



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

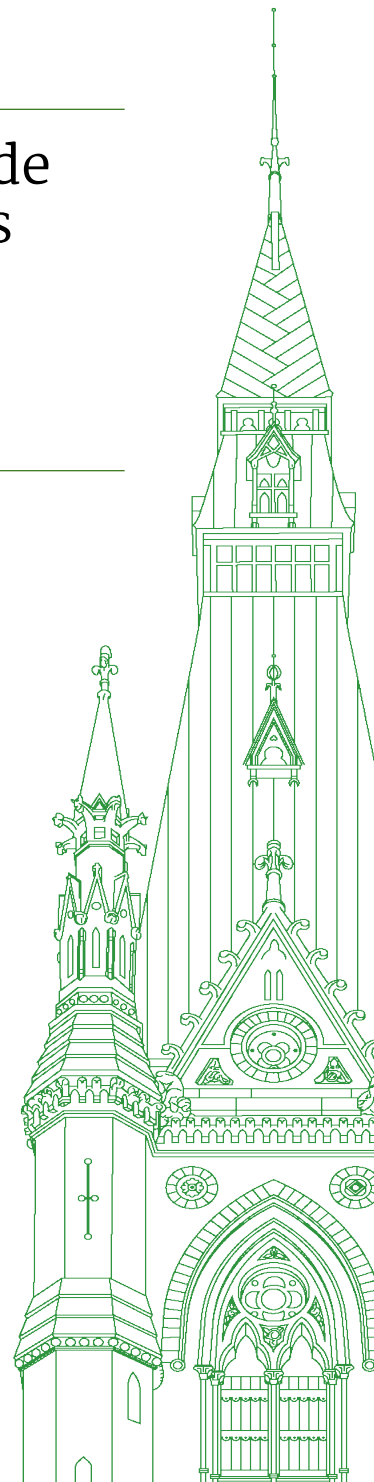
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 023

Le mercredi 25 février 2026

Président : Peter Schiefke



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

Le mercredi 25 février 2026

• (1630)

[Traduction]

Le président (Peter Schiefke (Vaudreuil, Lib.)): Je déclare la séance ouverte. Bienvenue à la 23^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et aux motions adoptées par le Comité les jeudis 18 septembre et 11 décembre 2025, nous poursuivons notre étude sur le financement de nouveaux navires pour British Columbia Ferry Services Inc., octroyé par la Banque de l'infrastructure du Canada.

En application du Règlement, notre réunion se déroule en mode hybride.

J'aimerais maintenant faire quelques remarques à l'intention des témoins et des députés.

Veuillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Pour ceux et celles qui sont en vidéoconférence, cliquez sur l'icône du microphone pour l'activer. On vous demanderait de vous mettre en sourdine à la fin de votre intervention. Dans le bas de l'écran, vous pouvez sélectionner le canal qui vous convient, soit l'anglais, le français ou l'original. Pour m'indiquer que vous souhaitez prendre la parole, veuillez utiliser la fonction « main levée ». Aux participants en présentiel, vous avez une oreillette à votre disposition et pouvez choisir le canal désiré. Veuillez lever la main si vous souhaitez intervenir.

Je rappelle à tous les députés qu'il faut toujours s'adresser à la présidence. Le greffier et moi allons prendre note, dans l'ordre, de ceux qui veulent prendre la parole. Nous allons faire de notre mieux et vous remercions pour votre collaboration.

Mes chers collègues, j'aimerais maintenant présenter les témoins que nous entendrons en première heure de séance.

Nous accueillons l'honorable Gary Anandasangaree, ministre de la Sécurité publique. Le ministre est accompagné de M. Richard Bilodeau, sous-ministre adjoint principal, secteur de la sécurité nationale et de la cybersécurité, au ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile, et de Mme Vanessa Lloyd, directrice adjointe des opérations au Service canadien du renseignement de sécurité.

Je vous souhaite la bienvenue, madame, messieurs.

Monsieur le ministre, nous allons commencer sans tarder, car nous avons hâte d'avoir un échange avec vous. C'est avec plaisir que je vous donne la parole pour votre déclaration liminaire de cinq minutes.

L'hon. Gary Anandasangaree (ministre de la Sécurité publique): Merci, monsieur le président. Mes remarques liminaires

seront très brèves, de façon à dégager du temps pour un échange avec les députés.

Avant de commencer, je tiens à reconnaître que nous sommes réunis sur le territoire traditionnel et non cédé du peuple algonquin anishinaabe.

[Français]

Je vous remercie, monsieur le président, membres du Comité, de m'avoir invité à comparaître devant vous aujourd'hui.

[Traduction]

Bien des résidents de la Colombie-Britannique, et en particulier ceux qui vivent sur les îles côtières, comptent sur les traversiers pour rejoindre le continent. L'année dernière, BC Ferries a décidé de faire construire ses traversiers à l'étranger. Après examen du dossier, la province a appuyé cette décision, à la lumière de la demande croissante pour ce service et des besoins de la population.

Le Comité s'inquiète des conséquences de ce marché pour notre sécurité nationale, et cela est compréhensible. En vertu de la Loi sur Investissement Canada, le ministère de la Sécurité publique peut examiner, à des fins de sécurité, des investissements directs étrangers qui sont faits au pays. Il ne peut, toutefois, examiner des marchés conclus à l'échelle provinciale. Le ministère n'aurait donc pas pu faire un examen de ce dossier pour des fins de sécurité nationale. Les fonctionnaires du ministère ont eu des discussions avec BC Ferries, mais seulement après que Transports Canada nous eut contactés. BC Ferries avait déjà pris une décision au sujet de ses futurs navires.

[Français]

Notre gouvernement entreprend actuellement plusieurs initiatives pour renforcer la sécurité économique et nationale ainsi que notre souveraineté quant aux menaces, lesquelles sont en constante évolution.

[Traduction]

Le gouvernement cherche sans relâche à protéger et à favoriser la sécurité économique du Canada, en soutenant la collaboration nationale et internationale et en cernant ses priorités les plus importantes. La croissance du pays et sa souveraineté sont intimement liées au renforcement de notre sécurité économique. Toute la fonction publique doit être mobilisée, à tous les niveaux de l'État, aux côtés du secteur privé, des communautés et partenaires autochtones, des universitaires et de nos alliés internationaux.

Merci encore une fois, monsieur le président, de m'avoir invité pour cet échange. Je serai heureux de vous entendre et de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Nous allons maintenant passer à un échange avec les députés, en commençant par M. Albas.

Monsieur Albas, vous avez la parole pour six minutes.

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

Merci à vous, monsieur le ministre, et à vos collaborateurs pour le travail que vous faites au nom du Canada.

Monsieur le ministre, la Chine est-elle le nouvel allié stratégique du gouvernement? Ou la Chine est-elle, comme l'ont indiqué à maintes reprises nos agences de sécurité, la menace la plus active et la plus avancée contre la cybersécurité du Canada? Elle ne peut, monsieur, être les deux à la fois.

L'hon. Gary Anandasangaree: Le premier ministre a dit qu'il convient de collaborer avec nos partenaires commerciaux tels qu'ils sont. Ils ne sont pas comme on voudrait qu'ils soient. Permettez-moi, justement, de vous dire quelques mots au sujet du travail que fait le premier ministre. Nous traversons, comme vous le savez, une période difficile avec les États-Unis, avec qui nous avons une relation commerciale privilégiée. Le gouvernement a donc entrepris d'élargir ses relations commerciales à l'échelle internationale, y compris avec la Chine. Nous avons pour objectif d'augmenter nos échanges commerciaux de 50 % d'ici les prochaines années, et le voyage du premier ministre en Inde, en Australie et au Japon dans les jours à venir s'inscrit, à mon avis, dans cet objectif. Cette augmentation de notre activité commerciale va compenser les difficultés que nous connaissons au sud de la frontière et nous permettre de protéger notre sécurité économique et d'éviter les mises à pied.

• (1635)

Dan Albas: Premièrement, vos propos n'ont aucun sens. On donne des emplois, en l'occurrence, non pas à nos concitoyens, mais à un chantier maritime hybride en Chine. Et deuxièmement, monsieur le ministre, laissez-vous entendre que notre sécurité nationale est subordonnée à nos intérêts commerciaux? Il m'importe de bien comprendre ce que vous avancez.

L'hon. Gary Anandasangaree: Je pense qu'on peut veiller aux deux.

Nous sommes arrivés à une entente avec la Chine sur la sécurité. Nous avons en effet conclu, comme vous le savez, un protocole d'entente avec la Chine le mois dernier, lors de la visite du premier ministre. Les hauts fonctionnaires à mes côtés pourront vous en dire plus au besoin. Nous cherchons aussi, en parallèle, à renforcer notre relation commerciale. C'est ce que nous faisons avec l'Inde et bien d'autres pays. Je pense qu'on peut veiller à la fois à la sécurité et à nos intérêts économiques. C'est d'ailleurs ce qu'exige la situation qui est la nôtre.

Dan Albas: Justement, au sujet des fonctionnaires, monsieur le ministre. Dans le document non classifié que le ministère des Transports nous a envoyé, on nous dit que, selon certains médias, des appareils de surveillance ont été intégrés au matériel, à savoir les ports, les grues et les drones. On s'inquiète de la présence de capteurs cachés et de technologie destinée à la collecte de données dans des moyens de transport produits à l'étranger.

À la lumière de ce document, le ministère de la Sécurité publique peut-il confirmer qu'il n'y aura pas de technologie de surveillance intégrée, ni dans le matériel ni dans les logiciels, dans ces traversiers construits en Chine? Le ministère en a-t-il fait un examen pour protéger notre sécurité nationale?

L'hon. Gary Anandasangaree: Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration liminaire, aucun examen de la sécurité n'a été fait. Nos agences de sécurité nationale n'ont pas pour vocation de faire ce type d'examen. Ce marché a été passé par BC Ferries et la province de la Colombie-Britannique. Nos agences de sécurité n'ont pas du tout pour fonction d'examiner ce type de marché.

Dan Albas: Il m'est inconcevable, monsieur le ministre, qu'aucun examen de sécurité n'ait été fait.

Le ministère des Transports nous dit clairement que les lois canadiennes ne permettent pas de gérer les risques que présentent ces traversiers et que les contrôles existants ne concernent que le fonctionnement et la sûreté, et non la sécurité nationale. On cite notamment la surveillance ou l'accès non autorisé aux données.

Pourquoi le ministère de la Sécurité publique permettrait-il l'importation de ces traversiers avant que le gouvernement ne modifie les lois? Qu'avez-vous à dire à ce sujet, monsieur?

L'hon. Gary Anandasangaree: Monsieur Albas, je ne veux pas dénigrer votre compréhension du fédéralisme canadien, mais je vais prendre un instant pour dire que nous sommes le gouvernement fédéral. Comme vous le savez, cet approvisionnement en particulier a été réalisé par la Colombie-Britannique, qui avait le pouvoir de le faire. Cette province a ses propres lois et directives à suivre. C'est bien dans ce contexte que cet approvisionnement particulier a été fait.

Dan Albas: Sécurité publique Canada n'a mené aucun examen de sécurité. Les gens de Transports Canada nous disent qu'il y a des lacunes législatives et que ce genre d'approvisionnement n'est pas couvert.

Monsieur le ministre, à Transports Canada, on nous prévient aussi que les navires construits en Chine auront accès aux cours d'eau canadiens et pourraient recueillir de l'information sur l'infrastructure sous-marine essentielle... ainsi que sur une route d'approvisionnement essentielle en Amérique du Nord.

Monsieur le ministre, comment Sécurité publique Canada évalue-t-il la menace relative à la cartographie, au balayage ou à d'autres moyens de recueillir de l'information par des traversiers construits à l'étranger sur les câbles sous-marins ou d'autres infrastructures de données importantes?

L'hon. Gary Anandasangaree: Tout véhicule et tout navire qui vient ici doit respecter les normes canadiennes.

Dan Albas: Vous avez dit qu'il n'y avait pas d'examen, monsieur.

L'hon. Gary Anandasangaree: Ce sont deux choses différentes.

Dan Albas: Transports Canada a mené un examen de sécurité.

L'hon. Gary Anandasangaree: D'un côté, il y a l'examen, et de l'autre, les mesures de protection qui sont en place.

Dans ce cas particulier, c'est le gouvernement de la Colombie-Britannique qui a fait l'acquisition de ces navires.

Dan Albas: Le gouvernement de la Colombie-Britannique aurait le droit de mettre notre sécurité nationale et les Canadiens à risque. Est-ce bien ce que vous dites, monsieur?

L'hon. Gary Anandasangaree: Ce que je dis, c'est qu'il a la prérogative de...

Dan Albas: Il a la prérogative...

L'hon. Gary Anandasangaree: faire des approvisionnements selon ses lois et ses règles. Dans le cas présent, c'est exactement ce qui est arrivé.

Toutefois, les véhicules, que ce soit des véhicules électriques ou ces navires dont on fait l'acquisition, doivent respecter les normes canadiennes.

Dan Albas: Monsieur le président, je vais juste prendre un instant.

Dans les faits, ces navires sont visés par un droit de douane de 25 %. L'ASFC est l'agence censée recueillir les droits de douane, à moins qu'il y ait un décret de remise. Le gouvernement prévoit-il donner un passe-droit à ces navires bâtis à l'étranger, excluant ainsi les travailleurs canadiens tout en permettant à BC Ferries d'acheter des traversiers moins chers aux dépens de notre industrie?

Est-ce bien votre réponse, monsieur?

• (1640)

L'hon. Gary Anandasangaree: Comme vous le savez, l'ASFC est une agence indépendante. Aucun témoin ne la représente ici aujourd'hui. Si vous voulez obtenir plus de renseignements, je le ferai avec plaisir.

Dan Albas: Cependant, votre ministère est spécifiquement nommé dans le Tarif des douanes. Avec cette réponse...

Le président: Merci, monsieur Albas.

Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Nous passons à M. Greaves.

Monsieur Greaves, la parole est à vous pour six minutes.

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

Bonjour aux témoins.

Monsieur le ministre, merci beaucoup de vous joindre à nous aujourd'hui.

En tant que député de Victoria, comme vous le savez, je représente des électeurs qui comptent sur BC Ferries. Ces traversiers sont une infrastructure essentielle de notre région du pays. Ils sont nécessaires au quotidien pour la croissance économique. Ils assurent la vitalité et la connectivité de toute la province ainsi que toutes sortes de services pour toute la côte Ouest du Canada.

