



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

45<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

---

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

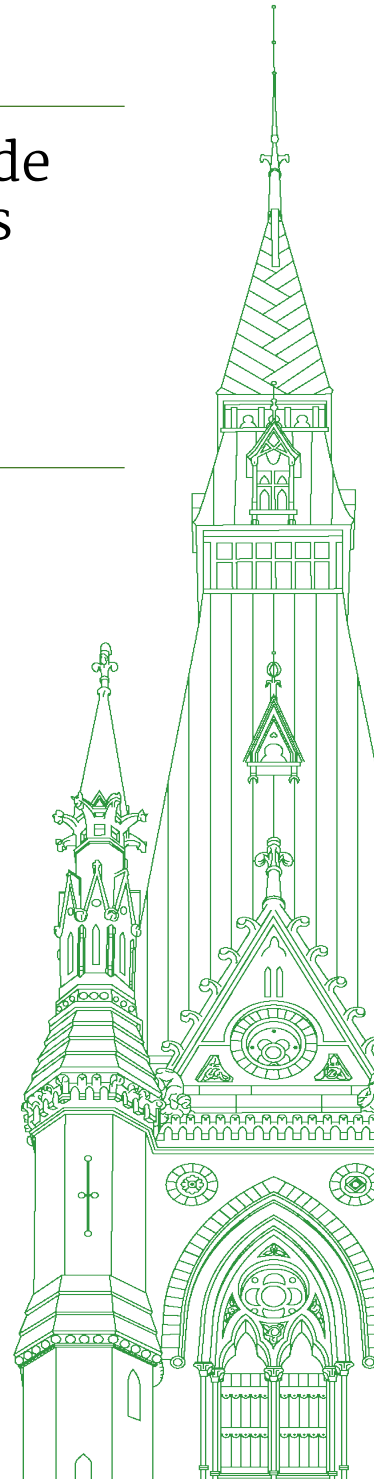
TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 024**

Le lundi 9 mars 2026

---

Président : Peter Schiefke





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

Le lundi 9 mars 2026

• (1105)

[Français]

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

Bienvenue à la 24<sup>e</sup> réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

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

[Traduction]

La réunion d'aujourd'hui se déroule en mode hybride, conformément au Règlement.

Voici quelques consignes à l'intention de nos témoins.

Veillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Si vous participez par vidéoconférence, cliquez sur l'icône du microphone pour activer votre micro, et veuillez vous mettre en sourdine lorsque vous ne parlez pas.

Si vous êtes sur Zoom, vous pouvez sélectionner, au bas de votre écran, le canal approprié pour l'interprétation: le parquet, l'anglais ou le français. Les personnes présentes dans la salle peuvent mettre l'oreillette et sélectionner le canal de leur choix.

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

Les députés présents dans la salle sont priés de lever la main s'ils souhaitent prendre la parole. Le greffier et moi-même ferons de notre mieux pour gérer l'ordre des interventions. Nous vous remercions de votre patience et de votre compréhension à cet égard.

[Français]

Chers collègues, j'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue aux témoins.

Aujourd'hui, nous avons parmi nous un représentant de l'Administration portuaire de Montréal, à savoir M. Julien Baudry, chef de cabinet et vice-président aux communications et aux relations externes. Nous avons aussi un représentant de l'Administration portuaire du Saguenay, à savoir Carl Laberge, président-directeur général, qui est présent par vidéoconférence.

Bienvenue à vous.

Monsieur Baudry, la parole est à vous pour une déclaration de cinq minutes.

**Julien Baudry (chef de cabinet et vice-président, Communications et relations externes, Administration portuaire de Montréal):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de votre invitation à témoigner.

Le Canada se trouve à un moment charnière. Dans un contexte de bouleversements géopolitiques, de réorganisation des chaînes d'approvisionnement et de concurrence accrue, les ports ne sont plus seulement des infrastructures, ils sont des plateformes de résilience et des instruments de souveraineté économique.

Le port de Montréal, comme tous les autres ports canadiens, ne travaille pas par lui-même. Notre rôle consiste à offrir aux entreprises d'ici des options fiables, compétitives et prévisibles pour accéder au commerce mondial grâce au transport maritime. C'est ce que nous faisons chaque jour, alors que des marchandises d'une valeur de plus de 400 millions de dollars transitent au port de Montréal et que nous soutenons près de 600 000 emplois. De l'Allemagne jusqu'en Inde ou en Chine, en passant par le Maroc, les accords économiques actuels et futurs sont au cœur de ce que nous faisons.

Cependant, nous n'évoluons pas dans un environnement où nous sommes à armes égales avec nos compétiteurs américains.

À l'international, le constat est clair: les ports qui s'imposent comme leaders sont pleinement intégrés, ils gèrent des pôles logistiques, ils mettent au point des plateformes intermodales et ils offrent des services sous licence. Par exemple, le port de New York-New Jersey, à lui seul, manutentionne plus de conteneurs que toutes les administrations portuaires canadiennes. Ses revenus sont diversifiés, provenant notamment de ponts à péage et d'actifs immobiliers. Il dispose d'une capacité d'investissement soutenue par des processus réglementaires plus simples, prévisibles et plus rapides.

Bref, les champions internationaux ne bâtissent pas uniquement des quais, ils bâtissent des écosystèmes qui permettent de générer et de capter davantage de valeur, tout en offrant aux entreprises une expérience plus fluide.

Un article du *Globe and Mail* rappelait récemment qu'une grande part de nos fruits et de nos légumes, mais aussi d'autres denrées, même s'ils proviennent de l'étranger, passent par des ports américains. Il s'agit d'une vulnérabilité stratégique qui nous expose aux décisions de l'administration à Washington, capable à elle seule de ralentir, de surtaxer ou d'interrompre des flux essentiels.

La même logique s'applique à plusieurs intrants manufacturiers qui coûtent plus cher parce que les grossistes américains doivent s'acquitter de droits de douane internationaux.

Sur la côte Est américaine, on estime qu'entre 500 000 et 600 000 conteneurs destinés au Canada transitent actuellement par un port américain plutôt que par une infrastructure canadienne. L'incertitude liée aux conflits de travail, combinée à la forte performance des ports américains, contribue largement à cette fuite commerciale. Que ce soit pour rapatrier ces marchandises ou pour répondre à l'ambition canadienne de doubler les exportations hors États-Unis, les entreprises d'ici ont besoin de capacités.

Permettez-moi d'être clair: le port de Montréal est au rendez-vous. L'année dernière, notre croissance a été supérieure à la moyenne de la côte Est américaine. La bataille est rude, et maintenir des infrastructures centenaires, tout en adoptant des nouvelles technologies ou en s'adaptant aux changements climatiques, est un défi de tous les jours.

En 2025, nous avons atteint un taux d'utilisation de 72,4 %. Si la tendance se maintient, nous serons à 86 % en 2030. Au-delà de 85 %, les coûts grimpent, l'empreinte carbone s'alourdit et les occasions d'affaires se perdent.

[Traduction]

Afficher complet n'est pas une option.

[Français]

Le projet d'expansion à Contrecoeur arrive donc à point. Après plus d'une décennie de préparations, 50 consultations et 388 conditions de réalisation, les travaux préparatoires ont commencé.

En tant que premier terminal sobre en carbone de manutention de conteneurs en Amérique, Contrecoeur offrira un avantage concurrentiel clair: sa localisation réduira l'empreinte carbone du camionnage et du rail comparativement aux autres options, notamment l'option la plus proche, qui est le port de New York.

Je veux revenir sur un élément important: il y a le port de Montréal, mais également le modèle que nous avons comme port de destination de l'avenir.

L'an dernier, en date du 31 décembre, on estimait que 7 porte-conteneurs sur 10 à l'échelle internationale pouvaient venir dans les eaux du Saint-Laurent. Parmi les 600 porte-conteneurs qui ont été construits et qui ont été commandés en 2025, le segment qui a la plus forte croissance, c'est exactement celui des porte-conteneurs qui peuvent venir au port de Montréal, soit des porte-conteneurs de 6 500 conteneurs. On parle d'une croissance de plus de 500 %.

Bien entendu, il faut parler des méganavires. Ces méganavires font essentiellement la navette entre l'Asie et des ports du Pacifique, ou encore vers des ports comme le port d'Halifax ou le port de Saint John, avec lesquels nous collaborons et nous travaillons.

En somme, il y a de l'avenir au transport fluvial, mais, pour qu'il y ait davantage d'avenir, je veux formuler trois recommandations.

D'abord, le port de Montréal, comme tous les autres ports canadiens, a besoin d'être capable d'agir comme une véritable agence de développement économique. Nous avons besoin d'être plus agiles et d'avoir des modifications ciblées dans nos lettres patentes pour nous permettre de générer d'autres revenus, mais également de réagir plus rapidement aux fluctuations des marchés et aux demandes des entreprises.

• (1110)

Ensuite, nous avons besoin d'une stratégie nationale pour les chaînes d'approvisionnement qui soit cohérente avec les ports, mais

surtout centrée sur le rapatriement des denrées et des produits destinés aux entreprises canadiennes.

Finalement, il faut traiter les ports, mais surtout les corridors, comme des systèmes. La réalité, c'est que le commerce et la sécurité alimentaire ne dépendent pas d'un port ou d'un autre; ils dépendent notamment de l'intermodalité entre le rail, le camionnage et les entrepôts. Les ports qui travaillent ensemble, évidemment, profiteront grandement du fait d'avoir non seulement des infrastructures physiques, mais aussi des infrastructures numériques. Des projets de corridors numériques nous permettent de prendre de meilleures décisions et, surtout, d'offrir plus de prévisibilité et plus de compétitivité aux entreprises qui utilisent nos services.

Je m'arrêterai là. Ça me fera plaisir de répondre aux questions du Comité.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Baudry.

La parole est maintenant à M. Laberge pour une déclaration préliminaire de cinq minutes.

**Carl Laberge (président-directeur général, Administration portuaire du Saguenay):** Bonjour, tout le monde.

Je vous remercie beaucoup de l'invitation à venir vous parler aujourd'hui.

Je vais vous donner un peu d'information à propos du port de Saguenay.

