canada, ça me fera plaisir de travailler avec vous là-dessus.

Xavier Barsalou-Duval: Donc, vous ne dites pas que vous allez en régler une en particulier. Un exemple concret que je peux vous donner est qu'il n'y a pas eu de consultation à Boucherville ni à Verennes par rapport au projet. Les gens sont un peu dans le noir. Il est sûr que pour tous ces wagons qui vont passer, je ne peux pas ne pas avoir de plans. Comment se fait-il que les gens n'aient pas été informés? Comment se fait-il que, par exemple, on ne dévoile pas le plan de desserte ferroviaire pour le secteur? Ce sont toutes des choses que les gens aimeraient savoir pour qu'il y ait une certaine transparence, et aussi pour envisager et mettre en place des moyens de mitigation pour limiter les inconvénients liés à ce projet.

L'hon. Steven MacKinnon: C'est le Port de Montréal qui est le maître d'œuvre du projet. Je pense que vous et moi pouvons transmettre la demande des résidents sur ces questions.

Xavier Barsalou-Duval: Le rapport dit que c'est le Canadien National qui s'occupe des voies ferrées.

L'hon. Steven MacKinnon: Tous ces gens peuvent se coordonner pour répondre. Je pense qu'il est absolument raisonnable de communiquer les plans précis qui pourront affecter la vie quotidienne des gens dans votre circonscription.

• (1245)

Xavier Barsalou-Duval: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Muys.

Monsieur Muys, vous avez la parole. Vous disposez de cinq minutes.

Dan Muys: Merci, monsieur le président.

Je remercie le ministre et les fonctionnaires du ministère d'être ici.

Bien sûr, la présente réunion visait en partie à parler des retards de VIA Rail, alors je tiens à ce que nous accordions un peu d'amour à cette question parce que nous ne l'avons pas encore fait.

L'hon. Steven MacKinnon: Je me demandais quand il en serait question.

Dan Muys: Exactement. Je siégeais au Comité en janvier 2023, quand il y a eu des phénomènes météorologiques violents partout au pays. Le Comité a tenu une réunion d'urgence à ce moment-là, et nous avons reçu le président de VIA Rail de l'époque. Nous avons été choqués d'apprendre que le ministre de l'époque — c'était il y a cinq ministres — n'était pas en communication avec VIA Rail pendant cette crise nationale, alors que des gens se trouvaient dans une grave situation parce qu'ils étaient coincés dans un train pendant un bon moment. Il y avait aussi de nombreux problèmes liés à cette situation.

Je suis convaincu que vous ne feriez pas une telle chose, monsieur le ministre, mais, comme vous l'avez indiqué dans votre déclaration liminaire, il y a eu d'autres retards et d'autres incidents en 2024. Lors des réunions que nous avons tenues au Comité, il est devenu évident que bon nombre des leçons tirées en 2023 n'ont pas été retenues et que l'on n'a apporté aucun changement en 2024.

Je pense qu'il y a encore beaucoup de doutes en ce qui concerne les retards de trains dans le corridor. C'est ce qu'on nous dit constamment. Même si le projet de train à grande vitesse ne se concrétisera probablement pas avant de nombreuses années — selon moi, l'échéancier est ambitieux —, que ferez-vous précisément pour que l'on s'attaque réellement à ce problème et pour que les changements soient apportés et que l'on en fasse rapport publiquement au Parlement afin que nous puissions déterminer s'il y a réellement eu une amélioration?

L'hon. Steven MacKinnon: VIA Rail est un service important. Convenons qu'au cours des dernières années, le service n'a pas été aussi convivial, fiable ou ponctuel qu'il aurait dû l'être.

J'espère que nous pouvons également convenir que nous vivons dans un pays nordique où les conditions météorologiques sont parfois imprévisibles. Il faut également tenir compte du contexte, à savoir que VIA Rail partage les voies ferrées avec le CN sur de nombreux tronçons du soi-disant corridor et qu'elle n'a pas la priorité sur ces voies. Comme nous voulons assurément que VIA Rail et que le CN collaborent, dans la mesure du possible, et que la situation s'améliore, j'ai très clairement indiqué à la nouvelle haute direction de VIA Rail que je m'attendais à ce qu'elle améliore la situation en tenant compte de ces contraintes. Le service à la clientèle et la communication avec les clients doivent s'améliorer. Il faut assurer la fiabilité du service. Les gens veulent savoir que les trains partiront à l'heure et qu'ils arriveront à l'heure.

Tout le monde comprend — vous, moi et les Canadiens — que des tempêtes et des incidents inusités peuvent se produire, mais, à part cela, je m'attends à ce que VIA Rail contrôle les choses qui sont contrôlables.