Les gens de ma communauté savent de première main que la flotte vieillissante de BC Ferries cause des problèmes réels qui minent notre productivité économique et la diversité économique de la côte Ouest. De notre point de vue, les nouveaux traversiers sont nécessaires et honnêtement, nous en aurions déjà besoin.

Dans la même veine, sachant que le chantier naval de Chine qu'a sélectionné BC Ferries pour construire ces nouveaux navires a aussi produit des traversiers utilisés par nombre de nos alliés — notamment, la France et le Danemark —, je me demande si vous pourriez clarifier une chose. Je vais vous poser une question très directe. Est-ce que Sécurité publique Canada a des raisons de croire que cet approvisionnement de nouveaux navires par BC Ferries pose un risque à la sécurité nationale du pays?

L'hon. Gary Anandasangaree: Merci de votre question.

Pour commencer, permettez-moi simplement de commenter le besoin de services de traversiers accrus en Colombie-Britannique. J'ai tenté de me rendre à Victoria et à Nanaimo à partir de Vancouver à quelques reprises, et j'ai parfois eu du mal à arriver au traversier à temps. Comme vous le savez, les autres modes de transport dépendent de la météo dans bien des cas, et souvent, ils ne fonc-

tionnent pas et nous ne pouvons pas voyager. Je reconnais pleinement les besoins de votre communauté en Colombie-Britannique ainsi que ceux des gens de Victoria, de Nanaimo et d'autres grandes villes où ces traversiers seront utilisés.

Cela dit, je pense qu'il est approprié que les représentants de la sécurité nationale répondent à cette question concernant les navires eux-mêmes.

Nous allons commencer par Mme Lloyd, puis nous passerons à M. Bilodeau.

Vanessa Lloyd (sous-directrice, Service canadien du renseignement de sécurité): Merci beaucoup de cette question.

Par l'intermédiaire de la présidence, je commencerais en rassurant les membres du Comité. Toute la communauté de la sécurité nationale, y compris le SCRS, prend la question au sérieux et mène des enquêtes en continu, surveille les menaces et, au besoin, les atténue au quotidien.

Comme le ministre l'a dit, dans le cas présent, l'approvisionnement de ces navires n'a pas fait l'objet d'un examen. Vous comprendrez que, compte tenu des préoccupations soulevées par l'ancien ministre des Transports en matière de sécurité nationale, nous sommes au fait de ce risque.

Je peux vous expliquer ce que nous faisons en pareil cas. Nous nous assurons de discuter avec les parties prenantes provinciales et à tous les échelons du gouvernement ainsi qu'avec nos partenaires de l'industrie. Nous voulons garantir que ces entités ont l'occasion de nous signaler — par exemple, au Service canadien du renseignement de sécurité — toute préoccupation durant la construction et la durée du contrat.

Comme le ministre l'a mentionné, il y a aussi les véhicules connectés. Ce n'est pas le cas de ces traversiers, donc certaines craintes que vous pourriez avoir en matière de souveraineté des données ou autres concernant les véhicules électriques ne s'appliquent pas ici. Cela dit, ce sont les représentants de Transports Canada qui pourraient mieux vous renseigner sur la technologie que contiennent ces traversiers en particulier.

Richard Bilodeau (sous-ministre adjoint principal, Secteur de la sécurité nationale et de la cybersécurité, ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile): Merci beaucoup, monsieur le président.

Concernant notre trousse d'outils, j'ajouterais que le projet de loi C-8 actuellement étudié en comité parlementaire comprend des dispositions à la partie 2 qui portent sur les cybersystèmes essentiels dans les secteurs sous réglementation fédérale — comme les transports. Cela va rehausser les protections en place pour les transports et d'autres secteurs, comme l'énergie, les télécommunications et les finances. Ces outils importants font présentement l'objet d'une étude et seront pertinents pour le secteur des transports.

Will Greaves: Merci beaucoup de ces réponses, monsieur le ministre. Merci aux fonctionnaires.

Monsieur le ministre, vous avez dit dans votre déclaration que Sécurité publique Canada n'examine pas les décisions d'approvisionnement provinciales. J'ai une question à ce propos. Du point de vue de votre ministère et des fonctionnaires qui travaillent au service de notre pays, serait-il faisable et légal pour le gouvernement fédéral de s'immiscer dans les décisions provinciales alors que dans notre système fédéral, ces décisions reviennent au bout du compte aux provinces?

• (1645)

L'hon. Gary Anandasangaree: À l'heure actuelle, le mandat de mener de tels examens relève de la Loi sur Investissement Canada. Nous examinons fréquemment les circonstances entourant chaque transaction et nous les commentons.

Ce type d'examen est essentiellement mené par Industrie Canada, mais Sécurité publique Canada joue un rôle très important. En cas de préoccupations relatives à la sécurité, nous pouvons prolonger la durée des examens. Nous pouvons ainsi fournir une réponse complète qui permettra au gouvernement de prendre la décision qui s'impose: bloquer une transaction, demander la liquidation d'une entité. Toute une gamme d'options s'offrent à nous, dont l'atténuation des incidences sur la sécurité nationale si nous croyons qu'il y a un risque de brèche. Cela se produit souvent. Nous tentons d'atténuer le risque quand nous le pouvons.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre. Merci, monsieur Greaves.

[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 vous remercie, monsieur le ministre, d'être des nôtres.

J'aimerais avoir des éclaircissements.

Vous nous avez dit qu'il n'y avait pas eu d'examen de sécurité dans le contexte du contrat attribué à BC Ferries. Je comprends que BC Ferries est une entité de la Colombie-Britannique, mais le prêt n'a pas été accordé par une entité de cette province. La Banque de l'infrastructure du Canada, ou BIC, est une institution fédérale, et des prêts totalisant près d'un milliard de dollars ont été accordés.

N'y a-t-il aucun processus de vérification en matière de sécurité nationale, dans des contextes où il s'agit de décisions d'investissement prises par la Banque de l'infrastructure du Canada?

L'hon. Gary Anandasangaree: Merci de la question, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Permettez-moi simplement de dire que la Loi sur Investissement Canada est la loi qui nous permet d'examiner les transactions préoccupantes. Nous recevons ce mandat; les examens ont une portée très stricte, et les transactions nous sont renvoyées par Industrie Canada.

La Banque de l'infrastructure est une entité indépendante du gouvernement. Il n'y a pas de lien direct entre elle et l'examen des approvisionnements fait par le Canada. Elle sert à recueillir des fonds et permet aux provinces, aux territoires et aux municipalités d'obtenir plus d'argent.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: D'accord. Je comprends.

Vous confirmez donc un peu ce que je vous ai exposé dans ma question, c'est-à-dire que les décisions d'investissement prises par la Banque de l'infrastructure du Canada ne font pas l'objet d'un examen de sécurité par votre ministère. Même si elle décide d'investir, par exemple, dans un partenariat économique avec l'Iran ou avec la Corée du Nord, la BIC serait totalement libre de le faire.

Est-ce bien ça?

Je trouve ça quand même surprenant, compte tenu du fait que c'est de l'argent fédéral qui a été investi. Cette entité relève du fédéral. Je pense même qu'un ancien président de la BIC est très proche du premier ministre. On nous dit que la BIC est un organisme indépendant, mais nous voyons parfois qu'il y a des relations de proximité assez surprenantes, surtout quand nous voyons que l'ancien président de la BIC est rendu au Cabinet du premier ministre.

Ne trouvez-vous pas ça surprenant?

[Traduction]

L'hon. Gary Anandasangaree: Je vous corrigerais concernant des pays comme la Corée du Nord et la Chine. Ce ne sont pas des pays avec lesquels nous faisons affaire. Nous n'avons pas de relations diplomatiques avec eux. Ils ne font pas nécessairement partie de notre bloc commercial, et nous ne dépendons pas du commerce avec ces pays. Honnêtement, ces cas de figure sont absurdes, mais je dirais...

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Je vous pose la question, parce que vous me dites qu'il n'y a pas d'examen de sécurité quand la Banque fait des investissements. Vous me dites que ça ne se produira pas. C'est peut-être le cas, mais il n'y a rien qui empêche cela.

Bien honnêtement, je ne pense pas non plus qu'il faut fermer les yeux par rapport aux investissements en Chine et aux relations économiques entreprises avec ce pays.

Je ne suis pas en train de dire qu'il ne faut pas en avoir. Cependant, je trouve inquiétant le fait qu'il n'y a aucun processus d'examen de sécurité quant aux décisions qui se prennent par des sociétés de la Couronne, qui relèvent directement du gouvernement fédéral.

Ne trouvez-vous pas ça inquiétant?

• (1650)

[Traduction]

L'hon. Gary Anandasangaree: Cet approvisionnement est fait par la province. Prenons l'exemple du Québec. Si nous menions un examen d'un approvisionnement effectué par le gouvernement du Québec, je pense que cela susciterait de la grogne. Nous sommes des ordres gouvernementaux différents, et dans ce cas...

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Mon intention n'était pas que vous vous ingériez dans les champs de compétence des provinces. En disant ça, vous savez très bien que vous nous provoquez, dans une certaine mesure. Effectivement, je ne voudrais jamais voir les institutions fédérales bloquer une transaction avec le Québec ou un investissement du gouvernement du Québec.

Cela dit, on parle d'investissements faits par la Banque d'infrastructure du Canada. Ce n'est pas un investissement de la Colombie-Britannique. Je comprends qu'à la base, c'est ça. Je ne vois pas comment vous pourriez dire non à la Banque de l'infrastructure du Canada. Ça ne compromettrait pas nécessairement ni automatiquement la transaction. On trouverait d'autres partenaires financiers du côté du Québec.

Il me semble qu'il serait logique que ça fonctionne de cette façon. Je trouve la situation préoccupante.

Vous a-t-on signalé, à un moment donné, que ce soit à votre ministère ou à votre bureau, que la BIC avait l'intention de faire cet investissement?

N'avez-vous jamais été mis au courant, d'aucune façon?

[Traduction]

L'hon. Gary Anandasangaree: Eh bien, les décisions de la BIC sont indépendantes du gouvernement. La BIC relève du gouvernement, mais elle est en tout point indépendante — comme la Banque de développement du Canada. C'est une société d'État indépendante.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: À quel moment vous a-t-on signalé ça?

Y a-t-il quelqu'un qui vous a signalé ça, à un moment donné?

L'avez-vous appris dans les médias? L'avez-vous appris par le Comité, ici?

[Traduction]

L'hon. Gary Anandasangaree: Je demanderais à M. Bilodeau de vous répondre.

Richard Bilodeau: Le ministère a été mis au courant vers la fin avril ou au début mai que BC Ferries avait sélectionné un chantier naval chinois...

[Français]

Nous avons appris, vers la fin d'avril, au début de mai, que l'entité en Colombie-Britannique avait fait le choix d'acheter ces bateaux. Au cours des mois de mai et de juin, nous avons eu des échanges, comme vous avez pu le voir dans les documents. Je ne peux pas dire quand le ministre a été informé. Cependant, c'est à ce moment-là que nous avons été mis au courant, au ministère.

Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Nous passons à M. Muys.

Monsieur Muys, la parole est à vous pour cinq minutes.

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

Monsieur le ministre, cela me semble une excuse facile de dire qu'il s'agit d'une décision d'approvisionnement provinciale. On ne parle évidemment pas que de la coque des navires, mais de systèmes de TI flottants présentant toutes sortes de capacités. N'est-ce pas préoccupant sur le plan de la sécurité nationale?

L'hon. Gary Anandasangaree: Au fond, c'est une décision prise par le gouvernement de la Colombie-Britannique, qui est ha-

bilité à prendre ces décisions. Les véhicules ou les navires qui entrent au Canada doivent par contre être conformes aux lois canadiennes. C'est une obligation qui vise les importateurs de tous types de véhicules. La réglementation canadienne prévoit toutes sortes d'obligations. C'est ce à quoi sert notre processus réglementaire.

Les examens de sécurité ne sont pas requis ou ne se font pas couramment. À mon avis, il s'agit d'une décision de routine de la part du gouvernement de la Colombie-Britannique.

Dan Muys: Même si c'est une société d'État chinoise et que nous savons que l'ingérence étrangère chinoise a présenté des enjeux, pas seulement politiques, mais aussi économiques, cela n'a pas suffi à sonner l'alarme à Sécurité publique Canada.

L'hon. Gary Anandasangaree: Eh bien, je dirais que l'affaire a été rendue publique vers la fin juin. Je pense avoir pris mes fonctions vers la mi-mai. J'ai été mis au courant après que l'approvisionnement a été décidé. Quoi qu'il en soit, il n'existe aucun mécanisme pour que nous menions un tel examen. Je répète que c'est la prérogative du gouvernement de la Colombie-Britannique de faire ce genre d'approvisionnement.

Dan Muys: Il n'existe aucun mécanisme pour que Sécurité publique Canada mène un examen dans les circonstances. D'accord.

Si nous acceptons ce fait — et je ne pense pas que c'est le cas —, faites-vous des efforts pour changer la procédure? C'est évidemment préoccupant. Nous soumettons ce fait à votre attention. Cela fait neuf mois que vous êtes ministre. Allez-vous réexaminer la procédure à l'avenir?

• (1655)

L'hon. Gary Anandasangaree: J'ai hâte de consulter le rapport de votre comité.

Dan Muys: C'est fantastique.

L'hon. Gary Anandasangaree: Je sais que vous étudiez le sujet depuis un certain temps, donc j'ai hâte de voir quelles sont vos recommandations. Nous y réagissons comme il se doit.

Dan Muys: D'accord, c'est la faute de la province, et maintenant vous attendez après le Comité, car c'est notre responsabilité... Écoutez, l'ancien ministre...

L'hon. Gary Anandasangaree: Monsieur, je dirais que vous réalisez cette étude pour une bonne raison. Si c'est pour nous apporter de l'aide constructive et changer les politiques et les lois, c'est un bon objectif. Je m'en remets au processus et je le respecte. Comme je vous l'ai dit, j'ai hâte de voir les recommandations qui vont émaner de votre étude.

Dan Muys: L'ancien ministre des Transports vous a écrit le 18 juin pour demander que votre ministère mène un examen. Avez-vous ignoré sa demande depuis ce temps?

L'hon. Gary Anandasangaree: Je dirais que nous n'avions pas le pouvoir de mener cet examen.

Dan Muys: D'accord, donc les enjeux de sécurité nationale...

L'hon. Gary Anandasangaree: C'est un examen *ex post facto*. Ce n'est pas dans nos pouvoirs.

Dan Muys: D'accord, vous renvoyez à nouveau la balle.