Le port de Saguenay est localisé sur la rivière Saguenay et fait partie de la grande famille des ports du Saint-Laurent—Saguenay. Le Saint-Laurent est l'un des axes de navigation les plus importants en Amérique du Nord.

Le port de Saguenay a comme particularité d'avoir été relocalisé au début des années 1980. D'abord situé au centre-ville, à l'époque de l'ancienne ville de Chicoutimi, le port a été déménagé à l'extérieur du centre-ville. Actuellement, il est dans un lieu qui est excentré du centre de la ville, loin des habitations. En déménageant là, on voulait justement pouvoir profiter de l'eau profonde de la rivière Saguenay, qui est un des grands avantages. En effet, on est capable d'accueillir de très grands navires, au Saguenay. On voulait aussi favoriser le développement industriel autour du port, pour qu'il soit un levier de développement économique.

Le port est ouvert à l'année. Comme je le disais, il peut accueillir les plus grands navires au Québec. Le port se distingue entre autres par la grandeur des terrains qu'il a. Actuellement, l'Administration portuaire du Saguenay possède plus de 1 200 hectares de terrain qui sont directement adjacents au port et désignés comme zone industrielle pour accueillir des installations de grande industrie. C'est environ 12 kilomètres carrés de terrain, donc c'est très grand.

Nous sommes en train de planifier la mise sur pied de l'une des plus grandes zones industrielles portuaires au Canada, de concert avec le gouvernement du Québec et la Ville de Saguenay, qui ont tous deux annoncé, avec nous, des investissements importants dans les infrastructures de la zone industrialo-portuaire. Actuellement, nous construisons un système de manutention du vrac multiusager, au coût de 110 millions de dollars, qui sera en fonction à partir du mois de juin. Nous sommes en train de mettre en place des infrastructures qui nous permettront de manutentionner de grands volumes de vrac de manière efficace. Nous avons eu l'appui des gouvernements provincial et fédéral dans ce projet.

Nous nous distinguons par notre emplacement, aussi, qui est plus dans la portion nord du Québec, un peu à l'intérieur des terres grâce à la rivière Saguenay. Donc, ça nous donne un très bon accès à tout l'arrière-pays du nord-ouest du Québec. Nous sommes bien raccordés au réseau de chemin de fer qui existe actuellement, qui se rend jusque dans le secteur de Chibougamau—Chapais, qui est un secteur parmi les plus prolifiques dans le domaine minier actuellement, particulièrement dans les minéraux critiques et stratégiques. Nous avons donc une bonne connexion avec ce réseau.

La région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, dans laquelle nous sommes situés, est une région qui est reconnue dans le domaine industriel. Elle est l'une des principales régions productrices d'aluminium, entre autres, en Amérique du Nord. On y trouve beaucoup de métallurgie et beaucoup d'industries. Par ailleurs, un des voisins de Saguenay est la base militaire de Bagotville, une des plus grandes bases militaires au pays.

Ce que nous voyons dans la région, c'est un port qui est en train de développer des actifs en vue d'une transformation industrielle; c'est un port qui a une grande capacité à recevoir des navires; c'est un port bien situé, qui a un bon raccordement aux sections nord du Québec où il y a des projets miniers en cours; c'est un port qui nous fournit un bon lien pour pouvoir commercer avec l'Europe, entre autres, et avec d'autres pays. C'est ce que nous cherchons actuellement.

Nous sommes en train de construire ces infrastructures. Nous avons l'appui du gouvernement du Québec et de la Ville de Saguenay. Nous travaillons aussi avec le gouvernement fédéral et la Banque de l'infrastructure du Canada pour mettre au point les modèles financiers qui nous permettront de terminer ces infrastructures. C'est extrêmement stratégique. Nous pensons avoir un positionnement qui s'insère très bien dans le cadre de ce qu'on cherche à développer au Québec et au Canada actuellement, soit avoir des corridors ouest-est permettant d'exporter nos marchandises, particulièrement dans le domaine minier, dans notre cas, étant donné la proximité de ce qu'on a. Nous voulons aussi être capables d'aller chercher de la valeur ajoutée grâce à l'établissement d'industries autour du port. C'est ce que nous sommes en train de mettre sur pied. Nous prévoyons commencer la construction de ces infrastructures cette année, en fait. Nous sommes avancés à ce point-là.

• (1115)

Voilà où nous nous situons actuellement. Pour continuer sur notre lancée, nous cherchons à avoir l'appui du gouvernement fédéral pour le financement de certaines infrastructures complémentaires dont nous avons besoin. Il y a des programmes qui ont été annoncés la semaine dernière, et nous espérons pouvoir en profiter. D'ailleurs, l'automne dernier, dans le cadre du plus récent budget, le gouvernement avait fait des annonces concernant les infrastructures portuaires. Nous sommes très contents de ces annonces, mais nous aurons besoin de soutien aussi pour les infrastructures industrielles. Nous nous attendons à ce que la Banque de l'infrastructure du Canada, entre autres, nous appuie là-dedans.

Nous sommes une petite administration portuaire canadienne, mais nous connaissons une très forte croissance et nous avons le potentiel d'aider considérablement le Canada à atteindre ses objectifs de transformation et d'exportation de minéraux critiques et stratégiques, grâce à notre capacité et à notre emplacement. Nous avons donc besoin d'avoir les moyens qui vont nous permettre de grandir.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Laberge.

Je vous remercie tous deux de vos déclarations préliminaires.

Nous allons maintenant passer à la séance de questions.

Pour commencer, la parole est à M. Lawrence pour six minutes.

[Traduction]

**Philip Lawrence (Northumberland—Clarke, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je m'excuse auprès des témoins; je vais commencer par un bref point d'ordre administratif. Je crois que tous les partis sont d'accord, alors j'espère que cela se fera rapidement.

J'aimerais proposer la motion suivante:

Que le Comité invite Peter Neil Verleysen à comparaître en tant que témoin lors de la réunion provisoire du Comité sur l'évolution du contexte relatif aux camionneurs au Canada, le 23 mars 2026.

Comme vous le savez sans doute, M. Verleysen a perdu sa sœur dans un tragique accident impliquant un camion de transport, et il aimerait beaucoup venir témoigner.

Je compte sur l'appui de tous les députés à cet égard.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Lawrence.

Je crois que les députés comprennent la motion, et il y a eu des discussions avant la réunion d'aujourd'hui.

Ai-je le consentement unanime des membres du Comité?

(La motion est adoptée.)

**Le président:** Monsieur Lawrence, vous avez la parole.

**Philip Lawrence:** Merci.

Je remercie tous les députés de leur soutien. C'est très important pour M. Verleysen et sa famille.

Monsieur Baudry, la plupart de mes questions s'adresseront à vous.

Vous êtes maintenant en mesure d'aller de l'avant avec le projet d'expansion à Contrecoeur, mais j'aimerais d'abord revenir brièvement sur la situation actuelle.

Selon l'indice mondial de performance des ports de la Banque mondiale, Montréal se classe actuellement au 351<sup>e</sup> rang sur 405. À quoi attribueriez-vous le mauvais rendement du port de Montréal?

[Français]

**Julien Baudry:** Merci de votre question.

L'ensemble des ports canadiens, en particulier ce qu'on appelle les ports de destination, ne sont pas valorisés de la même façon que les autres ports, à notre avis. Je vous donne un exemple. L'index en question ne tient pas compte du fait que les navires sont déchargés à 100 % à Montréal et chargés à 100 %. Dans la méthodologie utilisée, cet aspect n'est effectivement pas pris en compte. Or, dans les faits, nous sommes un port très productif.

Cependant, nous pouvons assurément faire mieux. Il ne fait aucun doute que, pour que nous soyons capables d'avoir un aussi bon rendement que les ports les plus performants dans le monde, nous avons besoin d'une meilleure coordination intermodale, notamment en travaillant avec l'ensemble des ordres de gouvernement. À l'heure actuelle, les défis du port de Montréal sont aussi liés aux investissements requis dans l'équipement à l'échelle québécoise ou à l'échelle municipale. Ce travail nous aiderait grandement à améliorer l'ensemble du rendement.

J'insiste sur ce point: la raison pour laquelle certains ports ailleurs dans le monde s'en tirent mieux que nous, c'est que nous ne nous battons pas à armes égales. Ces ports ont plus de revenus, des revenus plus diversifiés et une capacité plus importante de numérisation, notamment parce qu'ils ont à la fois une taille et des effets de réseau qu'on ne connaît pas au Canada.

• (1120)

[Traduction]

**Philip Lawrence:** Je vous remercie.

Les discussions sur le projet d'expansion qui s'amorce ont commencé, si je ne me trompe pas, dans les années 1980 — il y a donc plus de 40 ou 50 ans. À l'époque, quelqu'un au port de Montréal avait eu cette vision. En ce qui concerne plus particulièrement le gouvernement fédéral — puisque nous siégeons à la Chambre des communes —, comment évalueriez-vous son rôle à titre de partenaire au cours des 10 dernières années? A-t-il fourni l'appui nécessaire pour vous permettre d'effectuer le travail qui s'impose?

[Français]

**Julien Baudry:** Le processus de consultation que nous avons eu, qui comportait des consultations préalables et qui a été géré par l'agence, a été très long. Bien entendu, le gouvernement canadien nous a aidés dans le passé en nous accordant des subventions. Cependant, la réalité, c'est que nous sommes aujourd'hui dans une phase qui est totalement différente, où nous avons la collaboration du Bureau des grands projets. Ça ne nous fait pas passer devant les autres pour autant; il n'y a aucune mesure d'accélération pour le projet de Contrecoeur. Cependant, le fait d'avoir une agence centrale, qui est en mesure également de coordonner les efforts, fait qu'aujourd'hui nous sommes dans une position très avantageuse pour livrer, en respect des délais et des budgets, un projet d'une qualité qui va répondre aux besoins des entreprises.