Dan Muys: Merci, monsieur le ministre, parce que c'est un élément important pour la clientèle sur ces lignes. Ce n'est pas seulement pendant les tempêtes: les retards sont plus fréquents qu'ils ne devraient l'être.

Permettez-moi de revenir un instant aux ports, monsieur le ministre. L'Association des administrations portuaires canadiennes affirme que le Canada a besoin de « plus de souplesse » et d'« outils financiers plus souples » et qu'il doit « simplifier les examens de projet ». Ce matin, l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, l'Administration portuaire de Nanaïmo et l'Administration portuaire de Québec, entre autres, ont repris ces propos.

Il y a eu le projet de loi C-33, qui, encore une fois, il y a cinq ministres, était nettement insuffisant pour régler certains de ces problèmes. Bien sûr, ce projet de loi est mort au Feuilleton quand le premier ministre a déclenché des élections l'an dernier. L'industrie demande toujours que l'on règle ces problèmes, alors quelles réformes prévoyez-vous mettre en œuvre pour qu'on les règle?

L'hon. Steven MacKinnon: Toutes les réformes.

Dan Muys: Excellent. Quand pouvons-nous espérer les voir être mises en place?

L'hon. Steven MacKinnon: Bientôt.

Dan Muys: Pouvez-vous être plus précis?

• (1250)

L'hon. Steven MacKinnon: Nous débattons très activement de cette question en ce moment.

Dan Muys: Je tiens à souligner qu'une représentante de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa se trouve dans la salle et nous écoute. Je suis sûr qu'elle, son organisme et les administrations portuaires de tout le pays veilleront à ce que vous respectiez cet engagement.

Si vous me le permettez, je vais poser une dernière question. La semaine dernière, au comité des finances, j'ai demandé au président d'Alto si on allait utiliser de l'acier canadien pour le projet. Il s'y est engagé. En 2024, dans une question inscrite au Feuilleton, j'ai demandé si un projet fédéral utilisait de l'acier canadien, et on m'a répondu: « Nous ne faisons pas de suivi à cet égard », ce qui était choquant. Vous engagez-vous à faire en sorte que nous utilisions de l'acier canadien, que nous fassions le suivi de son utilisation et que nous en fassions rapport au Parlement — et pas seulement pour l'acier — pour tous les projets relatifs au transport?

L'hon. Steven MacKinnon: Une chose qui m'a surpris — et je suis sûr que cela surprendrait tous les Canadiens —, c'est que nous ne fabriquons plus d'acier à rail au Canada, du moins jusqu'à maintenant. Alto a lancé un processus avec les producteurs d'acier pour voir ce qu'on peut faire à ce sujet. Nous avons une politique d'achat au Canada. De toute évidence, l'acier est un élément emblématique, important et essentiel du projet, et nous nous attendons à ce que les dispositions de la politique d'achat au Canada soient respectées.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Muys et monsieur le ministre.

Nous allons terminer aujourd'hui par M. Lauzon.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Monsieur MacKinnon, merci d'être des nôtres au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

De nombreux témoins nous ont rappelé que la chaîne d'approvisionnement dans nos ports a besoin d'être fiable, et que la concurrence internationale est importante pour le pays.

Vous en avez aussi parlé dans votre présentation. Nous avons même parlé de résilience en réaction aux changements climatiques.

Mme Farman nous a parlé des conséquences d'une avancée soutenue par des investissements rapides. Elle nous a parlé de deux volets, à savoir le maintien des infrastructures et l'innovation. Elle nous a aussi parlé de l'innovation en matière de faisabilité, de logistiques et de technique, entre autres.

Quelle est votre position sur le maintien des actifs existants? D'après vous, est-il nécessaire d'investir massivement dans des installations vieillissantes construites il y a plus de 100 ans?

L'hon. Steven MacKinnon: Je remercie mon collègue de l'Outaouais.

Nous comprenons l'un comme l'autre à quel point il est important d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes. Effectivement, comme nous l'avons vu par les commentaires de M. Barsalou-Duval et d'autres personnes, ça peut déranger. Lorsqu'une infrastructure est en place, comme dans le cas du port de Québec, on veut évidemment optimiser son utilisation. Dans le cas du port de Québec, il y a des quais vétustes, et certaines installations ne suffisent plus à faire fonctionner cette infrastructure très importante.

Vous m'avez aussi entendu parler de la Voie maritime du Saint-Laurent, une infrastructure stratégique sous-utilisée. Utiliser les infrastructures qu'on a et en tirer le maximum coûte moins cher, et est plus rapide et optimal. Ça permet de créer de la richesse à partir de ce qu'on a déjà.