C'est un enjeu de sécurité nationale. Nous savons que cette entreprise appartient à un gouvernement étranger qui a soulevé des préoccupations par le passé. Mais il n'y a pas de reddition de comptes ou de responsabilité, surtout quand des gens avec qui vous avez siégé au Cabinet durant ce temps ont sonné l'alarme, comme l'ancien ministre des Transports.

L'hon. Gary Anandasangaree: Je suis ici pour répondre à vos questions. Je ne sais pas si c'était une question.

Dan Muys: D'accord.

Il y a de nombreux autres éléments essentiels à l'infrastructure fédérale. Que ce soit dans les transports ou d'autres secteurs, le budget prévoit beaucoup d'investissement dans l'infrastructure essentielle.

Y aura-t-il un processus par lequel, si cette entreprise ou d'autres sociétés d'État chinoises... Y aura-t-il le moindre examen? Je comprends ce qu'il en est de la Loi sur Investissement Canada, mais quelles sont les autres responsabilités en matière de sécurité publique et nationale à votre ministère?

L'hon. Gary Anandasangaree: Pour tous les grands projets qui font l'objet d'un examen, il y a une composante de sécurité. Mes collègues qui sont ici peuvent vous en parler si vous le souhaitez.

Je pense que votre temps est écoulé.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Muys.

Nous passons maintenant à Mme Nguyen.

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

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

Monsieur le ministre, je vous remercie de vous joindre à nous aujourd'hui pour cette conversation importante sur BC Ferries.

Comme mon collègue l'a souligné, plusieurs de nos proches alliés de l'OTAN, y compris les Pays-Bas, la Suède et la France, ont également mené des projets d'approvisionnement en construction navale à l'étranger avec la même entreprise que BC Ferries pour son achat de traversiers.

Pourriez-vous me parler un peu de la façon dont Sécurité publique évalue les risques potentiels associés aux navires construits à l'étranger, surtout lorsque des partenaires de confiance du Canada en matière de sécurité prennent des décisions d'approvisionnement semblables?

L'hon. Gary Anandasangaree: Je vais demander à M. Bilodeau de nous éclairer à ce sujet.

Richard Bilodeau: Merci beaucoup.

Mme Lloyd pourra peut-être ajouter aussi à ce que je vais dire à ce sujet.

De toute évidence, les échanges avec nos alliés sont déterminants non seulement dans le domaine du renseignement, mais dans celui de la sécurité publique, pour comprendre le contexte. Je crois comprendre qu'une partie du processus d'approvisionnement de BC Ferries consistait à comprendre comment d'autres pays s'approvisionnent.

Sans entrer dans les détails du renseignement, évidemment, nous utilisons de l'information provenant de partout dans le monde pour éclairer nos décisions et nous guider dans les conseils que nous prodiguons au gouvernement sur les différents risques. Je parle ici de façon générale, pas nécessairement de cette situation. Un élément clé de notre analyse consiste à comprendre les risques, qu'il s'agisse de la Loi sur Investissement Canada ou, comme le ministre l'a souligné, du travail entrepris par le Bureau des grands projets.

Chi Nguyen: Merci beaucoup.

Madame Lloyd, compte tenu de votre poste au SCRS, pourriez-vous nous en dire un peu plus sur les préoccupations que vous avez exprimées au sujet de ce marché public de BC Ferries en particulier?

Vanessa Lloyd: Par l'entremise de la présidence, je vous remercie beaucoup.

Je commencerai peut-être par dire au Comité que nos évaluations sous-jacentes des risques n'ont pas changé. L'approche pragmatique et fondée sur des principes de ce gouvernement place la sécurité nationale et la sécurité économique à l'avant-plan. Comme je l'ai mentionné plus tôt, nous recueillons constamment des renseignements sur les menaces à la sécurité économique, comme l'ingérence étrangère, l'espionnage ou les cybermenaces. De plus, comme l'a dit M. Bilodeau, nous produisons constamment des renseignements et de l'information pour informer le gouvernement. Notre travail, à ce stade, est de nous assurer qu'il gère ces partenariats d'une perspective éclairée.

En ce qui concerne ces traversiers en particulier, notre rôle, à ce stade, maintenant qu'une décision a été prise en matière d'acquisition, est d'être à la disposition des responsables de la province et de BC Ferries, s'ils ont des préoccupations. Il s'agit également de veiller à ce qu'ils soient bien outillés, comme la députée l'a mentionné, pour comprendre les divers risques associés à la signature d'un contrat avec une entreprise d'État dans ce contexte particulier. Il s'agit de veiller à ce qu'ils disposent d'outils avant de se rendre dans un pays ou de travailler avec différentes entités, qu'ils comprennent bien à quoi ressemble l'ingérence étrangère et qu'ils sachent parfaitement comment signaler aux organismes de sécurité nationale — le SCRS, la GRC et le Centre canadien pour la cyber-sécurité — toute préoccupation possible sur ces engagements.

• (1700)

Chi Nguyen: Merci. C'est une mise en contexte utile, puisque j'en apprends encore sur cette partie du travail.

Monsieur le ministre, une chose est très claire depuis le début de cette étude, c'est qu'il faut établir clairement les rôles et les responsabilités de chaque administration, surtout en ce qui concerne l'approvisionnement. Je précise que j'ai appris que BC Ferries fonctionne indépendamment du gouvernement fédéral, ce qui signifie qu'il n'y a pas de participation fédérale directe dans ce processus ni dans les contrats conclus pour l'acquisition de ces traversiers.

Parlez-moi un peu du rôle que jouent le gouvernement fédéral et la Sécurité publique en soutien de tout cela.

L'hon. Gary Anandasangaree: Lorsque des investissements commerciaux sont faits, en particulier, il y a des dispositions de la Loi sur Investissement Canada qui exigeront diverses vérifications. Nous faisons des examens de routine. En fait, c'est Industrie Canada qui fait les premières vérifications. Ensuite, le dossier nous est transmis. S'il y a des préoccupations en matière de sécurité, nous les examinons.

Bien souvent, nous approuvons les projets. Nous pouvons également recommander des mesures d'atténuation, puis Industrie Canada propose des mesures d'atténuation dans sa lettre d'approbation. Nous pouvons aussi refuser un projet. Parfois, nous demandons une réduction progressive des activités.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Merci, madame Nguyen.

[Français]

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, vous dites qu'il n'y a pas d'examen de sécurité lorsqu'il s'agit de décisions prises par des entités indépendantes.

Je vous donne un autre exemple.

VIA Rail va devoir choisir qui fabriquera ses prochains trains pour le remplacement de sa flotte de trains à long parcours.

Si VIA Rail décide de faire affaire avec une compagnie russe ou chinoise, c'est son affaire, et vous n'avez pas un mot à dire là-dessus.

Est-ce bien ça?

[Traduction]

L'hon. Gary Anandasangaree: Nous avons maintenant une politique d'achat canadien, qui a été annoncée il y a quelques semaines.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Toutefois, ça ne s'applique pas au remplacement de la flotte de VIA Rail. C'est ce que votre gouvernement a mentionné, et c'est ce qui est sorti publiquement dans les médias.

Êtes-vous en train de nous annoncer, aujourd'hui, que vous avez l'intention de faire en sorte que ces trains soient fabriqués au Canada ou au Québec? Cela ferait mon bonheur.

[Traduction]

L'hon. Gary Anandasangaree: Permettez-moi de poursuivre.

Essentiellement, nous avons une politique d'achat canadien qui s'applique à l'ensemble du gouvernement. Nous voulons pouvoir acheter des produits canadiens autant que possible, surtout lorsque des fonds d'approvisionnement fédéraux sont en jeu. Nous voulons bâtir chez nous une économie québécoise et canadienne, mais dans les cas où ce n'est peut-être pas...

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Je viens de vous dire que cet approvisionnement ne s'applique pas, selon votre propre gouvernement ou les gens qui parlent en votre nom.

Vous n'avez pas non plus répondu à ma question. Si VIA Rail décidait de s'approvisionner dans un pays qui pourrait potentiellement faire de l'ingérence étrangère, auriez-vous votre mot à dire, oui ou non?

• (1705)

[Traduction]

L'hon. Gary Anandasangaree: C'est différent pour les marchés publics fédéraux. M. Bilodeau pourrait peut-être vous répondre.

[Français]

Richard Bilodeau: Merci beaucoup.

Effectivement, c'est une situation un peu différente, étant donné que l'achat est fait dans un contexte fédéral.

Nos collègues de Transports Canada ont également accès à des renseignements provenant de nos collègues du Service canadien du renseignement de sécurité, ou SCRS, pour étayer certaines décisions. C'est un contexte un peu différent.

Le travail que Mme Lloyd et son équipe font avec les autres services de renseignement consiste à donner des renseignements aux décideurs pour les éclairer. Il est donc beaucoup plus facile de soutenir ce genre d'information dans le contexte d'un achat fédéral.

Xavier Barsalou-Duval: Avez-vous l'intention d'appliquer ça à la BIC?

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval et monsieur Bilodeau.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Gunn.

Bienvenue au Comité. La parole est à vous. Vous avez cinq minutes, monsieur.

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

Monsieur le ministre, ma première question s'adresse à vous. Croyez-vous que le régime communiste chinois constitue une menace à la sécurité du Canada?

L'hon. Gary Anandasangaree: Je dirais, monsieur Gunn, que le Canada est à un moment où il accroît ses échanges commerciaux. Comme je l'ai dit plus tôt et comme le premier ministre l'a dit, nous rencontrons les pays là où ils sont, et non là où nous voudrions qu'ils soient. En ce qui concerne la Chine...

Aaron Gunn: Constitue-t-elle une menace à la sécurité, oui ou non?

L'hon. Gary Anandasangaree: En ce qui concerne la Chine, nous avons un protocole d'entente pour régler les problèmes de sécurité entre les deux pays.

Aaron Gunn: Je vais être un peu plus direct. Avez-vous des preuves que le régime communiste de Pékin a déjà lancé des cyberattaques ou mené d'autres formes d'espionnage contre des institutions ou des actifs stratégiques canadiens?

L'hon. Gary Anandasangaree: Oui, il y a déjà eu des signalements en ce sens dans le passé. Nous avons de l'information sur certains cas.

Aaron Gunn: Vous êtes le ministre de la Sécurité publique. Avez-vous des preuves?

L'hon. Gary Anandasangaree: Il y en a effectivement des preuves tangibles, oui.

Aaron Gunn: Avez-vous des preuves que le régime communiste de Pékin a déjà ciblé la Chambre des communes et les renseignements personnels des parlementaires?

L'hon. Gary Anandasangaree: Je dirai, aux fins de cette transaction-ci, en particulier, que c'est la province de la Colombie-Britannique qui a entrepris ce processus d'approvisionnement.

Aaron Gunn: Vous ne le niez donc pas.

L'hon. Gary Anandasangaree: Il y a eu un certain nombre d'incidents. Je ne suis pas sûr que nous soyons ici pour juger de chacun de ces cas.

Aaron Gunn: Wow.

L'hon. Gary Anandasangaree: À l'heure actuelle, le Canada doit être lucide et veiller à disposer d'une voie qui garantisse sa sûreté et sa sécurité. C'est ce que nous faisons.

Aaron Gunn: C'est louable. Monsieur le ministre, j'apprécie votre ouverture et votre honnêteté.

Je veux simplement m'assurer qu'il est consigné au compte rendu — parce que je pense que c'est une position que vous pouvez adopter — que vous pensez qu'il est raisonnable d'utiliser l'argent des contribuables pour aider à subventionner l'acquisition d'infrastructures de transport d'une importance cruciale auprès d'un régime qui se livre actuellement à de l'espionnage et à d'autres cybercrimes contre le Canada. Vous pensez que c'est raisonnable.

C'est ce qui se passe.

L'hon. Gary Anandasangaree: Comme je l'ai dit à plusieurs reprises, c'est le gouvernement de la Colombie-Britannique qui a lancé ce processus d'approvisionnement. C'est...

Aaron Gunn: C'est de l'argent des contribuables. C'est de l'argent des contribuables fédéraux.

L'hon. Gary Anandasangaree: Cela relève de sa compétence. La Banque de l'infrastructure du Canada a participé au financement de ce projet.

Aaron Gunn: Regrettez-vous que l'argent des contribuables ait servi à financer cet achat?

L'hon. Gary Anandasangaree: L'approvisionnement lui-même a été entrepris par la Colombie-Britannique.

Aaron Gunn: Regrettez-vous que l'argent des contribuables fédéraux ait servi à financer cet achat par l'entremise de la Banque de l'infrastructure?

L'hon. Gary Anandasangaree: Le gouvernement de la Colombie-Britannique a pris sa décision au sujet de cet approvisionnement. Le financement provenait effectivement de la Banque de l'infrastructure du Canada. Cependant, la décision elle-même relève du gouvernement de la Colombie-Britannique.

Aaron Gunn: C'est de bonne guerre. En tant que ministre de la Sécurité publique, craignez-vous que nous subventionnions l'infrastructure de construction navale d'un pays hostile?

L'hon. Gary Anandasangaree: Notre désir et celui du premier ministre — nous l'avons exprimé très clairement au nom du gouvernement — est que l'approvisionnement se fasse au Canada. Nous voulons que les entreprises canadiennes puissent rivaliser pour obtenir ces contrats d'infrastructure d'envergure. C'est précisément ce que nous faisons pour notre infrastructure de défense...

Aaron Gunn: Auriez-vous préféré que ces navires soient construits ici, au Canada?

L'hon. Gary Anandasangaree: Absolument.

Aaron Gunn: Pourquoi, alors, avons-nous financé...

L'hon. Gary Anandasangaree: Si vous me le permettez, je dirais que tous les Canadiens préféreraient sans doute que les fonds

destinés aux infrastructures soient dépensés au Canada. Ce n'est pas toujours le cas. Je dirais que dans ce cas particulier, l'approvisionnement relevait du gouvernement de la Colombie-Britannique. Je vais lui donner le bénéfice... en disant que cela a été fait de manière ouverte, transparente et équitable. Il a choisi ce fournisseur-là.

Aaron Gunn: Je veux simplement m'assurer que nous sommes sur la même longueur d'onde. Il s'agit d'une acquisition importante. Évidemment, il y a des enjeux de sécurité publique pour les Canadiens.

Sommes-nous d'accord pour dire que la Chine est un pays communiste?

• (1710)

L'hon. Gary Anandasangaree: C'est un fait, oui.

Aaron Gunn: D'accord. C'est parfait.

Convenez-vous que le président Xi est un dictateur?