Permettez-moi de revenir à ce que j'ai dit un peu plus tôt et d'insister là-dessus: il est certain que certaines modifications à des lois ou à des règlements peuvent et doivent se faire plus rapidement. Les ports, comme les entreprises canadiennes, veulent avoir de la prévisibilité. Plus on est rapide, mieux c'est. Finalement, je vais insister sur cet élément: qu'il s'agisse de Contrecoeur ou des activités à Montréal, la meilleure façon d'aider les ports canadiens, c'est d'aller chercher la capacité qui existe dans ces ports. Cette capacité, au port de Montréal, a été touchée par l'instabilité quant aux relations de travail. Un environnement de travail qui fait qu'il y a plus de stabilité — nous ne sommes ni l'employeur ni le syndicat — nous place également dans une meilleure position pour convaincre des entreprises canadiennes d'utiliser des ports canadiens.

[Traduction]

**Philip Lawrence:** Cela correspond à ce que nous avons entendu de la part de nombreux témoins. L'incertitude qui a marqué l'économie canadienne au cours de la dernière décennie a vraiment freiné sa croissance.

Cela dit, quelle est la date d'achèvement prévue pour le projet d'expansion à Contrecoeur?

[Français]

**Julien Baudry:** Aujourd'hui, nous suivons un échéancier qui nous permettrait d'exercer nos activités dès 2030. Comme je l'ai dit dans ma présentation, si la tendance se maintient, notre taux d'utilisation sera de 86 %. Si on devait retarder cette mise en service, il faut comprendre que certaines ambitions canadiennes pourraient être difficiles à réaliser. À l'heure actuelle, si 6 % des exportations canadiennes vers les États-Unis prennent une autre direction, le port de Montréal ne sera pas en mesure de répondre à la demande, principalement du Québec et de l'Ontario. Donc, si on devait retarder la réalisation du projet au-delà de 2030, il y aurait des complications et des pertes de possibilités pour des entreprises canadiennes.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Lawrence.

[Traduction]

Nous allons passer à M. Greaves.

La parole est à vous. Vous disposez de six minutes.

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

Bonjour, chers collègues.

Je remercie les témoins d'être des nôtres aujourd'hui. Bonjour.

Comme nous l'avons déjà entendu dans le cadre de nos délibérations, et comme le premier ministre et le gouvernement l'ont largement souligné, il est clair, d'après moi, que nous partageons tous le même constat. Le Canada doit diversifier ses partenaires commerciaux et accroître ses exportations partout dans le monde, en mettant l'accent sur l'expansion au-delà du continent nord-américain.

Le fonds fédéral de 5 milliards de dollars pour la diversification des corridors commerciaux fait partie de la stratégie du gouvernement visant à doubler les exportations vers d'autres pays que les États-Unis au cours des 10 prochaines années. Ce fonds appuiera des projets partout au pays, notamment pour remédier aux goulots d'étranglement commerciaux, tant nationaux que régionaux, qui touchent certains ports canadiens.

J'aimerais connaître l'avis des témoins que nous recevons ce matin. Comment le financement accordé en 2024 dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux et, maintenant, celui prévu dans le nouveau Fonds pour la diversification des corridors commerciaux aideront-ils vos ports à prendre de l'expansion pour atteindre les objectifs en matière d'exportations ailleurs qu'aux États-Unis au cours de la prochaine décennie?

Nous pouvons peut-être commencer par le représentant de l'Administration portuaire de Montréal, puis passer à son homologue de Saguenay.

• (1125)

[Français]

**Julien Baudry:** Je vous remercie de votre question.

Je veux être assez clair: tout investissement de fonds publics dans un projet au port de Montréal, qu'il soit fait par le gouvernement du Québec ou par le gouvernement fédéral, est essentiellement un levier. Dans le cas du projet de Contrecoeur, l'investissement public nous permet de réduire le risque, mais également, par la suite, d'amener l'administration portuaire à faire des investissements qui proviendront du secteur privé.

Donc, chaque investissement qui est fait par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux ne sert pas uniquement au port, mais aussi aux utilisateurs. Dans notre cas, les investissements qui ont été faits dans le passé ont eu pour résultat qu'aujourd'hui, l'Inde est le troisième partenaire du port de Montréal. Pourquoi est-ce le cas? C'est parce que nous sommes en mesure d'avoir des infrastructures qui nous permettent, grâce à des terminaux comme CanEst et à l'augmentation de la capacité ferroviaire, de mieux servir l'ouest du pays.

Au bout du compte, ce n'est pas uniquement le port qui est plus compétitif, c'est le produit qui est dans le conteneur ou dans le bateau qui se retrouve à l'étranger. C'est la même chose dans tous les pays, c'est la même dynamique qu'on voit: l'utilisateur final est celui qui profite de ces investissements.

**Carl Laberge:** Effectivement, comme M. Baudry l'a bien dit, ces investissements, nous les faisons pour les utilisateurs et pour permettre d'avoir des infrastructures plus efficaces et plus compétitives.

J'ai parlé entre autres de notre projet de manutention du vrac, qui va se terminer au mois de juin de cette année. Nous avons eu l'appui du Fonds national des corridors commerciaux, qui a été essentiel pour nous permettre de réaliser ce projet.

Nous avons également besoin d'agrandir nos installations portuaires pour répondre à cette demande, mais aussi à la demande qui va arriver à la suite du développement des projets de minéraux critiques stratégiques et industriels dans la zone industrielle portuaire. L'annonce de l'automne dernier à propos du nouveau Fonds pour la diversification des corridors commerciaux est essentielle à ce développement.

C'est certain qu'une organisation comme la nôtre, qui a des moyens financiers limités, mais des responsabilités importantes dans la desserte de son secteur d'activité, a besoin d'avoir le soutien de ses partenaires, y compris le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral. Dans notre cas, même la municipalité de Saguenay est impliquée, parce que nous gérons des infrastructures publiques pour le bien-être du public, et il y a un niveau de risque qui peut être assez important en amont. Cela dit, c'est payant d'avoir ces infrastructures quand on en a besoin. Il faut dire aussi que ça prend beaucoup de temps pour les développer.

**Will Greaves:** Merci, messieurs.

J'aimerais clarifier une chose auprès de vous deux. Quelle est la capacité actuelle de vos ports respectifs? Quelle serait leur capacité maximale de traitement s'ils disposaient de toutes les ressources nécessaires?

Commençons par le port de Montréal, ensuite nous verrons ce qu'il en est pour le port de Saguenay.

**Julien Baudry:** Aujourd'hui, le port de Montréal a une capacité de manutention de 2,1 millions de conteneurs. Cette donnée est cependant théorique, parce que, dans les faits, à un taux d'utilisation de 85 %, notre capacité est davantage aux alentours de 1,73 million de conteneurs. Plus nous nous approchons de ce sommet, moins nous sommes compétitifs. De façon un peu simple, je dirais qu'il y a des mouvements à vide et il y a des saisons où nous devons refuser des clients et les envoyer ailleurs. Les volumes sont répartis sur toute une année, et certaines saisons sont plus exigeantes que d'autres. Nous l'avons d'ailleurs vécu en 2019, où il y a eu des saisons plus difficiles. N'importe quel importateur-exportateur vous le dira.

Grâce à de tels investissements, notamment pour des projets de numérisation — j'insiste là-dessus — et d'optimisation, nous sommes en mesure de réduire les coûts et l'empreinte carbone. Au bout du compte, nous augmentons la compétitivité du port et, surtout, il y a un effet multiplicateur sur les produits que nous envoyons. Le port de Montréal sert d'abord l'Europe, qui est encore très friande de produits sobres en carbone, mais il sert également l'Asie, vers laquelle nous exportons 25 % de nos volumes, et il sert de plus en plus l'Afrique, comme on peut le voir. Voilà essentiellement les besoins auxquels nous allons répondre.

Pour ce qui est de la limite de capacité, j'ai envie de vous dire que c'est le principe de l'offre et la demande. Plus vous avez de capacité dans un système, plus les entreprises peuvent en profiter et aller à l'international en se heurtant à moins de barrières logistiques. Encore une fois, ça crée de l'emploi ici.

● (1130)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Baudry.

[Traduction]

Merci, monsieur Greaves.

[Français]

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

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

Je vais commencer par m'adresser à M. Baudry pour mon premier tour de parole.

Bienvenue au Comité. Nous sommes bien contents de vous avoir parmi nous. En fait, nous sommes toujours contents de recevoir des gens.

Le 23 février dernier, au Comité, nous avons eu la chance de recevoir le ministre des Transports, Steven MacKinnon. À ce moment-là, je lui ai fait part de la situation suivante. Pour le projet d'expansion à Contrecoeur, des consultations ont eu lieu dans l'environnement immédiat du port, c'est-à-dire à Verchères et à Contrecoeur. Cependant, du côté de Boucherville et de Varennes, il n'y a pas eu de consultations menées à ce sujet. Or, qu'on le veuille ou non, les conteneurs qui vont passer par Contrecoeur vont devoir circuler soit sur l'autoroute, soit sur la voie ferrée. Dans un contexte où le projet est équivalent à 60 % de la capacité actuelle de ce qu'il y a à Montréal — on parle de 1,15 million de conteneurs —, ça signifie que beaucoup de conteneurs vont circuler, entre autres par la voie ferrée qui traverse les villes. On s'attend donc à ce qu'il y ait des répercussions perceptibles pour les citoyens de Boucherville et pour les citoyens de Varennes. Quand j'ai fait part de la chose au ministre, il a affirmé que ma demande visant à ce qu'il y ait des consultations à Boucherville et à Varennes, en présence de représentants de Transports Canada, de l'Administration portuaire de Montréal et du Canadien National, était tout à fait raisonnable.

Alors, est-ce que l'Administration portuaire de Montréal serait disposée à participer à de telles consultations?

**Julien Baudry:** Merci de la question.

Il faut savoir qu'en 2017, dans l'étude d'impact, l'augmentation du transport par camion et par rail a été considérée. De plus, lors des consultations qui ont été menées non pas par l'administration portuaire, mais par l'agence, plusieurs citoyens de Boucherville, mais également d'autres municipalités dans l'ensemble de la Montérégie et ailleurs au Québec, ont fait parvenir des commentaires. D'ailleurs, des mémoires ont été envoyés par des gens de Verchères, de Varennes, de Contrecoeur, ainsi que de Boucherville.