Cela étant dit, cette mesure ne suffit pas à réaliser nos ambitions commerciales et économiques. C'est donc pour ça que l'expansion du port de Montréal, une infrastructure névralgique, est essentielle pour l'ensemble de l'économie canadienne. Il est également essentiel de faire des expansions sur la côte du Pacifique, notamment à Vancouver et ailleurs.

Nous visons d'abord l'optimisation des infrastructures existantes, mais nous lançons aussi des projets d'expansion très attendus dans certaines installations importantes.

Stéphane Lauzon: Vous travaillez aussi avec des partenaires du secteur privé, n'est-ce pas?

L'hon. Steven MacKinnon: Le montage financier de ces projets est toujours compliqué. Les ports ont une certaine capacité d'emprunt. Des fois, il faut leur fournir un soutien financier supplémentaire, comme c'est le cas pour le Port de Montréal, et comme ce sera manifestement le cas pour le Port de Québec. La Banque de l'infrastructure du Canada peut participer. Il y a d'autres intervenants, notamment le secteur privé, et j'en passe.

Chaque projet est développé sur mesure.

• (1255)

Stéphane Lauzon: Chaque projet est développé à sa juste valeur, selon les besoins. Est-ce exact?

L'hon. Steven MacKinnon: Absolument.

Quant au processus touchant la diversification des corridors, les 5 milliards de dollars seront rendus disponibles rapidement pour pouvoir évaluer l'ensemble des projets à l'échelle nationale.

Stéphane Lauzon: Monsieur le ministre, il est important d'adopter le budget le plus rapidement possible pour que le dossier progresse.

L'hon. Steven MacKinnon: Nous voulons absolument passer en mode « action » et « mise en œuvre » le plus rapidement possible. Ce sera bénéfique pour les Canadiens, pour les emplois, pour notre économie et pour l'ensemble de l'œuvre.

Stéphane Lauzon: Monsieur le président, comme vous le savez, nous avons reçu des témoins de Nanaimo, d'Hamilton et de Québec. Nous avons reçu de nombreuses autres personnes.

Par ailleurs, j'ai eu la chance d'être le secrétaire parlementaire de la ministre du Développement économique rural. Je sais donc que les petites et moyennes entreprises de partout au Canada dépendent souvent de l'approvisionnement et des ports, entre autres. Or on parle toujours des grands centres. Nous avons parlé d'Hamilton et de Nanaimo. J'ai eu la chance de visiter le port de Nanaimo et celui de Québec.

Pouvez-vous nous parler de l'importance de la chaîne d'approvisionnement pour le milieu rural et les petites entreprises existantes qu'on veut garder ou maintenir? Pouvez-vous nous en parler un peu?

L'hon. Steven MacKinnon: Absolument, mais parlons des minéraux critiques et des communautés abritant des scieries qui ont besoin de ces services.

Dans ma région, il y a une usine de papier journal. Vous aussi, dans votre région, vous avez une installation importante, Papiers White Birch, qui dépend non pas d'une ligne ferroviaire de classe 1, mais d'une ligne qui relie ma région au chemin de fer de classe 1. Lorsque le service n'est pas fiable, la prévisibilité n'est pas là et ces industries souffrent. On ne peut pas entreposer le papier journal dehors, mais l'usine doit continuer de produire. On doit donc absolument offrir, notamment dans le cas de l'Outaouais, des services

fiables le long des chaînes d'approvisionnement et des chemins de fer, petits et grands, et relier le plus de communautés possible.

Ce ne sera pas toujours fait grâce à des chemins de fer. C'est aussi pour ça qu'on doit absolument se pencher sur la question d'avoir plus de terminaux intermodaux reliant le secteur du camionnage, le secteur maritime lorsque c'est possible, et le secteur ferroviaire. Ces installations elles-mêmes créent de l'activité économique et des emplois.

Je souhaite donc développer ce secteur des terminaux intermodaux.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le ministre.

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Merci, monsieur le ministre, d'avoir parlé au moins une fois des terminaux intermodaux au cours du débat d'aujourd'hui. Je suis sûr que notre ancien collègue M. Badawey vous en sera très reconnaissant, monsieur.

L'hon. Steven MacKinnon: Je suis surpris qu'il ait fallu autant de temps pour en parler, monsieur le président.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Au nom de tous les membres du Comité, je tiens à vous remercier, monsieur le ministre, ainsi que les fonctionnaires de votre ministère, du temps que vous nous avez généreusement accordé aujourd'hui.

Sur ce, chers collègues, la séance est levée. J'ai hâte de vous revoir tous mercredi.

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>