L'hon. Gary Anandasangaree: Nous pourrions faire le tour du monde et apposer des étiquettes aux dirigeants de chaque...

Aaron Gunn: Certainement.

L'hon. Gary Anandasangaree: Mais ce n'est pas ce pour quoi je suis ici. Je suis ici pour informer le Comité du processus établi pour ce genre d'approvisionnement, pour un projet du gouvernement de la Colombie-Britannique, dans ce cas particulier...

Aaron Gunn: Avez-vous fait un examen de sécurité?

L'hon. Gary Anandasangaree: Nous en avons parlé avant que vous n'arriviez, monsieur Gunn.

Aaron Gunn: Je veux simplement que cela figure au compte rendu.

L'hon. Gary Anandasangaree: Vous voudrez peut-être relire la transcription, parce que...

Aaron Gunn: J'ai de la difficulté à le croire. On m'a dit qu'il n'y en avait pas eu. Est-ce vrai?

L'hon. Gary Anandasangaree: Je peux demander à M. Bilodeau de répondre à cette question. Nous y avons déjà répondu, mais si vous voulez réentendre la réponse, c'est très bien, nous pouvons la répéter.

Richard Bilodeau: Aucun examen de sécurité n'a été effectué concernant les traversiers que la Colombie-Britannique a achetés. Lorsque nous avons été saisis du dossier, à la fin avril, début mai, la décision d'acheter ces traversiers avait déjà été prise.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gunn.

[Français]

Merci, monsieur Bilodeau.

[Traduction]

Le prochain intervenant sera M. Kelloway.

La parole est à vous. Vous avez cinq minutes, monsieur.

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

Monsieur le ministre, c'est un plaisir de vous voir ici.

Madame Lloyd et monsieur Bilodeau, je vous remercie de votre présence.

J'ai quelques questions à poser, mais je vais commencer par Mme Lloyd.

L'acquisition de ces navires représente-t-elle une menace pour la sécurité nationale du Canada? Je veux simplement que la réponse soit claire: oui ou non.

De votre point de vue, compte tenu de votre expertise et des fonctions que vous occupez, monsieur Bilodeau, je vais vous demander d'intervenir également, pour que la réponse soit claire pour les Canadiens... De votre point de vue, d'après les renseignements à votre disposition et compte tenu du travail que vous faites, pouvez-vous nous en parler? Est-ce que cela représente une menace pour les citoyens canadiens, oui ou non?

Vanessa Lloyd: Merci de la question, monsieur le président, merci de nous donner l'occasion de fournir une réponse plus claire.

Je n'ai pas examiné ce processus d'approvisionnement, je ne suis donc pas en mesure de bien comprendre les technologies qui seront intégrées à ces navires proprement dits, parce que ce n'est pas le rôle que nous avons été amenés à jouer jusqu'à présent, mais je crois comprendre qu'il n'y a pas de menace à la sécurité nationale qui susciterait des inquiétudes. Il ne s'agit pas de navires connectés. Ils ne posent donc pas le genre de problèmes qui nous préoccuperaient, pour la souveraineté des données, par exemple, si des renseignements personnels pouvaient être recueillis sur des citoyens canadiens grâce à ces traversiers. Pour l'instant, il n'y a rien à signaler au Comité.

Mike Kelloway: D'accord, donc c'est un non.

Monsieur Bilodeau, voulez-vous intervenir?

Richard Bilodeau: La seule chose que j'ajouterais, c'est qu'il y a un projet de loi à l'étude au Parlement sur la protection des infrastructures essentielles et des infrastructures sous réglementation fédérale — dans le domaine des transports, par exemple —, qui obligerait les exploitants à mettre certaines protections en place. Cette mesure législative contribuerait à nous protéger, du point de vue de la cybersécurité.

Mike Kelloway: Merci beaucoup à vous deux d'avoir répondu à la question de manière très succincte pour les personnes présentes dans la salle et celles qui nous regardent à la maison.

Monsieur le ministre, je vais maintenant m'adresser à vous.

Étant donné que la Banque de l'infrastructure du Canada fonctionne de manière indépendante et qu'elle relève de la ministre de l'Infrastructure, si je ne me trompe pas, je me demande si vous pouvez confirmer que la sécurité publique ne dicte pas ses décisions sur les prêts consentis. Je pense que c'est important de distinguer le partage des pouvoirs entre les provinces et le fédéral.

L'hon. Gary Anandasangaree: Ce n'est pas le cas, mais je tiens à dire, monsieur Kelloway, que nous collaborons étroitement avec le Bureau des grands projets. Je pense qu'il serait instructif pour le Comité de comprendre un peu mieux ce travail.

Je peux demander à M. Bilodeau de vous en dire plus sur ce que nous faisons avec le Bureau des grands projets.

Richard Bilodeau: Merci, monsieur le ministre.

Il y a un certain nombre de projets que le Bureau des grands projets envisage ou pourrait envisager à l'avenir. La loi prévoit une évaluation du point de vue de la sécurité nationale. Nous avons participé, avec nos partenaires du SCRS, de la GRC, du CST et d'autres, à l'évaluation de certains projets, par des conseils sur les enjeux de sécurité nationale et des recommandations en vue de la prise de décisions.

Mike Kelloway: Je vous remercie de cette autre réponse succincte.

Monsieur le ministre, je reviens à vous. Pensez-vous que le fait de mettre les autorités de sécurité nationale à contribution dans des décisions provinciales en matière d'approvisionnement risque de créer de la confusion quant à la portée des lois canadiennes?

L'hon. Gary Anandasangaree: Je dirais que la participation du gouvernement fédéral aux décisions en matière d'approvisionnement peut causer beaucoup de turbulences au sein de notre fédération. Les provinces ont leurs propres politiques. Elles ont leurs propres systèmes. Elles sont assujetties à la réglementation si leurs navires sont visés par la réglementation fédérale. Cependant, l'évaluation de sécurité ne fait partie du régime d'aucune province et d'aucun territoire.

• (1715)

Mike Kelloway: Merci.

Il me reste moins d'une minute. Je vais en profiter pour vous poser une dernière question, monsieur le ministre.

Seriez-vous d'accord pour dire que pour qu'une politique de sécurité nationale soit efficace, les décisions doivent se fonder sur des données probantes, selon un processus robuste, prescrit par la loi, plutôt que d'être prises de façon purement réactionnaire?

L'hon. Gary Anandasangaree: Absolument, et nous avons beaucoup appris du processus prévu dans la Loi sur Investissement Canada quant à la façon de prendre ce genre de décisions.

Celles-ci se fondent sur les données accessibles, des entrevues et diverses recherches, si bien que nous avons un système solide en place pour les investissements fédéraux assujettis à la Loi sur Investissement Canada.

Mike Kelloway: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Kelloway.

Merci, monsieur le ministre. Au nom de tous les membres du Comité, je tiens à vous remercier, vous et vos fonctionnaires, du temps que vous nous avez consacré aujourd'hui et de vos témoignages dans le cadre de cette étude très importante.

Chers collègues, nous allons suspendre la séance quelques minutes pour nous préparer à accueillir le prochain groupe de témoins. La séance est suspendue jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

• (1715)

(Pause)

• (1730)

Le président: Reprenons.

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

J'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins pour la deuxième moitié de la réunion d'aujourd'hui.

De l'Administration portuaire de Prince Rupert, nous accueillons Mme Katherine Bamford, vice-présidente, Développement des affaires. Bienvenue.

Nous accueillons également Kevin Moraes, directeur des Relations gouvernementales et externes. Merci, monsieur. Bienvenue.

De l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, nous accueillons M. Peter Xotta, président-directeur général, qui se joint à nous par vidéoconférence. Bienvenue, monsieur.

[Français]

Nous recevons également Eddy Métivier, maire de la Ville de Matane.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur le maire.

[Traduction]

Nous allons commencer par notre...

Oui, monsieur.

Dan Albas: Puis-je prendre la parole rapidement?

Le président: Est-ce pour un rappel au Règlement?

Dan Albas: Oui. J'invoque brièvement le Règlement, monsieur le président.

Pour revenir à la comparution du ministre de la Sécurité publique, je tiens simplement à souligner que les conservateurs sont très déçus. Au lieu de poursuivre pour un autre tour, comme c'est l'habitude aux comités, il n'y a eu qu'une comparution de 45 minutes, ce qui n'est pas satisfaisant pour un ministre, surtout que nous réclamions sa comparution depuis plus de 160 jours.

Je veux m'assurer que cela ne se reproduise plus. De toute évidence, d'autres noms doivent être proposés. À ce comité, lorsque nous traitons de questions de sécurité nationale, 45 minutes ne suffisent tout simplement pas.

Le président: C'est noté. Merci beaucoup, monsieur Albas.

La présidence veillera à ce que toutes les cases sur la feuille des intervenants soient remplies afin de s'assurer que les députés puissent bénéficier du temps additionnel dont nous pourrions disposer. Merci d'avoir soulevé cette question, monsieur Albas.

Nous allons commencer par les déclarations préliminaires.

Je vous cède la parole, madame Bamford. Vous avez cinq minutes.

Katherine Bamford (vice-présidente, Développement des affaires, Administration portuaire de Prince Rupert): Merci et bonne fin de journée à tous.

Je tiens à remercier le Comité de nous avoir invités à parler de la diversification et de la modernisation des ports.

Je veux souligner que le port de Prince Rupert se trouve sur les terres ancestrales du peuple Ts'msyen de langue Sm'algyax.

Située dans le nord de la Colombie-Britannique, Prince Rupert est l'une des portes d'entrée commerciales stratégiques du Canada, car elle constitue la route d'expédition la plus rapide vers les marchés de l'Asie-Pacifique. L'Administration portuaire de Prince Rupert tire son mandat de la Loi maritime du Canada, qui stipule que les administrations portuaires doivent être à vocation commerciale et gérer les actifs portuaires stratégiques dans l'intérêt national.

Nous prenons ce mandat au sérieux et nous mettons en œuvre des plans de développement qui ont permis au port de Prince Rupert de passer d'un terminal de vrac sec à usage unique à un écosystème diversifié de transport de marchandises qui en fait le troisième

port en importance au Canada pour ce qui est de la valeur des échanges commerciaux. Le port de Prince Rupert traite ainsi des échanges commerciaux dont la valeur atteint 60 milliards de dollars par année en ouvrant l'accès aux marchés de l'Asie-Pacifique pour les secteurs des ressources de l'Ouest canadien tels que l'énergie, l'agriculture, la foresterie, les mines et les produits pétrochimiques. Il permet également les importations à destination de l'Ontario et du Québec en plus de soutenir les secteurs de la fabrication et de la consommation, y compris l'industrie automobile.

La réputation du Canada en tant que partenaire commercial sur lequel on peut compter dépend de la fluidité, de l'efficacité et de la fiabilité de ses chaînes d'approvisionnement nationales. La souveraineté économique du Canada est tributaire de la diversification du commerce et d'une plus grande résilience de la chaîne d'approvisionnement. Pour atteindre ces objectifs et répondre aux besoins des expéditeurs canadiens, le Canada doit se concentrer sur trois priorités: construire plus d'infrastructures propices au commerce, accroître la capacité des corridors commerciaux et fournir un environnement réglementaire efficace de telle sorte que les investisseurs puissent tabler sur le fait que les décisions nécessaires seront prises assez rapidement.

À Prince Rupert, nous nous sommes concentrés sur ces priorités.

En collaboration avec l'industrie portuaire et nos partenaires autochtones, nous mettons actuellement en œuvre un plan de développement de 3 milliards de dollars qui doublera le volume des échanges commerciaux pour le porter à 50 millions de tonnes au cours de la prochaine décennie. Plusieurs projets seront mis en œuvre au cours des 6 à 18 prochains mois et contribueront à positionner le Canada en tant que superpuissance énergétique, à améliorer la résilience de la chaîne d'approvisionnement et à accélérer la commercialisation de diverses exportations.

En s'appuyant sur le succès des terminaux énergétiques AltaGas et Pembina, l'installation d'exportation d'énergie de 1,4 milliard de dollars de l'île Ridley, connue sous l'acronyme anglais REEF, sera un terminal en vrac multiliquide à usage partagé qui augmentera considérablement la capacité d'exportation de produits énergétiques canadiens, comme le propane et le butane. Avant la mise en service des terminaux énergétiques à Prince Rupert, le propane canadien était enclavé, et les producteurs ne pouvaient le vendre qu'à des tarifs réduits sur des marchés américains déjà sursaturés. Aujourd'hui, le propane canadien compte pour 14 % des importations de la Corée du Sud, 11 % des importations du Japon et 6 % des importations de la Chine, des chiffres qui augmenteront avec la mise en service du terminal REEF au cours des 12 prochains mois.

Le port travaille en outre à l'expansion de son écosystème de conteneurs en prenant pour base le terminal Fairview exploité par Dubai Ports World. Avec la capacité annuelle de 1,6 million de conteneurs que nous offrent les terminaux existants, nous nous concentrons maintenant sur la construction d'installations complémentaires pour le transbordement de conteneurs. Plutôt que de nous voir renvoyer des conteneurs vides en Asie, le projet CANXPORT, exploité par Ray-Mont Logistics au montant de 750 millions de dollars, nous permettra de remplir 400 000 conteneurs avec des exportations canadiennes, comme la résine plastique du projet Path2-Zero de 10 milliards de dollars de Dow à Fort Saskatchewan, en Alberta.

Nous ne nous arrêtons pas là. Nous prévoyons devenir une porte d'entrée à hauteur de 100 millions de tonnes d'ici 2050, en veillant à ce que le Canada dispose de deux portes d'entrée de grande capacité sur la côte Ouest, ce qui offrira une plus grande résilience, une efficacité accrue et de meilleures options aux exportateurs canadiens.

Comme le Comité se penche sur différentes recommandations visant à moderniser les ports canadiens, nous vous invitons à nous aider à mettre en œuvre la prochaine phase de l'expansion de Prince Rupert. Premièrement, il faut établir un processus réglementaire cohérent et efficace pour les projets. Un processus d'examen à guichet unique pourrait être mis en place en faisant en sorte que la Loi maritime du Canada permette aux administrations portuaires de coordonner et de gérer efficacement les processus d'examen liés à l'aménagement portuaire, de concert avec les organismes de réglementation fédéraux compétents. Deuxièmement, on doit veiller à ce que les investissements fédéraux visent à accroître la capacité des corridors et les infrastructures propices au commerce. À Prince Rupert, la préparation des terres pour les projets de nouvelles installations coûte entre 1 et 2 millions de dollars par acre. Les investissements précédents dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux nous ont aidés à aménager des terrains et à construire des infrastructures pour accueillir nos projets actuels. Nous vous prions de bien vouloir tenir compte de ces priorités dans vos délibérations.