Comme il s'agissait d'un projet désigné, nous nous sommes d'abord concentrés sur les répercussions du projet. Aujourd'hui, nous n'en sommes plus à l'étape de la consultation. Cependant, l'Administration portuaire de Montréal tient des événements, comme des rencontres d'information. Nous avons des mécanismes pour favoriser le bon voisinage. Nous nous ferons toujours un plaisir de recevoir des questions et d'y répondre.

Quant à la volonté d'aller plus loin et d'être dans une mécanique de consultation, vous vous doutez bien que nous ne sommes pas propriétaires de l'infrastructure ferroviaire; elle appartient au CN. Quoi qu'il en soit, à l'heure actuelle, ces questions et ces commentaires ont été acheminés à l'agence et nous y répondrons. Je prends note de la recommandation d'en faire davantage pour ces citoyens et ces municipalités. Nous allons le faire pour continuer de répondre aux questions.

**Xavier Barsalou-Duval:** J'en comprends essentiellement que vous répondrez présent si vous recevez une invitation de la part du bureau du ministre, de Transports Canada, du CN ou de la Ville de Boucherville.

Je comprends que, comme vous le mentionnez effectivement, la voie appartient au CN d'abord et avant tout. Ça n'empêche pas qu'il y a des défis d'arrimage, parce que ce qui va transiter par la voie viendra du port. Donc, l'administration portuaire sera peut-être en mesure de mieux répondre à certaines questions. C'est pour ça que je trouverais important que vous soyez là.

Pour ce qui est des terrains où se déroulent les travaux, où des travaux préparatoires ont commencé, j'ai appris que certains de ces terrains faisaient l'objet de contaminations. Des gens ont fait part à mon bureau de leurs craintes qu'il y ait une contamination possible de l'eau potable, notamment en raison du ruissellement et de la fonte des neiges. Nous avons exploré la question un peu plus loin. Selon les documents de la Ville de Contrecoeur, deux lots en particulier font l'objet de certaines contaminations: le lot P-252 contient du cadmium, du cuivre, du nickel, du plomb, des produits pétroliers et du zinc, tandis que le lot qui est situé au 1920, route Marie-Victorin contient de l'aluminium, de l'azote ammoniacal, du cadmium, du cuivre, du fer, du nitrate, du nitrite, des sulfures, du vanadium, du zinc, du chrome, du manganèse et du nickel.

Or, en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement, avant qu'une municipalité délivre quelque permis que ce soit, des terrains contaminés comme ceux-là doivent faire l'objet d'un plan de réhabilitation approuvé par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs. Évidemment, ça, c'est au gouvernement du Québec. Je comprends que, fidèle aux habitudes de la plupart des entités fédérales, l'Administration portuaire de Montréal n'a pas fait la demande de permis à la ville ni soumis de plan de réhabilitation au gouvernement du Québec.

Néanmoins, j'aimerais savoir quelles sont les intentions du port quant au traitement des terrains contaminés. Est-ce que ça va être traité adéquatement?

**Julien Baudry:** Merci de votre question.

D'abord, il faut savoir que la vaste majorité du site était autrefois destinée à des activités agricoles, notamment la culture du maïs et du soya.

Maintenant, dans la partie plus à l'ouest des terrains, où se trouvent notamment ces deux lots que vous mentionnez, il y a déjà eu des activités industrielles, effectivement. Dans ce cas, il y a eu une caractérisation des sites. Tout ça a également été communiqué aux autorités fédérales.

Puisque nous sommes déjà dans les travaux, les mesures nécessaires ont été mises en place, à commencer par l'installation de barrières pour éviter les ruissellements dans le ruisseau à proximité. Il faut savoir également que, même lorsqu'il y a des travaux sur le site, les véhicules profitent d'un nettoyage mécanique, donc il n'y a pas de contamination au-delà du site. Lorsque les véhicules doivent quitter le site, nous appliquons la réglementation québécoise, c'est-à-dire que nous utilisons le programme Traces Québec.

Je veux vraiment rassurer les membres du Comité: l'ensemble du site est géré de façon exemplaire et nous rendons compte des mesures utilisées aux autorités. Je parle des autorités fédérales, bien entendu. Je veux insister sur un élément aussi: nous ne demandons pas de permis au gouvernement québécois ni à la municipalité, mais le gouvernement du Québec a participé au processus de consultation qui a permis d'obtenir une déclaration de décision favorable. Si nous avons fait le choix de ne pas demander de permis, c'est au même titre que tout mandataire de la Couronne. Nous avons respecté l'orientation fédérale.

• (1135)

**Le président:** Merci, monsieur Baudry.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Muys.

La parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

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

Je remercie les témoins de nous faire profiter de leur expertise.

En mars 2023, le Comité a mené une étude nationale sur les grandes infrastructures portuaires. D'ailleurs, le port de Montréal avait été notre première escale. Nous vous remercions de nous avoir accueillis.

À la suite de cette étude, nous avons formulé 12 recommandations sur la compétitivité, la simplification des processus d'approbation et le besoin d'une plus grande souplesse financière. Dans sa réponse, le gouvernement du Canada a reconnu qu'il s'agissait d'une priorité. Pourtant, trois ans plus tard, nous parlons encore de certains des mêmes enjeux.

Ma question comporte deux volets.

Premièrement, au cours des trois dernières années, avez-vous constaté une élimination concrète des goulots d'étranglement ou des réformes de la part du gouvernement fédéral? Autrement dit, le gouvernement fédéral s'est-il tassé du chemin pour vous permettre d'agrandir le port et vous laisser faire votre travail?

Deuxièmement, pouvez-vous nous expliquer pourquoi il est si important que nous agissions dès maintenant et que nous fassions avancer les choses, au lieu de passer trois autres années à en parler? Nous perdons des occasions économiques partout dans le monde.

[Français]

**Julien Baudry:** De façon très pragmatique, il n'y a aucun doute pour nous que notre désignation au Bureau des grands projets est un élément qui nous permet d'avancer, puisque nous profitons également d'une expertise unique au sein de ce bureau. J'insiste pour dire qu'il n'y a pas de mesures d'accélération. Cependant, être dans la voie rapide lorsqu'il faut travailler avec de multiples ministères et services, ça nous aide, mais ça aide aussi le secteur privé. En effet, un vote de confiance pour un projet facilite également la mobilisation de capitaux privés. Il y aurait des aspects législatifs à modifier, comme nous en avons déjà parlé, pour que le port de Montréal soit en mesure de collaborer davantage avec d'autres ports au Canada, comme il le souhaite. Cependant, la réalité est que l'aspect exécutif d'un tel message pour nous est important aussi.

Il y a certainement un appétit international de diversification des échanges. Ce n'est pas uniquement au Canada. Dans la dernière année, il y a eu autant d'entreprises allemandes qui ont visité le port de Montréal qu'il y en a eu dans les cinq années précédentes. Pourquoi? C'est parce que non seulement le Canada, mais l'ensemble de l'économie de la planète veut se diversifier pour être moins dépendant de notre voisin du Sud.

Il est certain qu'il est important d'avoir des signaux, mais également des décisions. On a parlé du Fonds pour la diversification des corridors commerciaux. La prise rapide de décisions nous permettra également de mettre en place des projets et des mécanismes qui pourront créer des effets bénéfiques. J'insiste pour dire que les effets bénéfiques vont au-delà de l'économie. Lorsque nous travaillons rapidement, nous pouvons mettre en place plus rapidement des mesures de compensation au bénéfice de l'environnement.

[Traduction]

**Dan Muys:** Cette question s'adresse d'abord au représentant de l'Administration portuaire de Saguenay, mais peut-être que son homologue de Montréal voudra aussi intervenir.

Un point qui est revenu de façon constante — il y a quelques années, lorsque nous avons mené l'étude, et par la suite —, c'est le besoin d'une souplesse financière. Les administrations portuaires font face à des limites quant à leur capacité d'emprunt et à leur accès aux capitaux pour réaliser ces projets d'expansion. Pour une petite administration portuaire comme celle de Saguenay, les limites en matière de souplesse financière peuvent être contraignantes.

Le projet de loi C-33 s'est avéré décevant, car il n'allait pas assez loin. Il est mort au Feuilleton lorsque le premier ministre Carney a déclenché les élections. Résultat: même les modestes réformes visant à accroître la souplesse financière et à offrir plus d'outils financiers ont été mises de côté.

Vous pourriez peut-être nous en dire un peu plus sur l'importance de la souplesse.

• (1140)

[Français]

**Carl Laberge:** C'est très important pour nous d'avoir accès aux capitaux pour être capables de réaliser nos projets. Vous l'avez bien dit d'entrée de jeu. Notre organisation est plus petite que, par exemple, le port de Montréal. Cependant, construire un quai nous coûte le même prix qu'il en coûte au port de Montréal pour un quai d'une dimension similaire. Nous avons donc besoin d'avoir des instruments de financement qui sont peut-être adaptés à des ports de plus petite dimension, comme le nôtre, qui a eu à affronter des coûts importants. Il faut que ça se reflète dans les programmes d'infrastructure et que ce soit en place. Le Fonds national des corridors commerciaux a fait un bon travail là-dedans. Nous avons besoin d'avoir assez de capitaux pour ça. Dans notre cas plus précisément, nous avons toutefois besoin d'avoir une flexibilité financière accrue et des leviers de financement différents.

À titre d'exemple, nous avons construit un projet de convoyeur se chiffant à 110 millions de dollars. Pour ça, nous avons eu de l'aide financière des gouvernements du Québec et du Canada, mais nous avions également besoin d'une partie du financement sous forme de prêt. Étant donné notre taille, notre limite d'emprunt actuelle ne nous permettait pas d'avoir ce financement de manière traditionnelle. C'est donc le gouvernement du Québec, par l'entremise d'Investissement Québec, qui nous a prêté les sommes. C'est un peu paradoxal dans notre cas, étant donné que nous sommes une administration portuaire canadienne et que, à ce titre, nous gérons des actifs qui appartiennent au gouvernement fédéral. Il n'y avait cependant pas d'outils au niveau fédéral, et c'est le gouvernement du Québec qui nous a aidés. Actuellement, nous espérons beaucoup que la Banque de l'infrastructure du Canada va pouvoir jouer ce rôle dans notre cas aussi, pour ce qui est des prêts.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Laberge.

[Traduction]

Merci beaucoup, monsieur Muys.