Nous vous remercions d'avoir pris le temps d'entendre nos observations, et nous sommes impatients de répondre à vos questions.

• (1735)

Le président: Merci beaucoup, madame Bamford.

Nous passons maintenant à M. Xotta.

Monsieur Xotta, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes pour nous présenter vos observations préliminaires.

Peter Xotta (président-directeur général, Administration portuaire Vancouver-Fraser): Merci beaucoup, monsieur le président. Je tiens à vous remercier de nous accorder le privilège de participer aujourd'hui aux délibérations du Comité.

Je tiens également à souligner que je participe à la séance en mode virtuel depuis les territoires traditionnels des peuples Musqueam, Squamish et Tsleil-Waututh, que je remercie.

Le Canada traverse une période hors de l'ordinaire dont la presse commerciale a traité en long et en large. Les règles du commerce ont été bouleversées, et les Canadiens sont inquiets. Je pense parler au nom de tous mes compatriotes en remerciant le Comité de son travail, et en remerciant le gouvernement de s'être montré à la hauteur avec un programme audacieux visant à doubler les exportations canadiennes vers les marchés autres que celui des États-Unis au cours des 10 prochaines années. Il faudra une approche de type Équipe Canada pour accroître la production dans des secteurs comme les métaux et les minéraux, le bois et les produits énergétiques, l'agroalimentaire, la machinerie et l'équipement; pour vendre davantage à des clients qui apprécient les produits canadiens et en ont besoin, en particulier dans la région indo-pacifique où se concentrera 50 % du PIB mondial d'ici 2040; et, surtout, pour transporter par l'entremise des administrations portuaires de plus grandes quantités de marchandises nécessitant un acheminement fiable.

La bonne nouvelle, c'est que le port de Vancouver, le plus grand port du Canada, est au cœur de cette activité. Nous traitons des échanges commerciaux canadiens dont la valeur atteint 350 mil-

liards de dollars par année. Il peut entre autres s'agir aussi bien de produits de consommation de l'Ontario que de bois d'œuvre de la Colombie-Britannique, en passant par le canola du Manitoba, la potasse de la Saskatchewan et le pétrole de l'Alberta. Quel que soit le produit, il y a de bonnes chances que nous l'expédions, et 80 % de ces produits sont déjà acheminés vers des marchés non étasuniens.

Des décennies d'investissement dans ce corridor — dont quelque 9 milliards de dollars au cours des 15 dernières années seulement — ont permis d'augmenter d'environ 75 % le volume des échanges commerciaux avec les marchés internationaux à partir du port de Vancouver. Fait intéressant, en poursuivant dans la même veine, on peut s'attendre à 50 % de plus au cours des 10 prochaines années.

Il faut se dire que nous l'avons déjà fait et que nous pouvons le faire à nouveau. Nous devons pour ce faire exploiter toute la capacité des ports canadiens en tant que moteur de la stratégie de diversification du commerce de notre pays. Dans ce contexte, nous nous réjouissons de voir le Comité mener une étude sur les ports du Canada afin d'éclairer et de faciliter les choix stratégiques nécessaires à la mise en œuvre des audacieux objectifs commerciaux que s'est fixés le gouvernement du Canada. À l'instar de mes collègues de Prince Rupert, nous entrevoyons trois grandes possibilités pour les ports du Canada.

Premièrement, nous devons nous montrer plus efficaces dans la délivrance de permis. Nous devons faire en sorte que les projets d'infrastructure qui favorisent l'édification de la nation et le commerce soient menés à bonne fin, comme notre projet du terminal 2 de Roberts Bank, qui permettra d'aménager de nouveaux terrains industriels et d'accroître la capacité de transport par conteneurs pour une valeur de 100 milliards de dollars par année. Grâce au dragage sous le pont Second Narrows, à Burnaby, en Colombie-Britannique, les pétroliers pourront quitter le terminal de Trans Mountain Westridge en passant sous le pont au maximum de leur capacité, plutôt qu'à 70 %, comme c'est le cas aujourd'hui.

De nouveaux leviers, notamment par l'entremise du Bureau des grands projets, seront utiles. Cependant, nos perspectives les plus intéressantes pourraient nous venir de la modernisation générale de la réglementation, y compris en ce qui concerne la délivrance des permis. Dans un monde idéal, le Bureau des grands projets nous amènera à apporter des changements systémiques à nos cadres réglementaires, notamment en élargissant les pouvoirs de délivrance de permis des administrations portuaires.

À Vancouver, par exemple, nous avons autorisé au cours des dernières années des projets importants, comme le projet d'agrandissement du Centerm et le nouveau terminal céréalier de G3. Chacun de ces projets est d'une valeur d'environ un demi-milliard de dollars.

Nous appliquons des processus d'évaluation environnementale, y compris de vastes consultations auprès des Premières Nations, et nous prenons des décisions dans des délais respectant nos objectifs — dans 91 % des cas —, ce qui est essentiel pour attirer des investissements. J'estime qu'il faut donner aux administrations portuaires le pouvoir d'en faire davantage pour le Canada par l'entremise de la délivrance de permis. Nous avons l'expérience, les compétences et la feuille de route qui en témoigne.

Deuxièmement, nous devons investir dans les infrastructures portuaires et ferroviaires, y compris les routes, les ponts et les tunnels qui les desservent. Les possibilités de croissance des exportations du Canada sont concentrées dans le secteur du vrac — les céréales, la potasse, le charbon sidérurgique — qui dépend en grande partie de la capacité et de la fiabilité des services ferroviaires.

Comme je l'ai mentionné, le gouvernement canadien a contribué au fil des 15 dernières années à des investissements dans deux grandes vagues d'infrastructures de soutien ferroviaire à cette porte d'entrée, par l'entremise du Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et du Fonds national des corridors commerciaux. Pour doubler nos exportations, nous devons en faire plus dans ce domaine.

Il nous faut prioriser les investissements dans l'infrastructure de la chaîne d'approvisionnement et d'autres initiatives de renforcement des capacités, y compris l'infrastructure du dernier kilomètre. Nous attendons avec impatience le lancement rapide par le gouvernement du nouveau Fonds pour la diversification des corridors commerciaux de 5 milliards de dollars, annoncé dans le budget de 2025, et nous espérons que les projets soutenant la plus grande porte d'entrée commerciale internationale du Canada seront sérieusement envisagés en vue d'une éventuelle aide financière.

Il ne s'agit pas seulement d'accroître la capacité; il faut rendre les réseaux plus efficaces. Nous devons travailler ensemble pour continuer d'adopter de nouveaux outils et de nouvelles technologies numériques afin d'aider nos partenaires au sein de la chaîne d'approvisionnement à optimiser la mise en commun des données de sorte que l'on puisse transporter les produits plus rapidement et de manière plus sûre et plus durable. Nous avons connu un énorme succès avec certaines de ces initiatives, comme notre programme de gestion active du trafic maritime à Vancouver.

Troisièmement, nous devons chercher à favoriser la stabilité de la main-d'œuvre. Les interruptions de travail fréquentes entachent notre réputation à titre de partenaire commercial. Il est impératif de donner suite aux recommandations de la Commission d'enquête sur les relations de travail dans les ports de la côte Ouest, et ce, sans tarder. Partout dans le monde, nos clients ont les yeux tournés vers nous. Il est essentiel que notre rendement soit à la hauteur de leurs attentes.

● (1740)

Enfin, il va sans dire que pour réussir, nous devons être audacieux, ambitieux et alertes. Il est tout aussi important que nous renouvelions notre engagement à bien faire les choses pour réduire le plus possible les répercussions environnementales et à travailler en étroite collaboration avec les communautés autochtones. À cet égard, le Canada est un chef de file, et le port de Vancouver n'est pas en reste. Ainsi, nous avons obtenu le consentement de 27 nations pour construire le terminal 2 de Roberts Bank, un exemple parmi bien d'autres. Continuons de voir à ce que cette façon de faire bien canadienne nous procure un avantage concurrentiel.

En conclusion, je sais que le Canada est prêt à se mettre au travail, et c'est le cas pour nous aussi, au port de Vancouver. Allons donc de l'avant pour exploiter le plein potentiel des ports de notre pays. Montrons au reste du monde que nous sommes prêts à faire des affaires et à obtenir de bons résultats au bénéfice des Canadiens.

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur le maire, vous disposez de cinq minutes pour faire votre déclaration.

Merci.

● (1745)

Eddy Métivier (maire, Ville de Matane): Merci, monsieur le président.

Je m'appelle Eddy Métivier. Je suis ingénieur. J'ai travaillé pendant près de 30 ans dans le secteur industriel. Je suis le maire de Matane depuis 2021.

Je voudrais vous remercier, monsieur le président, ainsi que les membres du Comité, de me donner l'occasion de vous présenter notre mémoire.

La Ville de Matane est située à 400 kilomètres à l'est de Québec, en bordure de la rive sud du fleuve Saint-Laurent. Sa population est de 14 316 personnes.

Forte de sa tradition maritime, notre ville a renoué récemment avec un essor économique important dans sa zone industrialo-portuaire. En tant que maire, autant je suis encouragé par ce nouvel essor de notre économie, autant je suis grandement inquiet qu'elle soit fragilisée en raison de la vétusté de notre port de mer construit à la fin des années 1960 par le gouvernement canadien.

Le défi repose sur le fait que le quai commercial, construit vers 1967 par Transports Canada, est en fin de vie utile. Celle-ci sera atteinte en 2033. C'est bientôt. On espère qu'aucun incident maritime ne se produise. Ce pourrait être le cas, par exemple, si un navire entraînait malencontreusement dans le port de mer. Le tablier du quai est grandement fragilisé, de sorte que sa capacité portante est de seulement 14 kilopascals, ou kPa, au lieu d'être environ 50 kPa, ce qui constitue la norme.

Il y donc actuellement des pertes d'occasions en matière de transport qui sont dues à la faiblesse et à la fragilité du tablier. Celui-ci est en très mauvais état. Le béton est érodé, et les barres d'armature sont dénudées. La corrosion du tablier et des pieux est sévère, du fait de la propriété grandement corrosive du milieu maritime.

La vétusté du port pose ainsi un très grand risque pour notre économie. Nos entreprises, environ 80, qui gravitent autour de notre parc industriel près du port, sont étroitement liées. Le port fournit 1 140 emplois directs et indirects. C'est pratiquement le dixième des emplois de la Ville de Matane qui est lié au port de mer. Au Québec, le produit intérieur brut, ou PIB, est de 167 millions de dollars par an, et les recettes fiscales sont de 20,5 millions de dollars.

Nous desservons également des flux d'exportation majeurs. Plus de 311 000 tonnes de produits sont transbordées par année. Maintenant, c'est pratiquement déjà les deux tiers qui sont exportés vers l'Europe et l'Asie. À ce moment-là, nous nous conformons à la volonté du gouvernement du Canada.

Notre port est un maillon logistique essentiel pour le Bas-Saint-Laurent, la Gaspésie et la Côte-Nord. Il fait maintenant partie des ports gérés par la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie.

Le port de Matane est un port en eau profonde de type multi-usage. Il est situé au cœur d'une zone industrialo-portuaire, qui est la seule reconnue au Bas-Saint-Laurent par le ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie du Québec. Il relie la mer, la route et le rail. Il est muni d'une connexion ferroviaire de classe 1, qui comprend un traversier-rail, et elle est la propriété du Canadien National. Elle se trouve à proximité, justement, de notre port de mer.

Je suis devant vous, aujourd'hui, parce que je suis inquiet quant au fait que le gouvernement du Québec tarde à autoriser la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie d'aller de l'avant pour le projet, malgré la réfection du port qui fait partie du Plan québécois des infrastructures 2025-2035 du gouvernement du Québec, malgré mes représentations politiques auprès des ministres, malgré les sommes d'argent remises par le gouvernement canadien, des sommes qui, d'ailleurs, ne sont pas à la hauteur des besoins réels, pour la construction séquentielle de deux quais, l'aménagement des aires d'entreposage ainsi que pour la remise à niveau des services.

Le montant est sous-évalué, compte tenu de l'ampleur des travaux. Cela est attribuable à la détérioration extrême du port et à l'inflation postpandémie, parce que l'argent avait été remis en 2020. Les coûts des travaux ont augmenté, il y a eu un manque de vision, un manque d'investissement initial et un manque d'entretien du port à l'époque où il appartenait au gouvernement canadien, qui souhaitait d'ailleurs à ce moment-là s'en départir. C'est également un montant non réaliste par rapport aux changements climatiques. Par exemple, il faut rehausser les brise-lames du port à cause de la montée du niveau des eaux.

Une bonne pratique aurait donc été, pour le gouvernement du Canada, de faire une évaluation sérieuse des besoins en matière de réfection et de modernisation du port, et d'effectuer les travaux en collaboration avec Québec avant de céder le tout à notre province. Il aurait également pu fournir une certaine mise de fonds pour favoriser son entretien futur.

Étant donné le contexte actuel lié à la guerre tarifaire, nous demandons que le gouvernement canadien favorise la diversification de notre économie vers de nouveaux marchés hors Amérique.

Étant donné que le gouvernement du Québec tarde, dans le contexte économique actuel, à autoriser les travaux séquencés de deux quais au port, comme maire, je demande que le gouvernement canadien se rassoie avec Québec afin d'adapter sa contribution au projet du port de Matane pour que la province puisse donner son feu vert à la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie concernant le projet de réfection du port en deux étapes avec deux quais.

Dans un contexte de guerre tarifaire, une contribution à la décarbonation est donc une occasion à saisir, au bénéfice de la prospérité collective canadienne.

Merci.

• (1750)

Le président: Merci, monsieur le maire.

[Traduction]

Nous allons commencer la série de questions par M. Albas.

Monsieur Albas, vous avez la parole. Vous avez six minutes.

Dan Albas: Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins qui sont des nôtres aujourd'hui.

Monsieur le président, Ellis Ross espérait être présent en sa qualité de député du Nord de la Colombie-Britannique, d'autant plus que Prince Rupert se trouve dans sa circonscription. Malheureusement, il y a eu un décès dans l'une des communautés des Premières Nations, et il ne peut pas être avec nous. Il n'en demeure pas moins que ses commettants sont très inquiets, et il m'a envoyé une liste de questions qu'ils se posent.

Je vais donc m'adresser directement aux représentants de l'Administration portuaire de Prince Rupert.

Pouvez-vous oui ou non confirmer que c'est l'Administration portuaire de Prince Rupert qui doit s'acquitter de l'obligation de la Couronne de consulter les communautés des Premières Nations dont les intérêts sont touchés par les développements dans le port de Prince Rupert, et de leur proposer des accommodements?

Kevin Moraes (directeur, Relations gouvernementales et externes, Administration portuaire de Prince Rupert): Oui, c'est le cas. On retrouve six communautés autochtones à l'intérieur des limites de compétence de l'Administration portuaire de Prince Rupert. Je...

Dan Albas: C'est très bien.

Savez-vous que l'honneur de la Couronne est un principe constitutionnel fondamental qui exige que les gouvernements et leurs agents — comme l'Administration portuaire de Prince Rupert — agissent avec honneur, équité et intégrité dans leurs relations avec les peuples autochtones?

Kevin Moraes: Notre rôle continue d'être très axé sur le respect de l'obligation de consulter. Nous le faisons au nom de la Couronne. Nous le faisons en collaboration avec différentes entités de la Couronne, comme Transports Canada, Environnement Canada et les autres organismes de réglementation concernés.

Dan Albas: Connaissez-vous la Première Nation de Metlakatla?

Kevin Moraes: Oui, c'est l'une de nos six Premières Nations.

Dan Albas: Le territoire traditionnel de la Première Nation de Metlakatla comprend des terres et des eaux situées à l'intérieur des limites du port de Prince Rupert. Est-ce exact?

Kevin Moraes: C'est l'une des six nations. C'est exact.

Dan Albas: Votre administration portuaire a l'obligation de les consulter et de leur proposer des accommodements au sujet des décisions qui touchent les intérêts de la Première Nation de Metlakatla. Est-ce exact?

Kevin Moraes: Nous menons des consultations afin de déterminer les mesures d'accommodement à mettre en œuvre. Ces consultations portent notamment sur les répercussions touchant les aspects sociaux et l'utilisation traditionnelle du territoire. Nous suivons un processus lié à chaque projet.

Dan Albas: Est-il vrai que l'Administration portuaire de Prince Rupert n'a pas informé la Première Nation de Metlakatla qu'elle avait accordé des droits contractuels spéciaux à une société pétrolière et gazière néerlandaise pour la manutention de produits liquides en vrac dans le port de Prince Rupert?

Kevin Moraes: Le processus de consultation lié à tout projet tient compte des impacts sur l'utilisation traditionnelle du territoire et des autres répercussions sociales pour les six nations.

Dan Albas: Est-il vrai que le port n'a pas informé cette communauté des Premières Nations?

Kevin Moraes: La question...

Dan Albas: C'est oui ou c'est non.

Kevin Moraes: La question que vous avez soulevée concerne des accords commerciaux. À l'Administration portuaire de Prince Rupert, nous nous concentrons sur les accords permettant l'exploitation de terminaux à long terme en vue d'encourager l'investissement et d'optimiser le rendement tout en veillant à ce que la porte d'entrée demeure ouverte et accessible à divers expéditeurs. Nous continuons de soutenir les aspirations de croissance et de diversification...

Dan Albas: C'était une question simple à laquelle il suffisait de répondre par oui ou par non.

Vous savez que votre administration portuaire a accordé ces droits contractuels spéciaux en 2015 et qu'ils sont maintenant détenus par Vopak Development Canada Incorporated et AltaGas Limited. Est-ce exact?

C'est une question à laquelle il faut répondre par oui ou par non.

Kevin Moraes: J'ai une seule réponse à vous donner. Comme cette affaire est devant les tribunaux, il serait inapproprié d'en dire davantage à ce sujet.

Dan Albas: Vous ne semblez pas faire preuve de transparence envers le Comité.

Savez-vous que Vopak, AltaGas et l'Administration portuaire de Prince Rupert ont refusé de divulguer à la Première Nation de Metlakatla les modalités contractuelles dont votre administration portuaire et Vopak ont convenu en 2015?

Kevin Moraes: Ce sont des ententes commerciales. Nous avons conclu de telles ententes avec de nombreux partenaires dans la région.

Plus important encore...

Dan Albas: C'est une question à laquelle il faut répondre par oui ou par non.

Kevin Moraes: Ce sont des ententes commerciales. Je pourrais vous dire que nous ne divulguons pas la teneur des ententes commerciales pour des motifs de confidentialité.

Dan Albas: Vous rendez-vous bien compte que vous comparez devant un comité parlementaire? Je vous ai posé une question directe.

Kevin Moraes: Je répète que les accords commerciaux sont confidentiels.

Dan Albas: Veuillez noter, monsieur le président, que le représentant de cette administration portuaire ne se montre pas coopératif.

Je vais essayer de formuler la question différemment. Ne convenez-vous pas que la Première Nation de Metlakatla a le droit de connaître les droits contractuels spéciaux que Vopak et AltaGas détiennent sur son territoire traditionnel?

Kevin Moraes: Je vais m'informer pour savoir si cela fait partie des questions abordées en vertu de l'obligation de consultation par la Couronne. Je ne crois pas que ce soit le cas, mais je vais vérifier auprès de nos conseillers juridiques pour tirer cela au clair et peut-être en discuter avec vous ultérieurement, si cela peut vous aider.

Dan Albas: Je ne pense pas que vous ayez besoin d'en parler avec moi. Encore une fois, ce ne sont pas mes commettants.

Cependant, le Comité vous a posé une question, et je crois que vous pouvez transmettre votre réponse à notre greffier et à la présidence. Je comprends que vous avez une entreprise à gérer, mais je crois aussi qu'à la Chambre, nous avons des questions à poser. Nous nous attendons à ce qu'il y ait une reddition de comptes, que ce soit de la part du gouvernement lui-même ou de ses agents.

Merci.

• (1755)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

Nous passons maintenant à M. Greaves.

Monsieur Greaves, vous avez la parole. Vous avez six minutes.

Will Greaves: Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à nos témoins.

C'est un plaisir de recevoir aujourd'hui devant le Comité les représentants de deux ports de la côte Ouest. Je suis absolument ravi.

Ma première question s'adresse à M. Xotta, qui est en ligne.

Merci de vous joindre à nous, monsieur Xotta. Je suis heureux que l'un d'entre nous soit en Colombie-Britannique en ce moment.

Ma question pour vous est la suivante: en tant que dirigeant du plus grand port du Canada, pouvez-vous nous donner un aperçu de l'ampleur des retombées économiques de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour la région environnante du Sud de la Colombie-Britannique? Votre réponse peut être aussi détaillée que vous le souhaitez, mais il serait utile que vous mettiez en contexte le rôle que joue le port dans l'économie de l'Ouest canadien et dans la stratégie du gouvernement visant à diversifier nos exportations.

Peter Xotta: Dans ma déclaration préliminaire, j'ai parlé d'échanges commerciaux dont la valeur atteint 350 milliards de dollars. Ce sont des chiffres qui peuvent être difficiles à assimiler dans certains cas, mais 50 % des conteneurs qui entrent au pays et qui en sortent transitent par ce port. Au port de Vancouver, les produits du secteur du vrac que j'ai mentionnés, comme la potasse, les produits agricoles, le charbon et le soufre, représentent 70 % de nos activités. Tout cela génère environ 110 000 emplois partout au pays, dont 50 000 dans la région du Lower Mainland, où les installations portuaires fournissent des emplois. Il y a aussi le transport, le transbordement et d'autres activités qui soutiennent les ports.

Le Canada dépend de manière disproportionnée d'un très petit nombre de ports sur la côte Ouest — c'est-à-dire les ports qui sont représentés ici aujourd'hui. C'est pourquoi nous insistons tant sur l'importance d'investir en temps opportun dans la chaîne d'approvisionnement afin que nous puissions continuer à jouer ce rôle important et rétablir, je crois, la confiance des gens dans la chaîne d'approvisionnement canadienne quant à sa capacité à acheminer nos marchandises jusqu'à vous, qui que vous soyez, où vous le voulez dans le monde.

Will Greaves: Je vous remercie de votre réponse.

Dans ce contexte, nous avons entendu parler récemment d'entreprises canadiennes qui se tournent vers les ports américains pour répondre à leurs besoins d'exportation.

Monsieur Xotta, pourriez-vous nous expliquer en quoi le projet d'agrandissement à Roberts Banks, avec la construction du terminal 2, nous aidera à augmenter le nombre de partenaires commerciaux du Canada et à accroître la capacité de croissance de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser à l'avenir?

Peter Xotta: Le projet du terminal 2 de Roberts Bank est envisagé depuis un certain temps déjà. Il s'inscrit dans une stratégie qui a été élaborée il y a bien des années. L'objectif était, en partie, de réduire la pression sur l'inlet Burrard et de créer un lieu où le commerce canadien pourrait continuer à croître en dehors des zones les plus peuplées de la région.

Le terminal 2 de Roberts Bank est en fait une manifestation et une étape supplémentaire de cette stratégie. On parle d'un terrain d'environ 350 acres qui accueilleraient un terminal à conteneurs — une partie des activités du port —, mais la réalisation du projet aurait des effets sur d'autres parties du territoire de compétence du port. Comme je l'ai dit, il permettrait de réduire la pression sur l'inlet Burrard afin de permettre au commerce d'autres marchandises de continuer à se développer.

Les autres investissements que j'ai mentionnés — et mes collègues de Prince Rupert ont parlé de choses similaires — visent à garantir que le rendement concernant le premier et le dernier kilomètre... N'oubliez pas que bon nombre des réseaux qui desservent les installations portuaires, non seulement sur la côte Ouest, mais dans tous les ports, ont été conçus et mis en œuvre il y a de nombreuses années. Bien sûr, il y a eu beaucoup de développement urbain autour. Il est nécessaire de continuer à investir dans la chaîne d'approvisionnement afin de garantir que les économies générées par les nouvelles installations, qu'il s'agisse d'installations minières ou agricoles dans les Prairies, se concrétisent et que le transport soit assuré à l'arrivée au port. Des voies d'évitement plus longues, l'augmentation du nombre de voies d'évitement, une réduction des répercussions des franchissements routiers et le chargement des grains en cas de pluie sont des exemples de mesures d'optimisation qui visent à maintenir la compétitivité de notre pays.

Encore une fois, sur la côte Ouest, Prince Rupert et Vancouver ont un rôle déterminant à jouer pour l'atteinte de cet objectif et le rétablissement de la confiance. Ainsi, il sera possible d'investir dans la capacité de production d'autres régions du pays avec l'assurance que les marchandises pourront être acheminées vers leur destination de manière fiable et compétitive.

• (1800)

Will Greaves: Parfait. Merci pour cette réponse.

Avant de conclure, j'aimerais poser une question à Mme Bamford et à M. Moraes.

Merci d'être avec nous aujourd'hui.

Comme vous le savez, dans le budget de 2025, le gouvernement a annoncé la création d'un fonds de 5 milliards de dollars pour la diversification des corridors commerciaux. Pouvez-vous expliquer en quoi ce fonds, une fois que la loi d'exécution du budget aura été adoptée, aidera l'Administration portuaire de Prince Rupert à accroître ses activités et à rester un avant-poste économique essentiel sur la côte de la Colombie-Britannique, en particulier pour la partie nord de notre province?

Katherine Bamford: Nous parlerons un peu du fonds actuel et nous imaginerons à quoi pourrait ressembler le futur fonds sur cette base.

Le Fonds national des corridors commerciaux a été un outil absolument essentiel pour le port de Prince Rupert. Le financement fourni par le fonds a été un catalyseur pour le projet CANXPORT, qui consiste en une installation de 400 000 équivalents vingt pieds. Le fonds a également contribué de manière déterminante à l'agrandissement du pont Zanardi, au projet du parc logistique de South Kaien et au projet de deuxième poste d'amarrage de Trigon Pacific Terminals, avec un financement d'environ 225 millions de dollars.

Ces investissements ont aidé l'Administration portuaire de Prince Rupert à aménager des terrains portuaires et à mettre en place des infrastructures communes, ce qui a permis la construction de nouvelles infrastructures d'une valeur de 3 milliards de dollars. Cela représente 7,5 % de l'investissement total et a considérablement attiré d'autres investissements vers la porte d'entrée.

Nous sommes impatients de travailler avec le gouvernement du Canada lorsqu'il lancera le nouveau fonds pour la diversification des corridors commerciaux. Les investissements fédéraux pourront servir à aménager davantage de terrains qui attireront de nouveaux investissements du secteur privé.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Greaves.

Merci, madame Bamford.

[Français]

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être parmi nous aujourd'hui. Vous me pardonnerez de concentrer mes interventions sur le port de Matane en particulier, étant donné que c'est un port québécois qui est représenté aujourd'hui.

Monsieur le maire, tout à l'heure, vous avez parlé un peu du problème que vous vivez du côté de Matane, c'est-à-dire le fait que des travaux importants qui doivent être menés au port ont été rétrocédés par le fédéral. Si je ne me trompe pas, l'enveloppe donnée par Ottawa au moment de la rétrocession était de 148,8 millions de dollars pour les ports de Matane, Rimouski, Gaspé et Gros-Cacouna. On parle donc de quatre ports.

Juste pour Matane, à combien estime-t-on les travaux?

Eddy Métivier: Quand cela a été annoncé par la ministre Chantal Rouleau en 2022, c'était 81 millions de dollars, ce qui est nettement insuffisant pour couvrir les coûts. Il y a le quai n° 1 actuel, qui est censé atteindre la fin de sa vie utile en 2033, mais il faudrait construire un quai n° 2 avant de réparer le quai n° 1. Sinon, on va arrêter l'économie de Matane et de toute une région pendant au moins trois ou quatre ans, le temps de faire les travaux, ce qu'on ne peut pas faire.

Alors, il faut construire un quai n° 2 perpendiculaire au quai n° 1 actuel. Une fois qu'il sera construit, on pourra restaurer le quai n° 1. Ça va permettre d'avoir une plus grande superficie d'entreposage et d'aller chercher du tonnage supplémentaire. En ce moment, il se perd des occasions en raison de la faiblesse du tablier. On va passer de 300 000 tonnes à 500 000 tonnes, soit un demi-million de tonnes métriques par année, ce qui est un atout. C'est sans parler de la création d'emplois supplémentaires. Présentement, il se perd des occasions en raison de la fragilité du quai actuel.

Xavier Barsalou-Duval: Qu'est-ce qui va arriver, si jamais vous n'obtenez pas ce financement?

Est-ce que ça mettrait en péril la poursuite des activités du côté du port?

Eddy Métivier: Oui, ce serait le cas.