[Français]

Madame O'Rourke, la parole est à vous pour cinq minutes.

**Dominique O'Rourke (Guelph, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je souhaite la bienvenue aux témoins qui sont des nôtres ce matin. Leurs témoignages sont hyper intéressants.

On l'a vu pendant la pandémie de COVID-19, tout comme on l'a vu par la suite lorsqu'un navire est resté pris dans le canal de Suez: ces événements ont causé plein de problèmes dans les chaînes d'approvisionnement mondiales et on en a vu les répercussions sur les prix.

Comment une infrastructure portuaire canadienne renforcée peut-elle aider à garantir la résilience des chaînes d'approvisionnement nationales lors de futures perturbations?

Monsieur Baudry, vous avez soulevé rapidement la notion des changements climatiques. Comment faut-il que les ports s'adaptent aux changements climatiques à venir?

Je pose la question également à M. Laberge.

**Julien Baudry:** Je laisserais peut-être M. Laberge vous répondre en premier.

**Carl Laberge:** Oui, il n'y a pas de problème.

Pour répondre à la première partie de la question, je dirais que, dans notre cas, c'est certain que le rôle que nous pouvons jouer, c'est d'avoir des infrastructures qui sont disponibles quand nous en avons besoin. Comme je le disais tout à l'heure, ça prend beaucoup de temps pour développer une infrastructure portuaire. Ça coûte cher. On ne peut pas construire des infrastructures au moment où des événements surviennent, comme ce qu'on a vu se passer la semaine dernière. Il faut prévoir les choses longtemps à l'avance. Il faut avoir une certaine capacité devant soi pour être capable de répondre aux événements. C'est ce que nous pouvons faire et c'est ce que nous nous apprêtons à faire. Toutes les administrations portuaires canadiennes ont ce mandat en tête, je crois. Il s'agit d'être prêt au moment venu. C'est donc une des choses que nous pouvons faire de notre côté ici, au Canada, pour ce qui est de la capacité.

Quand on parle de la résilience climatique, ça dépend vraiment des infrastructures. Nous ne sommes pas tous dans la même position. Il faut nous assurer que, peu importe les événements qui vont se passer, nous allons encore une fois être capables d'avoir des infrastructures qui vont être disponibles, qu'il s'agisse de l'élévation du niveau du quai ou du drainage de nos infrastructures, pour faire face aux événements extrêmes et aussi pour assurer le respect de l'environnement dans le contexte de ces nouveaux événements. C'est important d'avoir une certaine adaptation pour ça. Les infrastructures portuaires ont été construites il y a plusieurs années, pour la plupart d'entre elles, donc il y a des besoins d'adaptation et des besoins d'investissement pour ça qui sont importants, effectivement.

• (1145)

**Julien Baudry:** Comme mon collègue M. Laberge l'a dit, nous avons des infrastructures qui datent. Nous devons à la fois les maintenir, en créer d'autres et apporter des changements technologiques.

Il est certain que les administrations portuaires ont besoin de sources de revenus diversifiées. À titre d'exemple, le port de New York-New Jersey génère 27 millions de dollars par jour grâce à un péage sur un pont qui a été instauré pour aider le port de New York. Nous ne sommes pas du tout dans ce même type de dynamique pour ce qui est des revenus.

Je veux insister sur le fait que, si on veut également améliorer la résilience, il faut rapatrier les chaînes d'approvisionnement au Canada. Quand votre approvisionnement en fruits et légumes passe par Philadelphie, par exemple, entre Philadelphie et les centres de consommation, que ce soit Toronto, Montréal ou n'importe quelle autre région du Canada, d'autres peuvent prendre certaines décisions qui vont augmenter les coûts.

Aujourd'hui, pourquoi est-ce qu'on ne rapatrie pas ces chaînes d'approvisionnement? C'est parce qu'on préfère payer un peu plus cher pour avoir plus de résilience ou plus de performance.

J'insiste là-dessus. À titre d'exemple, l'État de la Géorgie a investi, à lui seul, 4,2 milliards de dollars américains dans ses infrastructures portuaires, et ce n'est pas étranger au fait qu'il a réussi à développer une industrie manufacturière importante. Pourquoi est-ce le cas? C'est parce qu'il y a moins de risques dans le système.

**Dominique O'Rourke:** Permettez-moi d'enchaîner à propos d'un sujet que vous avez abordé, monsieur Baudry, en parlant des denrées alimentaires qui passent par les États-Unis.

Dans un article d'opinion publié au mois de novembre, le professeur Sylvain Charlebois, de l'Université Dalhousie, mon ancien voisin, expliquait que le nouveau Fonds pour la diversification des cor-

ridors commerciaux était vraiment un investissement pour améliorer les chaînes d'approvisionnement, ce qui pourrait mener à une réduction des coûts des denrées alimentaires.

Est-ce que vous partagez cette opinion?

Quels autres investissements dans les infrastructures seraient essentiels pour réduire les coûts des denrées alimentaires et autres?

Vous avez dit aussi que, lorsque le produit est plus concurrentiel, c'est l'utilisateur qui est le bénéficiaire.

**Julien Baudry:** Merci de la question.

Dans le cas du secteur alimentaire, il est certain que, pour rapatrier ces chaînes d'approvisionnement, on a besoin de capacités, peu importe le port, bien entendu. Toutefois, on doit également être capable de construire de véritables écosystèmes non seulement dans le secteur alimentaire, mais aussi dans le secteur manufacturier de pointe. Nous avons besoin de capacités électriques pour installer ce qu'on appelle des conteneurs Reefer, donc des conteneurs réfrigérés. Lorsqu'ils sont branchés à l'électricité, c'est mieux pour l'environnement. Ça rend aussi certains produits plus compétitifs. Plusieurs entreprises internationales ont déjà choisi de revenir vers le port de Montréal parce que ses branchements, aujourd'hui, sont électriques et parce que le siège social international a des engagements en matière de décarbonation. Sans cet équipement, ces marchandises ne reviendront pas ici. Je veux quand même aborder le fait que certains États américains ont mis sur pied des programmes incitatifs également.

**Le président:** Merci, monsieur Baudry.

Merci, madame O'Rourke.

Je passe maintenant la parole à M. Barsalou-Duval pour deux minutes et demie.

**Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Je vais poursuivre avec M. Baudry.

Vous avez sûrement vu passer une étude d'Henri Chevalier et Éric Pineault, commanditée par SNAP Québec, sur la viabilité économique du projet d'expansion ou, du moins, sa justification. L'étude mentionne essentiellement que les prévisions passées de l'Administration portuaire de Montréal quant à la croissance future ne se sont pas matérialisées et que, présentement, il n'existe pas de goulot d'étranglement au port.

Dans un contexte où il n'y a pas de goulot d'étranglement présentement au port de Montréal, y a-t-il vraiment urgence de construire une expansion?

Ça, c'est ma question, mais il y a peut-être d'autres éléments de l'étude qui pourraient vous intéresser ou auxquels vous voudriez répondre.

**Julien Baudry:** Nous accueillons favorablement tout travail universitaire. Dans ce cas-ci, nous avons écrit à l'étudiant de l'Université de Waterloo et au sociologue qui ont produit le document pour leur indiquer que ce dernier contenait malheureusement de nombreuses erreurs factuelles. La profondeur du fleuve n'est pas la bonne, la taille des navires est sous-estimée de 44 % et, surtout, on ne tient pas compte du contexte économique et du besoin des entreprises.

Le port de Montréal fait ses prévisions en se basant sur les données de la Banque du Canada et celles d'Exportation et développement Canada. Vous avez raison, les prévisions que nous avons faites en 2017 ne se sont pas réalisées. Nous vivons dans un monde totalement différent. Les années passées, nous avons connu, malheureusement, des conflits de travail. La bonne nouvelle, c'est que nous avons fait bon usage de ce temps-là pour faire avancer l'ingénierie du projet et aller chercher un partenaire dans le projet.

Maintenant, pour ce qui est de l'avenir, nous sommes là pour répondre aux besoins des entreprises canadiennes, et le message que nous avons des entreprises, mais également des gouvernements, c'est qu'on veut...

• (1150)

**Xavier Barsalou-Duval:** Merci. Je vais vous interrompre, parce qu'il ne me reste pas beaucoup de temps et j'aimerais pouvoir poser une question au représentant du port de Saguenay avant que mon temps de parole soit écoulé.

Monsieur Laberge, comme vous l'avez mentionné tout à l'heure, votre projet est beaucoup axé sur l'extraction minière et la proximité des mines.

D'une part, comment voyez-vous la possibilité de faire non seulement de l'extraction, mais aussi de la transformation sur notre territoire? Dans quelle mesure est-ce que ça fait partie de votre vision? Comment fait-on pour en arriver à ça?

D'autre part, comment peut-on concilier ce développement et la présence du béluga dans le Saguenay?

**Carl Laberge:** Merci beaucoup pour la question.

C'est exactement ce que nous sommes en train de développer ici, au port de Saguenay. Nous avons la possibilité non seulement d'exporter des minéraux, mais aussi de les transformer. Pour pouvoir les transformer, nous avons besoin d'avoir assez d'espace pour accueillir les industries. Nous avons aussi besoin d'avoir accès à toutes sortes d'autres choses, comme un approvisionnement en énergies comme l'électricité et le gaz naturel, de la main-d'œuvre et de l'expertise. Ce sont toutes des choses qu'on a ici, à Saguenay, et qu'on est capable d'offrir.

C'est vraiment ce que nous visons, c'est-à-dire avoir des projets où il y aurait une concentration des activités minières dans le Nord pour réduire les volumes et, une fois que ce serait rendu à l'étape de l'expédition vers les marchés, essayer de faire une ou deux transformations supplémentaires ici, sur le site portuaire, pour créer de l'emploi chez nous et stimuler l'économie.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Laberge.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Albas.

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

[Français]

**Dan Albas (Okanagan Lake-Ouest—Kelowna-Sud, PCC):** Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie aussi les témoins.

Je voudrais adresser mes questions à M. Laberge.

Monsieur Laberge, bienvenue.

Vous avez dit que l'opportunité pour votre port était énorme. J'ai discuté de la même chose avec le dynamique député de Chicoutimi—Le Fjord. C'est absolument une opportunité fantastique pour le Canada, et particulièrement pour le Québec et le Saguenay.

Est-ce que vous pouvez nous expliquer à nouveau cette opportunité, s'il vous plaît?

**Carl Laberge:** Oui. Merci beaucoup pour la question.

En fait, comme je l'ai dit, nous sommes en train de développer de l'infrastructure ici pour être capables de le faire, mais il y a une autre chose qui est intéressante aussi. Nous allons avoir de la capacité. C'est très grand, donc nous allons pouvoir développer des projets sur plusieurs années. Nous sommes bien connectés actuellement, par voie ferroviaire, au Nord du Québec et à Chibougamau. Il y a cependant moyen aussi d'améliorer ces connexions ferroviaires dans un secteur minier très prolifique, allant du Nord du Québec jusque dans le Nord de l'Ontario. Une voie ferrée ouest-est nous permettrait de faciliter le transport des minéraux, même à partir du Nord de l'Ontario, en traversant tout le Québec, jusqu'au port de Saguenay, afin d'expédier les matières premières ou de faire une transformation supplémentaire.

C'est quelque chose d'unique que nous avons à offrir actuellement. C'est une très grande opportunité pour le Canada. C'est basé sur de l'infrastructure existante et sur de la planification existante qui est déjà bien entamée dans les milieux concernés.

Nous espérons que les gouvernements, entre autres le gouvernement du Canada, vont travailler avec la région et avec les communautés nordiques pour améliorer ces infrastructures afin de permettre la réalisation de projets miniers et la diversification de nos marchés.

**Dan Albas:** Votre port est situé à un endroit stratégique, particulièrement quand on considère la situation géopolitique. Mon chef est allé en Allemagne pour promouvoir les ressources naturelles, comme le gaz naturel liquéfié, et aussi pour discuter de réserves de minéraux critiques et stratégiques. Il me semble que votre port pourrait jouer un rôle énorme pour ça. Cependant, le gouvernement fédéral a stoppé vos efforts. Je pense, par exemple, au projet de gaz naturel liquéfié que vous avez proposé en 2022, un projet très important, particulièrement pour nos alliés.

Est-ce que vous êtes d'accord avec moi concernant la nature stratégique de votre port?

• (1155)

**Carl Laberge:** Oui, nous sommes très d'accord sur ça. Comme je l'ai dit tout à l'heure, c'est assez exceptionnel d'avoir un site portuaire autour duquel on est capable de développer immédiatement de grandes activités industrielles.

Effectivement, nous avons eu un projet de gaz naturel liquéfié, qui a été proposé pendant plusieurs années et qui a été refusé par les gouvernements du Québec et du Canada en 2022.

Actuellement, je vous dirais que nous regardons vraiment toutes les opportunités qui se présentent. Il y en a beaucoup sur le plan des minéraux critiques et stratégiques. Cependant, il y a aussi un grand potentiel, effectivement, pour d'autres types de projets de nature industrielle, comme des projets énergétiques. C'est quelque chose qui a beaucoup de valeur à long terme. Donc, ça vaut la peine d'investir dans des infrastructures de cette nature. C'est quelque chose dont le monde va avoir besoin pendant longtemps. Ça cadre parfaitement avec les stratégies qu'on a actuellement au Canada.

**Dan Albas:** On doit remédier à la situation en ce qui concerne la trop grande réglementation des ports et, aussi, la question du financement dont vous avez parlé au Comité.

Peut-être que vous pouvez renforcer votre message au ministre des Transports et au ministre du Logement et de l'Infrastructure concernant l'opportunité que vous avez mentionnée et dont le dynamique député de Chicoutimi—Le Fjord m'a parlé aussi.

**Carl Laberge:** Effectivement, comme je l'ai dit tout à l'heure, on doit investir dans des infrastructures portuaires. Un programme a été annoncé pour ça, et nous espérons que nous serons capables de bien en profiter. Cependant, pour que nous soyons capables de développer notre infrastructure industrielle et de profiter des projets miniers, nous avons besoin d'aller un peu plus loin là-dedans. Nous avons besoin de faire, par exemple, des chemins d'accès. Nous avons besoin d'avoir certaines infrastructures de base, comme des chemins de fer et d'autres trucs, qui permettent d'accueillir des projets comme ça et de développer de la capacité industrielle.

Pour une administration portuaire comme la nôtre, c'est certain que c'est super important d'avoir accès à des leviers financiers supplémentaires et à des programmes qui vont un peu plus loin afin de nous donner accès à des capitaux et de nous permettre de prendre des risques que nous ne sommes pas capables de prendre. Je parle, entre autres, de l'implication de la Banque de l'Infrastructure du Canada, qui est importante.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Laberge.

[Traduction]

Merci beaucoup, monsieur Albas.

Enfin, pour ce groupe de témoins, nous allons entendre M. Kelloway.

Monsieur Kelloway, vous avez la parole pour les cinq prochaines minutes.

**Mike Kelloway (Sydney—Glace Bay, Lib.):** Merci, monsieur le président, et bonjour à tous.

À mon avis, ce qui ressort de nos échanges aujourd'hui, c'est que le gouvernement s'efforce de diversifier le commerce et de veiller à ce que les exportateurs puissent accéder aux marchés du monde entier. Nous savons que des ports modernes et efficaces sont essentiels pour y parvenir. Tous les témoins en ont parlé.

Je me demande si vous pouvez nous dire, de votre point de vue, à quel point les investissements fédéraux dans les infrastructures portuaires, y compris les programmes relatifs aux corridors commerciaux, sont importants pour permettre aux exportations canadiennes d'atteindre les marchés internationaux et pour rendre le Canada plus concurrentiel à l'échelle mondiale.

Je crois que vous pouvez examiner la question sous deux angles. D'une part, il y a les 4,2 milliards de dollars déjà investis dans le cadre du fonds destiné à la diversification des corridors commer-

ciaux. Si je ne m'abuse, le Québec a reçu 847 millions de dollars de ce montant. D'autre part, il y a les sommes allouées ou les nouveaux fonds — les 6 milliards de dollars — dans le cadre du nouveau Fonds pour la diversification des corridors commerciaux. En quoi ces investissements vont-ils accroître notre compétitivité?

Je me demande si vous pouvez résumer le tout en trois ou quatre points. Nous pouvons commencer par M. Laberge.

[Français]

**Carl Laberge:** Pour nous, effectivement, le Fonds national des corridors commerciaux qu'il y a eu a été très important parce qu'il nous a permis, entre autres, de financer notre projet de manutention de vrac.

De plus, le nouveau programme qui a été annoncé récemment est crucial pour qu'une infrastructure comme la nôtre puisse augmenter ses capacités portuaires rapidement pour pouvoir répondre à cette demande rapidement, de même que pour pouvoir faire face aux événements qui vont, comme on le sait, arriver dans l'avenir. Donc, c'est ce que nous sommes en train de préparer. Nous espérons que ce fonds va être assez flexible, également, pour pouvoir nous aider dans le développement de certaines infrastructures de transport reliées au développement industriel et pour nous permettre de profiter des opportunités que ça nous offre.

[Traduction]

**Mike Kelloway:** Je vous remercie. Vous avez utilisé un mot clé, soit la flexibilité, en ce qui concerne la répartition actuelle des fonds approuvés dans le cadre du budget.

J'aimerais maintenant entendre l'avis de notre autre témoin.

Monsieur Baudry, que pensez-vous des investissements prévus dans le budget et de leur utilité? Vous pouvez aussi parler des investissements effectués auparavant par l'entremise d'autres fonds auxquels le Québec a eu accès.

● (1200)

[Français]

**Julien Baudry:** Merci beaucoup pour la question.

Il n'y a aucun doute que l'investissement public dans des projets portuaires a un effet de levier très important. Je vous rappelle que les ports ne reçoivent pas d'argent pour le fonctionnement, c'est-à-dire que tout projet que nous réalisons appartient, au bout du compte, à l'État. Donc, il est public, mais il est financé par le secteur privé. Donc, quand on a une contribution publique qui réduit le risque des investissements — c'est le cas à Contrecoeur, mais c'est aussi le cas dans d'autres projets que nous avons faits sur l'île de Montréal —, on s'assure que l'actif public prend ensuite encore plus de valeur.

Je veux revenir sur cet effet de levier. À Montréal, mais aussi à Contrecoeur, nous allons soutenir près de 1 million d'emplois par année grâce au transport de marchandises. La valeur des marchandises qui transitent à un moment ou à un autre par le port de Montréal équivaut à 10 % du PIB du Québec. Donc, cet effet de levier est important et on en ressent les répercussions jusque dans le foyer des Canadiens. Ce sont des produits qu'on trouve tous les jours. Donc, quand il y a des fonds qui permettent d'aider, ça va dans le bon sens.

Cependant, il est important de pouvoir garder l'équilibre entre le privé et le public. Le privé a un rôle à jouer. Bien entendu, on souhaite que la nouvelle mouture du programme permette un équilibre privé-public encore plus fort et, comme l'a dit mon collègue, davantage de flexibilité et davantage de vision pour que le système portuaire soit plus résilient.

[Traduction]

**Mike Kelloway:** Je comprends très bien votre dernier point au sujet des emplois qui peuvent être créés. L'exportation et l'importation de produits sont des éléments importants, non seulement pour les intervenants financiers, mais aussi pour la réduction des coûts des produits de tous les jours. Les retombées en matière d'emplois au Québec sont considérables. Il s'agit d'un puissant moteur économique.

Je pense qu'il me reste environ 30 secondes. Je vais continuer avec vous, monsieur Baudry, sur cette question précise, puis nous passerons à M. Laberge. Si le gouvernement du Canada devait collaborer avec vous pour éliminer un ou deux goulots d'étranglement, lesquels lui recommanderiez-vous de cibler en priorité?

[Français]

**Julien Baudry:** Le plus grand goulot d'étranglement, à l'heure actuelle, est lié à un problème de données. Nous avons besoin d'avoir plus de visibilité sur les données pour prendre de meilleures décisions. Les infrastructures physiques sont cruciales, mais les infrastructures numériques sont essentielles, dans le monde dans lequel on vit présentement, pour faire fonctionner les ports et offrir plus de visibilité. Plusieurs projets sont sur la table, notamment pour le Saint-Laurent. Ils sont essentiels pour faire bon usage de tous les investissements dans les infrastructures physiques.