Comme je l'expliquais tout à l'heure, plus de 1 144 emplois directs et indirects dépendent du port. Ça représente pratiquement 10 % de la population de Matane, qui est d'environ 14 000 personnes. La fin de vie utile est prévue pour 2033, ce qui arrive à grands pas. Ce sont des projets d'envergure, et cela prend plusieurs années à réaliser. C'est essentiel que ce projet se réalise. Sinon, je ne donne pas cher de Matane et de ses industries.

D'ailleurs, une usine allemande vient de s'établir à Matane. Elle compte 240 employés. Le ministre François-Philippe Champagne est venu à Matane. Développement économique Canada pour les régions du Québec, ou DEC, a contribué à la venue de cette usine, qui change la donne chez nous. La filière éolienne est aussi présente, avec Marmen Énergie, qui construit des éoliennes. Québec, justement, veut lancer des projets éoliens qui fourniront une capacité de plus de 8 000 mégawatts. Il y a aussi l'entreprise en démarrage Les Habitations Mont-Carleton, qui va construire des logements modulaires hautement préfabriqués. On sait qu'il y a une pénurie de logements. Cette entreprise va beaucoup dépendre du port pour exporter ces modules.

Il y a beaucoup d'autres exemples. On envoie aussi de la silice par le port de Matane vers la cimenterie de Port-Daniel, plutôt que d'utiliser 1 800 camions. Près de 80 000 tonnes de silice partent du port à destination de Port-Daniel et de Belledune, au Nouveau-Brunswick, où elles seront entreposées. On protège donc la route et on réduit également les émissions de gaz à effet de serre.

• (1805)

Xavier Barsalou-Duval: On comprend donc que le port est essentiel, non seulement pour l'économie de Matane, mais pour toute la région, parce que les activités qui y sont menées sont très grandes. Les besoins le sont aussi.

Nous avons reçu le ministre des Transports, cette semaine. Selon lui, il est important d'utiliser les infrastructures en place et d'en tirer le maximum, parce que ça coûte souvent moins cher que d'en créer de nouvelles.

Visiblement, ce quai a été mal entretenu pendant des années.

Avez-vous l'impression d'avoir hérité d'un cadeau empoisonné, en ce sens que ce quai en est presque à la fin de sa vie utile?

Croyez-vous que, si on avait fait les investissements nécessaires, ça aurait pu éviter qu'un tel problème survienne?

Eddy Métivier: C'est pour ça que je demande que les représentants du gouvernement du Canada s'assoient à nouveau avec ceux du Québec et de la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie. Le port a effectivement manqué d'amour pendant beaucoup trop d'années. On ne peut pas restaurer le quai actuel. La corrosion est vraiment trop avancée. C'est pour ça qu'il faut construire un quai neuf perpendiculaire au quai existant.

Alors, vous comprenez qu'il y a des coûts supplémentaires. Les représentants du gouvernement fédéral auraient dû s'asseoir avec ceux du Québec, dans un premier temps, pour discuter des scénarios et, à ce moment-là, procéder à la réfection et à la modernisation du quai actuel. Par la suite, on aurait pu le céder en versant une somme d'argent pour son entretien futur, au lieu de donner une somme d'argent pour un port qui est en fin de vie.

Restaurer un port de mer, c'est un projet de grande envergure. L'échéance de 2033 arrivera très vite. Ce dont il faut surtout tenir compte, c'est que les deux tiers des 311 000 tonnes de marchandises transbordées au port de Matane s'en vont déjà...

Xavier Barsalou-Duval: Merci. Je suis désolé de vous interrompre.

Je voulais juste ajouter que j'ai l'impression qu'on s'est fait avoir, là-dedans. Le fédéral s'est débarrassé, à moindre coût, de la responsabilité du port. Au bout du compte, c'est toute la communauté de Matane qui risque d'en subir les conséquences, si jamais il doit y avoir une cessation des activités parce qu'on n'aura pas fait les investissements nécessaires.

Eddy Métivier: C'est exact.

D'ailleurs, ça, c'est s'il n'y a aucune malchance qui arrive au port. Si jamais un navire entre en collision avec le quai, qui est très fragile, ça va détruire de la machinerie et mettre en péril nos emplois à Matane.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le maire.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Muys.

La parole est à vous, monsieur Muys. Vous disposez de cinq minutes.

Dan Muys: Merci.

En mars 2023, notre comité a mené une étude nationale sur les grandes infrastructures portuaires. En fait, nous avons visité un certain nombre de ports au pays, dont celui de Prince Rupert. Le rapport contenait 12 recommandations concernant la compétitivité, la simplification des processus d'approbation et le besoin d'une plus grande flexibilité financière. Le gouvernement du Canada a répondu au rapport en mai 2023 en soulignant que les infrastructures portuaires constituaient une priorité.

C'était il y a trois ans, mais nous entendons toujours les mêmes préoccupations aujourd'hui. Par exemple, lors de la dernière réunion, on nous a parlé de la nécessité d'accélérer les processus d'autorisation, d'accroître la flexibilité et d'éliminer les goulots d'étranglement structurels. En ce qui concerne les 12 recommandations, puisque le gouvernement a déclaré que les ports étaient une priorité, quelles réformes fédérales concrètes ont été mises en œuvre d'après ce que vous avez pu observer? Ma question s'adresse tant aux représentants de l'Administration portuaire de Prince Rupert qu'à celui de l'Administration portuaire de Vancouver, puisque nous parlons d'une part importante de notre commerce national.

Katherine Bamford: Comme je l'ai mentionné, le Fonds national des corridors commerciaux a été un élément absolument essentiel au succès du port de Prince Rupert. L'idée était que nous pouvions stimuler les investissements ou attirer des investissements en recevant un financement de 225 millions de dollars. Grâce à cet investissement, nous étions alors en mesure de construire de nouvelles infrastructures d'une valeur de 3 milliards de dollars. C'est une occasion spectaculaire de poursuivre dans cette voie avec le prochain Fonds pour la diversification des corridors commerciaux. Ce serait un exemple.

• (1810)

Dan Muys: Pourrais-je obtenir la réponse du représentant de l'Administration portuaire de Vancouver?

Peter Xotta: Bien sûr. Je vais essentiellement appuyer ce qu'a dit Mme Bamford. Le Fonds national des corridors commerciaux et les programmes similaires sont essentiels pour la mise en place d'infrastructures sur les côtes et des éléments d'infrastructures connexes.

Dans le contexte de ce qui s'est passé, nous sommes en train de réaliser un projet de viaduc dans la ville de Burnaby, à côté de Vancouver. Il permet d'augmenter considérablement la capacité ferroviaire grâce à la suppression d'un passage à niveau, ce qui augmente d'environ 10 % la capacité vers North Vancouver, où se trouvent plusieurs terminaux de vrac. On parle de projets d'une ampleur non négligeable. Leur mise en place prend du temps. Comme nous l'avons mentionné précédemment, une partie du défi réside dans leur planification et l'obtention des permis nécessaires.

Nous espérons pouvoir bénéficier d'une partie du financement disponible dans le cadre du nouveau programme de manière ciblée afin de maintenir le cap. Comme je l'ai déjà dit, l'Administration portuaire de Vancouver et le port de Vancouver ont connu une croissance considérable grâce à certains de ces investissements. Notre objectif de doubler le volume des échanges est tout à fait réalisable. Il s'agit simplement de se mettre au travail et de simplifier davantage les choses sur le plan de l'exécution.

Dan Muys: D'accord, mais je voudrais vous poser une question. Comme vous l'avez tous les deux indiqué dans vos déclarations préliminaires, vous avez accompli un travail considérable, dont une partie vous revient, mais qu'est-ce qui a été fait concrètement à l'échelle fédérale trois ans après le dépôt des recommandations?

Disposez-vous de la souplesse nécessaire sur le plan de la gouvernance? Disposez-vous de la souplesse nécessaire sur le plan des outils financiers? On nous a constamment répété que, dans le cadre de cette étude particulière, du rapport, ces éléments n'avaient pas été suffisamment pris en compte dans le projet de loi C-33, qui est mort au Feuilleton lorsque le premier ministre a déclenché les élections.

Vous êtes concurrentiels à l'échelle mondiale et vous l'avez mentionné. Vous rivalisez avec les ports de la côte Ouest des États-Unis. Vous avez dit: « Allons-y. Soyons présents. Soyons ouverts aux affaires et assurons la certitude réglementaire. » Cependant, qu'a-t-on fait en trois ans pour que cela se concrétise?

Que faut-il faire pour que ce ne soit pas un sujet dont nous discuterons encore dans trois ans sans que rien n'ait été accompli?

Peter Xotta: Je vais commencer. Je serai ravi que mes collègues interviennent également.

L'un des changements principaux et les plus importants que j'ai observés depuis l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel est la création du Bureau des grands projets. Nous y voyons à la fois un moyen d'améliorer les choses, sur plusieurs fronts, quant aux problèmes que nous avons constatés, et une déclaration profonde de la part du Canada, qui reconnaît certaines des difficultés liées à la réalisation de grands projets dans notre pays.

Nous sommes impatients de travailler avec le Bureau des grands projets au sujet des projets que nous avons en tête, comme le projet du terminal 2 de Roberts Bank, et de lui fournir des conseils sur certaines des questions plus générales que nous avons mentionnées précédemment dans nos observations.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Xotta.

Merci, monsieur Muys.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Je remercie les témoins d'être avec nous.

Je vais poser mes questions en français, et je vais commencer par une question commune qui fait allusion aux trois témoignages que nous avons entendus aujourd'hui.

Vous avez tous abondé dans le même sens en disant qu'il fallait augmenter la capacité et améliorer l'entretien, qu'il fallait faire mieux avec ce qu'on avait et en ajouter davantage. C'est un peu le résumé que je fais des trois témoignages que j'ai entendus.

Aujourd'hui, vous avez l'occasion de dire à ce comité de quelle façon on pourrait augmenter la capacité correctement tout en ayant un impact minimal sur l'environnement. Parlez-nous des emplois directs et indirects que cela va créer.

Parlez-nous aussi de l'importance de la chaîne d'approvisionnement.

Pour commencer, madame Bamford, vous pouvez aussi nous parler du fait que vous avez dans votre région un corridor de 58 kilomètres qui rejoint l'Asie, que c'est important d'augmenter les corridors commerciaux et que 80 % des exportations ne vont pas aux États-Unis.

Pouvez-vous nous en parler un peu et donner à ce comité l'occasion de bien comprendre la situation?

[Traduction]

Katherine Bamford: Je vous remercie de la question.

Je vais me concentrer sur les obstacles réglementaires et le potentiel en ce qui concerne la certitude, les modifications et la cohérence quant aux autorisations, car cela permettra d'augmenter la capacité avec une accélération de la commercialisation.

Je tiens à souligner qu'il faut absolument assouplir la réglementation. Le système d'examen des projets et d'autorisation pour les terrains portuaires au Canada comporte des formalités réglementaires excessives en raison du chevauchement des rôles entre les ministères fédéraux. La situation fait en sorte que nous nous retrouvons avec un processus de consultation fragmenté, des approbations redondantes et à des délais imprévisibles, ce qui a mis des investissements et la diversification des infrastructures commerciales en péril.

En tant que gestionnaire de terres fédérales chargée de faciliter le commerce canadien, l'Administration portuaire de Prince Rupert est la seule entité fédérale responsable d'assurer le développement rapide et durable du port afin qu'il réponde à nos priorités économiques communes. Nous avons besoin d'un cadre moderne qui accorde aux administrations portuaires plus d'autonomie pour s'adapter aux besoins de la chaîne d'approvisionnement, qui changent rapidement.

L'Administration portuaire de Prince Rupert a formulé des recommandations concrètes visant la création d'un processus d'examen à guichet unique. Il en résultera un processus administratif fédéral plus efficace et plus responsable pour le développement portuaire. La mise en œuvre des recommandations permettra de réduire les redondances réglementaires, d'assurer la tenue de véritables consultations et d'accélérer la construction de nouvelles infrastructures dans les ports canadiens. En adoptant une approche « un projet, un examen », on éliminera les chevauchements de compétences et l'on fixera des échéanciers précis pour les examens tout en respectant les normes environnementales, ce qui est essentiel.

Merci.

• (1815)

[Français]

Stéphane Lauzon: Merci.

Avant de passer à M. Xotta, j'aimerais avoir les observations de M. Métivier.

Monsieur Métivier, vous pouvez aussi ajouter des commentaires à propos de la question précédente.

Pouvez-vous nous parler davantage des règlements et des lois qui sont en place pour ce qui est de l'importation et de l'exportation?

Parlez-nous des emplois directs et indirects que vous avez abordés brièvement ainsi que de l'importance, pour les régions comme la vôtre, d'avoir une station portuaire à Matane.

Eddy Métivier: Merci beaucoup de la question.

C'est sûr qu'il y a des occasions d'affaires en matière de transit qui se perdent actuellement, étant donné que le tablier est vraiment à peu près à 28 % de la capacité normale d'un quai quant à la charge qu'il peut supporter.

C'est pour cette raison qu'il faut construire un poste à quai supplémentaire, le poste à quai n° 2, qui sera perpendiculaire au premier. Cela va faire en sorte que le quai n° 1, actuellement en fin de vie utile, va pouvoir continuer de fonctionner, le temps qu'on fasse le nouveau poste à quai. À ce moment-là, ces deux quais vont permettre une augmentation du tonnage, et on pourra enfin répondre aux besoins des armateurs.

Nous allons passer de 300 000 tonnes métriques par an à près d'un demi-million de tonnes métriques par an pour répondre aux demandes des clients. Nous allons créer 400 nouveaux emplois directs et indirects par année, qui s'ajouteront aux 1 144 emplois actuels. Nous passerons donc de 1 000 emplois à 1 500 emplois. À ce moment-là, le pourcentage de la population de Matane qui dépend du port dépassera 10 %. Nous allons ajouter 54 millions de dollars au PIB du Québec aux 167 millions de dollars actuels. De plus, nous allons ajouter des recettes fiscales de 9 millions de dollars aux 20,5 millions de dollars actuels. Il s'agit donc d'une occasion à saisir.

Le gouvernement canadien est ouvert à l'idée de limiter sa dépendance par rapport à la côte américaine. Nous exportons déjà les deux tiers de nos produits vers l'Asie et l'Europe. C'est pour cette raison que nous voulons aller de l'avant quant à ce projet.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le maire.

Merci, monsieur Lauzon.