**Carl Laberge:** De mon côté, je dirais, comme je l'ai dit tout à l'heure, qu'il faudrait qu'une petite administration portuaire comme la nôtre ait accès à du capital et à des prêts qui sont spécialement adaptés à notre type d'organisation.

En ce qui concerne les grands projets, pour nous et pour nos clients, il y a aussi toute l'étape de l'octroi de permis qui est très longue, je dirais, au Québec et au Canada. Nous avons besoin de financer des projets, mais, après ça, ça devient assez compliqué. Si nous étions capables d'être plus rapides et plus flexibles et si nous avions des moyens de plus pour le financement, nous serions de meilleurs partenaires et nous serions beaucoup plus efficaces.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Laberge et monsieur Baudry, d'avoir pris le temps d'être avec nous ce matin.

[Traduction]

Chers collègues, nous allons suspendre la séance pour permettre au greffier d'accueillir le prochain groupe de témoins.

La séance est suspendue jusqu'à l'appel de la présidence.

• (1200) \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

• (1212)

**Le président:** Nous reprenons nos travaux.

[Français]

Chers collègues, j'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue aux témoins.

D'abord, nous recevons par vidéoconférence M. Anick Métivier, président-directeur général de l'Administration portuaire de Trois-Rivières.

Ensuite, nous accueillons Mme Hélène Reeves, porte-parole de Vigie citoyenne port de Contrecoeur.

[Traduction]

Nous accueillons M. Steve Salmons, président et chef de la direction de l'Administration portuaire de Windsor.

Bienvenue, monsieur.

C'est un plaisir de vous accueillir tous ici.

Nous allons commencer par les déclarations préliminaires. Monsieur Salmons, je vous cède la parole. Vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

**Steve Salmons (président et chef de la direction, Administration portuaire de Windsor):** Merci, monsieur le président et honorables membres du Comité.

Tout d'abord, permettez-moi de saluer et de remercier chacun d'entre vous de l'attention particulière que vous portez au soutien, à la diversification et à la modernisation du réseau portuaire du Canada. Comme vous le savez peut-être à la suite des nombreuses représentations de mes collègues et de l'Association des administrations portuaires canadiennes, nous plaçons activement depuis un certain temps pour une réforme de la Loi maritime du Canada et, plus récemment, pour des réformes réglementaires qui ne nécessitent pas de modifications législatives. Ces mesures donneraient au réseau portuaire national du Canada la souplesse et les outils nécessaires pour prospérer et atteindre l'objectif de la Loi, qui est de contribuer à la compétitivité, à la croissance et à la prospérité de l'économie canadienne.

Je commence toujours par rappeler que le Canada possède plusieurs côtes. Outre les côtes Est, Ouest et Nord, notre pays dispose d'un corridor Sud sous-exploité, qui représente sa quatrième côte: le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent ou, plus précisément, le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Entouré de deux provinces et de huit États, ce réseau constitue la troisième économie en importance au monde. Pourtant, nous laissons ce corridor fonctionner à moins de 50 % de sa capacité.

S'il est désormais évident pour tous que nous devons réduire notre dépendance au commerce avec les États-Unis et diversifier nos échanges vers d'autres marchés, je soutiens néanmoins que le commerce qui transite par le corridor Sud demeure essentiel à l'économie de notre pays. Les expéditions de céréales, d'agrégats, de sel, de carburants, de minerai de fer, d'acier, d'aluminium et de bien d'autres produits sont tout aussi vitales pour les économies des Grands Lacs que le sont les conteneurs pour les côtes Est et Ouest. C'est la collaboration, et non la concurrence, qui permet au tout de fonctionner.

Windsor reçoit des céréales en provenance de Thunder Bay et expédie des tourteaux protéiques vers la ville de Québec, qui, à son tour, achemine de l'acier et de l'aluminium vers Windsor. De son côté, Windsor expédie de l'asphalte vers l'Autorité portuaire de Hamilton Oshawa. Bref, nous formons un système interdépendant, où la solidité de chaque port contribue à la force de l'ensemble, chacun mettant à profit ses atouts au service de son économie locale. Des économies fortes à l'échelle du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent signifient un Canada fort.

Malgré le climat géopolitique actuel, les ports américains demeurent, eux aussi, une composante essentielle de ce système. Je ne suis pas en concurrence avec Detroit, Monroe ou Cleveland. Toutefois, leurs gouvernements me font concurrence en offrant un flux constant de financement et de soutien financier afin d'encourager le renouvellement et la diversification des produits dans leurs marchés.

Les gens sont toujours surpris d'apprendre que les ports canadiens ne reçoivent pas de financement annuel du gouvernement fédéral. Nous avons été conçus et mandatés pour être autosuffisants, grâce à tous les outils prévus par la Loi. Or, notre système prend de l'âge, et notre modèle de revenus a atteint un plateau; les restrictions réglementaires limitent nos options de croissance. Pendant ce temps, les Américains avancent — avec ou, je le crains, sans nous. Cleveland, Monroe, Detroit, l'Illinois et Duluth offrent tous un service de transport maritime de conteneurs sur de courtes distances pour relier leur industrie et leurs économies locales aux marchés mondiaux.

Alors que Windsor est déjà en phase de construction et que Hamilton et Québec s'apprêtent à lui emboîter le pas, nous demeurons paralysés par des obstacles réglementaires, le pire étant l'incapacité de l'Agence des services frontaliers du Canada, ou ASFC, à fournir le soutien nécessaire. Pourtant, une étude récemment commandée par les ports des Grands Lacs a largement confirmé que, dans chacun des ports, le transport maritime à courte distance de conteneurs sur les Grands Lacs est plus rapide et moins coûteux pour l'industrie. À Windsor, par exemple, cela permettrait de réduire les délais d'expédition de huit jours et de faire économiser à l'industrie 3 000 \$ par conteneur. Tous les coûts de l'ASFC seraient récupérés en moins de 90 jours chaque année. Le transport maritime à courte distance de conteneurs assure la capacité, la sécurité et, surtout, les possibilités de développement des chaînes d'approvisionnement.

La dernière grande vision pour les Grands Lacs remonte à 1959, avec l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent. Après près de 70 ans, il est sans doute temps de faire preuve d'audace à nouveau.

Je vous remercie beaucoup de m'avoir donné l'honneur et le privilège de vous faire part de mes observations et de comparaître devant votre comité aujourd'hui. Je vais profiter des dernières secondes qu'il me reste pour saluer mon député, M. Harb Gill, qui représente la circonscription où se trouve le port de Windsor.

• (1215)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Salmons.

[Français]

Madame Reeves, vous avez la parole pour cinq minutes.

**Hélène Reeves (porte-parole, Vigie Citoyenne Port de Contrecoeur):** Bonjour, monsieur le président.

Bonjour, mesdames et messieurs les députés membres du Comité.

Vigie citoyenne port de Contrecoeur est un regroupement de citoyens soucieux des effets environnementaux, sociaux et économiques du projet de port de Contrecoeur.

Parlons d'abord de l'aspect économique.

Récemment, à l'émission *The National* de CBC News, le professeur Jean-Paul Rodrigue, spécialiste en trafic maritime de l'Univer-

sité A&M du Texas, a dit que le projet de port à Contrecoeur aurait dû avoir lieu il y a 20 ans, mais qu'il n'est plus pertinent. Il explique que c'est parce que les nouveaux porte-conteneurs sont de plus en plus gros et ne peuvent pas naviguer jusqu'à Contrecoeur ni à Montréal à cause du faible tirant d'eau, d'environ 11 mètres. M. Rodrigue est d'avis que cette expansion, au coût de 2,3 milliards de dollars, ne permettrait pas de développer de nouveaux marchés, mais cannibaliserait le marché existant à Montréal. Selon lui, l'avenir est aux ports en eau profonde à partir de Québec.

Une récente étude universitaire d'Éric Pineault, de l'Institut des sciences de l'environnement de l'Université du Québec à Montréal, conclut également que le port de Contrecoeur risque d'être sous-utilisé, non rentable et un fardeau financier pour les contribuables canadiens. L'étude explique que le port de Montréal, loin d'être saturé, rate déjà ses cibles de trafic et ne tient pas compte des changements climatiques qui abaissent le niveau du fleuve, menaçant la viabilité d'un terminal déjà incapable d'accueillir la majorité de la flotte mondiale. Effectivement, le port de Montréal a traité 1,5 million de conteneurs en 2025, soit le même volume qu'en 2014.

Du côté environnemental, la destruction d'un écosystème exceptionnel sur les berges du Saint-Laurent, voisin de la réserve nationale de faune des Îles-de-Contrecoeur, serait une perte inestimable.

Il ne viendrait jamais à l'esprit des députés que, dans le parc Stanley, un port abatte 13 000 arbres et bétonne des centaines d'acres.

Préserver la forêt centenaire de Contrecoeur est tout aussi essentiel, car elle sert de poumon naturel à côté d'une zone industrielle déjà très lourde.

La qualité de l'air est en jeu, puisque le port ajouterait également les gaz à effet de serre et les émissions polluantes provenant de sa machinerie, des navires à quai qui brûlent du mazout 24 heures sur 24 et des 1 200 camions par jour prévus. Nous craignons pour la santé des citoyens, car un rapport de la santé publique a déjà mentionné un taux plus élevé de maladies pulmonaires et de cancers dans la région.

La santé du fleuve est aussi menacée, car les berges souffrent d'une érosion massive due principalement au batillage des navires commerciaux, qui serait beaucoup augmenté par le projet.

La qualité de l'eau nous préoccupe, car les travaux du port se feront sur des terrains reconnus, dans les règlements de la Ville de Contrecoeur, comme étant contaminés en raison de la présence de nombreux métaux et produits pétroliers. Cependant, le port de Montréal ne respectera pas les permis requis pour la construction, et la mairesse dit qu'elle va devoir se plier à l'exigence du port de négocier plutôt une compensation financière à huis clos.