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Monsieur le maire, la situation que vous vivez est quand même assez déplorable, et vous n'êtes pas les seuls à vivre de telles situations. Partout au Québec, il y a des quais dans un état lamentable. Dans ma circonscription, à Verchères, un quai est abandonné depuis 30 ans. Je sais qu'il y en a aussi en Gaspésie, sur la Côte-Nord et aux Îles-de-la-Madeleine. À Québec, il y a moins d'un mois, un quai s'est carrément effondré. Cela est révélateur du manque d'investissements qu'il y a eu de la part du fédéral dans ses propres infrastructures.

Je voudrais vous parler d'un autre aspect de la question.

Le gouvernement a annoncé la mise en place d'un nouveau fonds pour la diversification des corridors commerciaux, notamment les corridors portuaires. D'une certaine manière, il s'agit d'une nouvelle version du Fonds national des corridors commerciaux. Nous voyons souvent que ces fonds sont utilisés pour de grands projets, des projets très sexy qui font l'objet de belles annonces.

Il arrive souvent aussi qu'on oublie les régions, justement. Les plus petits projets peuvent être oubliés dans la désignation de ces programmes. Les critères liés au programme n'ont pas encore été annoncés. Une représentante du port de Québec a comparu devant le Comité cette semaine. Elle plaidait, entre autres choses, pour que les infrastructures existantes en fassent partie.

Pensez-vous que certains critères, qui pourraient bénéficier à votre région, devraient être pris en compte avant qu'ils soient rendus publics?

• (1820)

Eddy Métivier: Oui.

C'est un critère vraiment important pour les régions, si nous voulons qu'elles contribuent à l'économie de la province et du pays. Nous exportons déjà des produits vers l'Asie et l'Europe. Il faudrait continuer d'encourager ces régions qui contribuent au développement économique. Nous avons le traversier-rail. Il y a même des navires de la Garde côtière et de la GRC qui accostent ici, à Matane. Il y a plein d'occasions qui se perdent à cause de la fragilité du quai.

Si nous perdons le port de Matane, c'est notre historique maritime et notre façon de contribuer au développement économique de la province et du pays qui s'en vont. C'est vraiment inacceptable. Il faut qu'il y ait une place pour les ports des régions, pour tous les ports le long du Saint-Laurent. Les grands ports sont essentiels, mais il faut les relier aux régions. C'est un apport essentiel. Il faut que les ports moins importants et les ports des régions soient servis. Il faut en tenir compte dans ce programme.

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur Métivier.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le maire.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Albas.

Monsieur Albas, la parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

Dan Albas: Merci, monsieur le président.

Je vais commencer par M. Xotta, de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser. Monsieur, la Banque mondiale publie chaque année un indice et — vous le savez sans doute et vous n'en serez pas surpris — votre port n'est malheureusement pas aussi productif que nous le souhaiterions tous.

Lorsque le ministre MacKinnon a comparu devant notre comité, il nous a dit qu'il estimait qu'améliorer l'efficacité de votre port serait un élément clé de la stratégie du gouvernement visant à accroître et à diversifier nos échanges commerciaux. J'aimerais tout d'abord savoir où vous estimez en être et quelles mesures concrètes le gouvernement peut prendre — que nous pouvons recommander dans notre rapport — pour vous aider à cet égard.

Peter Xotta: Je vous remercie de la question, monsieur Albas.

Le rapport de la Banque mondiale est un document que tous les ports de la côte Ouest consultent. Voici ce que j'ai à dire à ce sujet: en 2025, le port de Vancouver a enregistré des volumes records pour la potasse, les céréales, le pétrole, les automobiles et même les conteneurs. Nous avons connu trois années consécutives de croissance pour les conteneurs. La part de marché des conteneurs que nous occupons sur la côte Ouest est restée très stable. C'est le cas, malgré une période difficile ces deux dernières années qui a été marquée par des problèmes de fiabilité, liés à la fois aux conditions météorologiques et à des facteurs internes, notamment la situation de la main-d'œuvre dont j'ai parlé précédemment.

Nous avons recommandé au ministre des Transports d'accorder une attention particulière au contexte du travail et de trouver des moyens qui nous permettraient de donner un signal à l'échelle internationale et, en fait, d'offrir une plus grande fiabilité à l'avenir. Ce sera une condition essentielle pour attirer les investissements et, bien sûr, offrir des services fiables aux importateurs et aux exportateurs du pays.

Le ministre MacKinnon a également indiqué que nous devrions faire davantage avec ce dont nous disposons. Je pense ici à l'un des projets que j'ai mentionnés précédemment, à savoir le projet d'agrandissement du Centerm, dans le cadre duquel nous avons augmenté la superficie du terminal de 15 % et sa capacité de 60 %. C'est ce que nous devons faire.

Les investissements que bon nombre de mes collègues ont mentionnés visent à accroître la densité sur le territoire disponible et à utiliser les ressources limitées dont nous disposons — les terres et la capacité ferroviaire vers la côte Ouest — aussi efficacement que possible. Je crois que si nous continuons à investir, tant dans les zones côtières que dans l'amélioration de l'infrastructure du premier et du dernier kilomètre dont j'ai parlé précédemment, nous continuerons à agrandir cette porte d'entrée et nous resterons sur la voie qui nous permettra d'atteindre l'objectif de doubler les exportations canadiennes dont notre premier ministre a parlé.

Dan Albas: En ce qui concerne les phénomènes météorologiques, je comprends qu'il y ait eu un certain nombre de problèmes. Tous les ports en rencontrent de temps à autre, mais lorsque j'ai évoqué la question des mouillages avec le ministre, il ne semblait pas considérer qu'il s'agissait d'un problème. J'ai entendu dire que le port devait souvent encourager les grands cargos à ne pas partir lorsque les conditions météorologiques étaient défavorables, et cela ressemble un peu au Far West: il n'y a pas d'autorité centrale qui intervient, à moins que ce ne soit la Garde côtière. La Garde côtière n'établit pas où se trouve le mouillage, ce qui donne l'impression que l'on est dans le Far West.

Que pensez-vous qu'il faut faire? Faut-il donner cette responsabilité au port, ou le gouvernement devrait-il tenir des consultations et essayer de trouver la meilleure solution? Si nous voulons accueillir davantage de navires, il me semble logique que nous ayons un endroit pour eux lorsque les conditions météorologiques les empêchent d'accoster.

• (1825)

Peter Xotta: L'utilisation des mouillages dans l'inlet Burrard, qui relève de la compétence de Vancouver, ainsi que dans la partie sud des îles Gulf, où se trouvent 33 autres mouillages, relève du contrôle administratif de l'administration portuaire. Autrement dit, nous l'administrons, mais nous ne contrôlons pas ces endroits. Ils ne relèvent pas de notre compétence.

Les conditions météorologiques ont une incidence sur l'utilisation de ces mouillages, mais je tiens à souligner, comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, que ce qu'on appelle la gestion active du trafic maritime, ainsi que notre système centralisé d'établissement des horaires, nous aident à mieux prévoir quand ces événements se produiront.

Je suis heureux de pouvoir dire qu'au cours des deux dernières années, l'utilisation des mouillages dans la partie sud des îles Gulf n'a pas dépassé 50 %, peu importe la période. Le nombre de préoccupations exprimées par les habitants de cette région a considérablement diminué depuis la mise en œuvre de ce système.

C'est un exemple où la technologie, aidée dans certains cas par la réglementation, mais certainement soutenue par le gouvernement fédéral, peut être très utile pour répondre aux préoccupations légitimes exprimées par les habitants de ces régions.

Nous sommes un port et une région portuaire, et il y aura donc des navires, et il sera important d'avoir des endroits où les envoyer de temps à autre. Nous sommes d'avis que les investissements dans la technologie et l'amélioration des communications peuvent être très utiles pour répondre aux préoccupations, et cela a certainement été le cas ces deux ou trois dernières années.

Le président: Je vous remercie beaucoup.

Le dernier intervenant sera M. Kelloway.

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

Mike Kelloway: Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie les témoins de la Colombie-Britannique et du Québec. Nous avons eu une très bonne discussion sur les chaînes d'approvisionnement.

Monsieur Barsalou-Duval, j'ai beaucoup aimé votre question sur les petits ports et la place qu'ils occupent ou qu'ils occuperont dans tout cela, mais j'aimerais maintenant aborder, si vous me le permettez, la question du recrutement et du maintien en poste de la main-d'œuvre.

Nous comprenons tous que les ports du Canada font souvent face à des défis uniques et complexes dans le cadre de leurs activités. Je présume que les défis qui doivent être relevés dans les ports du Québec sont différents de ceux qui doivent être relevés au port de Prince Rupert, que ce soit sur le plan de la portée ou de considérations connexes.

Je vais aller droit au but. Que peut faire le gouvernement pour aider les ports à recruter et à retenir la main-d'œuvre pour répondre à leurs besoins?

J'aimerais d'abord entendre les représentants de l'Administration portuaire de Prince Rupert, s'il vous plaît, puis nous entendrons nos invités à l'écran.

Kevin Moraes: Je suis heureux d'être ici avec nos collègues de Vancouver, sur la côte Ouest.

Prince Rupert est unique parmi les principaux portails commerciaux du Canada. En effet, nous sommes situés dans une petite collectivité du Nord de la Colombie-Britannique qui compte 12 000 habitants. Notre préoccupation sera donc toujours de savoir s'il y a une offre de main-d'œuvre suffisante dans la collectivité.

Comme Mme Bamford l'a mentionné, les nouvelles constructions d'une valeur de 3 milliards de dollars qui seront mises en service créeront des centaines de nouveaux emplois à l'échelle locale. Nous collaborons donc activement avec nos partenaires municipaux de la collectivité et nos partenaires de l'industrie pour nous assurer que l'infrastructure communautaire nécessaire — le logement et l'infrastructure d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux — peut être mise en place, afin de pouvoir recruter et retenir la main-d'œuvre dans la collectivité.

Le gouvernement du Canada a offert d'investir dans l'infrastructure locale de traitement des eaux. La Ville de Prince Rupert est en train de mettre cela en œuvre. À l'avenir, il sera donc essentiel d'investir dans des projets comme les installations de traitement des eaux, afin de garantir l'approvisionnement en eau potable dans la collectivité.

Mike Kelloway: Madame Bamford, avez-vous quelque chose à ajouter?

Katherine Bamford: Je n'ai rien à ajouter. Je vous remercie.

Mike Kelloway: J'aimerais maintenant m'adresser à nos témoins en ligne.

Que peut faire le gouvernement du Canada pour vous aider à recruter et à retenir de la main-d'œuvre dans vos ports?

Peter Xotta: J'aimerais répondre depuis Vancouver, monsieur.

Je pense que la recommandation sur la fiabilité qui a été mentionnée plus tôt continuera de permettre d'attirer des investissements dans le portail commercial, ce qui créera plus de possibilités d'emploi. Ce serait un élément essentiel.

On discute toujours des façons d'améliorer la productivité dans la chaîne d'approvisionnement, en particulier dans les installations portuaires. Je pense donc qu'il est important de financer la mise au point de nouvelles technologies et la formation qui favorisera leur adoption.

Fondamentalement, dans les installations portuaires et dans des segments plus larges de la chaîne d'approvisionnement, il n'y a probablement pas autant de diversité que nous le souhaiterions. Je pense que le gouvernement peut et doit se pencher sur la formation et la recherche de moyens d'accroître la diversité au sein de la main-d'œuvre.

Mike Kelloway: Je vous remercie beaucoup.

Monsieur Métivier, souhaitez-vous faire un commentaire?

• (1830)

[Français]

Eddy Métivier: La réfection du port de mer de Matane aurait certainement pour effet de créer des emplois supplémentaires. D'ailleurs, les conjoints et conjointes des personnes qui travailleraient au port pourraient, quant à eux, occuper d'autres emplois en ville. Donc, c'est toujours avantageux d'investir dans nos ports de mer.

Les régions ont des difficultés à attirer de la main-d'œuvre, et le fait que les ports de mer situés en région soient importants pourrait contribuer au plan de contingence des plus gros ports de la province ou du pays.

[Traduction]

Mike Kelloway: Il y avait autrefois une émission sur CBC Nova Scotia appelée *Reach for the Top*, dans laquelle des écoles secondaires s'affrontaient dans un jeu-questionnaire. Vous aviez probablement une émission semblable. Il y avait des questions auxquelles tout le monde pouvait répondre et d'autres qui étaient assignées à chaque participant.

Je pourrais peut-être commencer par les représentants de l'Administration portuaire de Prince Rupert.

Vous avez parlé des eaux usées. Aux fins d'un rapport, s'agit-il d'une recommandation pour des investissements supplémentaires ou y a-t-il d'autres solutions?

Nous pourrions ensuite entendre de brèves réponses des témoins qui sont en ligne.

Kevin Moraes: Nous sommes d'avis que la principale recommandation concerne essentiellement le traitement des eaux pour la collectivité locale. La municipalité locale serait également d'accord avec cela.

Mike Kelloway: Je vous remercie.

Monsieur Métivier, qu'en pensez-vous?

[Français]

Eddy Métivier: Pardonnez-moi. Pouvez-vous répéter la question, s'il vous plaît?

[Traduction]

Mike Kelloway: Y a-t-il une recommandation que vous aimeriez voir dans le rapport, afin d'aider le gouvernement du Canada à vous soutenir en matière de recrutement et de rétention de la main-d'œuvre?

[Français]

Eddy Métivier: Comme je l'ai expliqué, investir dans le port nous aiderait justement à attirer une importante main-d'œuvre de qualité. Cette main-d'œuvre arriverait avec des conjoints et des conjointes, qui créeraient une main-d'œuvre supplémentaire. Les régions en ont besoin, et elle est difficile à obtenir en ce moment. Donc, investir dans le milieu portuaire est un atout. Cela a également une incidence sur les autres moyens de transport, comme le transport ferroviaire ou routier.

[Traduction]

Mike Kelloway: J'aimerais maintenant m'adresser au représentant de l'Administration portuaire de Vancouver.

Peter Xotta: Nous avons beaucoup de chance à Vancouver pour ce qui est d'attirer et de retenir la main-d'œuvre. Je vais revenir à l'une de nos principales recommandations, soit une plus grande certitude en matière d'investissements. Cela servira les grandes aspirations du Canada, mais cela permettra aussi de créer plus d'emplois dans la région et dans la chaîne d'approvisionnement.

Mike Kelloway: Je vous remercie beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kelloway.

Au nom de tous les membres du Comité, je tiens à remercier les témoins d'avoir comparu devant nous aujourd'hui et d'avoir contribué à cette étude très importante.

Chers collègues, au plaisir de vous revoir après la relâche. La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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