Nous demandons l'aide du Comité pour que le port respecte les règlements de la Ville de Contrecoeur, car les contaminants présents pourraient contaminer le fleuve et la station d'eau potable de Contrecoeur, située à cinq kilomètres en aval.

Ce non-respect des règlements de la Ville inquiète aussi en raison du fait que le port a confié à DP World, une compagnie des Émirats arabes unis, les travaux terrestres et l'exploitation du port de Contrecoeur pour 40 ans. Or, récemment, la Caisse de dépôt et placement du Québec a suspendu ses investissements avec DP World à cause des liens de son PDG avec Jeffrey Epstein. Aux États-Unis, le Congrès américain s'est opposé aux investissements de DP World dans plusieurs ports, pour des raisons de sécurité nationale. Nous demandons un examen de l'Office de surveillance des activités en matière de sécurité nationale et de renseignement sur les conséquences liées au fait de céder le contrôle du port de Contrecoeur à DP World pendant 40 ans.

Pour toutes ces raisons, nous demandons un moratoire sur le projet du port de Contrecoeur pour que des experts indépendants réévaluent sa pertinence, étant donné son coût de 2,3 milliards de dollars, dont 580 millions de dollars de subventions, et le fait qu'il ne semble pas être une solution efficace pour diversifier nos marchés et moins dépendre des États-Unis.

Je vous remercie sincèrement de votre écoute. Cela me fera plaisir de répondre à toutes vos questions.

• (1220)

**Le président:** Merci, madame Reeves.

Monsieur Métivier, vous avez la parole pour cinq minutes.

**Anick Métivier (président-directeur général, Administration portuaire de Trois-Rivières):** Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, merci de m'accueillir aujourd'hui.

Le port de Trois-Rivières manutentionne annuellement plus de 4 millions de tonnes de marchandises et assure le passage de 70 000 camions, 11 000 wagons et près de 250 navires. Il dessert des entreprises situées partout au Québec, en Ontario et sur un territoire allant jusque dans l'Ouest canadien qui agissent dans des secteurs clés de l'économie, soit les industries manufacturière, agroalimentaire, minière et énergétique.

Le port de Trois-Rivières réalise présentement le plus important projet d'investissement de son histoire. Entre 2024 et 2027, plus de 300 millions de dollars auront été investis par l'Administration portuaire de Trois-Rivières, ses partenaires et les gouvernements du Québec et du Canada pour reconstruire ou construire deux quais et trois terminaux. Ce projet marque l'aboutissement d'un vaste effort de mise à niveau amorcé en 2008 qui aura permis la modernisation d'une large partie des infrastructures du port destinées au transport de marchandises. Cependant, aussitôt complétées, ces installations seront utilisées au maximum. Pour aider les entreprises à accéder aux marchés d'outre-mer, le port de Trois-Rivières devra être en mesure de déployer des capacités supplémentaires.

Dans le corridor du Saint-Laurent, plusieurs infrastructures atteignent la fin de leur vie utile. Leur reconstruction n'est plus une question d'entretien, mais une question de continuité économique et de souveraineté logistique. Toutefois, reconstruire à l'identique des infrastructures conçues pour les besoins d'il y a 100 ans serait une erreur. La modernisation doit accompagner la reconstruction. Les chaînes d'approvisionnement ont profondément évolué: les navires sont plus grands, les terminaux se sont spécialisés et l'intégration au réseau ferroviaire et routier s'est accrue. Parallèlement, les ports doivent composer avec des exigences environnementales croissantes et appelées à s'intensifier avec le temps.

Notre réseau portuaire fait aujourd'hui face à un défi d'une ampleur inédite: accompagner les entreprises canadiennes dans la diversification de leurs marchés d'exportation dans un contexte de bouleversement de l'ordre mondial. Plus que jamais, nos entreprises doivent pouvoir compter sur un réseau portuaire solide, agile et résilient. Cette résilience repose sur un réseau portuaire complémentaire, où chaque port du Saint-Laurent joue un rôle précis. Dans ce réseau, le port de Trois-Rivières occupe une position stratégique. Situé au cœur du corridor du Saint-Laurent, il contribue à régulariser les chaînes d'approvisionnement et à donner accès aux marchés mondiaux à des industries clés, notamment les alumineries et les minéraux critiques.

Les ports se doivent d'être à la fois des portes d'accès aux marchés internationaux et des partenaires du milieu local. Ils doivent ainsi allier enjeux mondiaux et besoins locaux. C'est dans ce contexte que s'inscrit le projet d'aménagement de la bande riveraine du port de Trois-Rivières, situé à proximité du centre-ville, ainsi que dans la continuité du tissu urbain. Pour concrétiser de telles ambitions, nous travaillons de concert avec Transports Canada afin d'obtenir les pouvoirs nécessaires.

Les travaux de votre comité ont mis en lumière les limites du cadre actuel. On demande aux administrations portuaires de gérer des actifs publics multigénérationnels, de faire des investissements massifs et d'être financièrement autonomes tout en jouant un rôle accru dans la transition énergétique et l'intégration au milieu de vie.

Dans ce contexte, trois pistes d'action concrètes se dégagent clairement.

Premièrement, il faut reconnaître explicitement que la reconstruction et la modernisation d'infrastructures existantes sont des investissements stratégiques essentiels à la diversification des marchés et à la résilience économique.

Deuxièmement, on doit accélérer et rendre plus prévisibles les leviers fédéraux, particulièrement pour les projets prêts à démarrer et appuyés par les communautés.

Troisièmement, il s'agit d'adapter le cadre réglementaire afin de permettre aux ports de remplir pleinement leur double rôle, soit d'agir comme des portes d'accès aux marchés mondiaux tout en s'inscrivant comme des partenaires intégrés à leur milieu.

Enfin, un facteur revient constamment: le temps. Les projets sont prêts, les besoins sont répertoriés et les partenaires sont mobilisés. Ce qu'il faut maintenant, c'est une activation rapide, cohérente et prévisible des leviers fédéraux. À cet égard, nous saluons le lancement récent du concours pour le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux et du Fonds d'infrastructure pour l'Arctique.

En conclusion, dans un contexte mondial instable, pour réellement diversifier ses marchés, réduire ses vulnérabilités et renforcer sa souveraineté économique, le Canada doit consolider l'ensemble de son réseau portuaire. Il doit aussi fournir aux ports les outils nécessaires pour agir aujourd'hui et pour les décennies à venir.

Je vous remercie du temps que vous m'avez accordé.

• (1225)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Métivier.

Nous allons commencer par vous, monsieur Muys. Vous avez la parole pour six minutes.

[Traduction]

**Dan Muys:** Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins d'être des nôtres et de prendre le temps de nous faire part de leurs réflexions.

Le 16 janvier, j'ai eu l'occasion d'être à Windsor avec mes collègues et amis, M. Gill et Mme Borrelli. Nous avons discuté de divers enjeux locaux avec un certain nombre d'entreprises. J'ai eu une réunion en fin de journée avec la Chambre de commerce de Windsor Essex. Malheureusement, vous n'étiez pas disponible pour y assister. Une personne a toutefois posé quelques questions en votre nom. Je crois franchement qu'il est préférable que nous posions ces questions directement et que nous en discutons ici. Le débat n'en sera que plus complet.

Je suis très heureux que vous ayez parlé de la quatrième côte du Canada, car l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, qui se trouve tout près de chez moi, a fait de l'excellent travail à cet égard. Nous sommes bien conscients des énormes occasions que nous laissons passer dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, surtout en ce qui concerne le transport maritime à courte distance, comme vous l'avez expliqué. Vous avez mentionné Cleveland, Duluth, Detroit et d'autres ports américains, qui sont en plein essor.

Que faisons-nous pour rattraper notre retard et nous assurer de prendre les devants en matière de transport maritime à courte distance?

**Steve Salmons:** La réponse n'est pas un manque de volonté ou de préparation de la part des ports. Nous préconisons cette approche depuis des années. En réalité, les ports que j'ai mentionnés, à savoir Hamilton-Oshawa et Québec, disposent d'installations déjà construites et prêtes à être utilisées. Dans le cadre du dernier programme de financement des corridors commerciaux, au début des années 2020, le port de Windsor a obtenu gain de cause. Nous construisons actuellement un terminal qui sera prêt et adapté au transport maritime de conteneurs à courte distance.

Le problème auquel nous faisons face réside en réalité dans l'obtention d'un soutien adéquat de la part de l'ASFC. Nous communiquons régulièrement avec eux. Ils nous répondent constamment que le problème tient à un manque de ressources. Ils ne sont pas en mesure d'apporter leur soutien. Nous avons été très satisfaits de constater, dans le dernier budget, que des directives avaient été données à l'ASFC et à Transports Canada afin qu'ils apportent leur soutien, en commençant par Hamilton et Québec, mais pour être tout à fait franc, cela n'est pas suffisant.

Oui, Hamilton et Québec doivent se mettre au travail, mais le système ne fonctionnera sur les Grands Lacs que si tous les ports y participent. Contrairement aux côtes est et ouest, où l'on accueille des navires transportant entre 8 000 et 12 000 conteneurs, nous parlons en ce moment de 800 à 1 200 conteneurs. C'est comme la tournée d'un laitier. On ramasse quelques centaines de conteneurs, et on en dépose quelques centaines. On traverse les Grands Lacs, et on va les chercher. Ce système sera efficace et couronné de succès quand nous y participerons tous, y compris nos partenaires américains.

Cela dit, nous ne pouvons pas attendre pendant deux ans que Hamilton et Québec se joignent au projet, puis nous tourner vers Windsor, puis vers Thunder Bay et enfin vers Picton. Nous ne pouvons pas attendre une décennie. D'ici la fin de cette décennie, six grands ports américains seront opérationnels.

• (1230)

**Dan Muys:** Je vous remercie d'avoir souligné l'importance que revêt l'installation de l'ASFC pour le réseau de Windsor — et le fait que nous sommes impatients de la voir se concrétiser.

Cela m'amène tout naturellement à ma question suivante.

D'emblée, vous avez évoqué les réformes réglementaires et le travail de sensibilisation que vous et l'Association des administrations portuaires canadiennes avez réalisé. Nous les avons entendus dire qu'ils sont paralysés par le fardeau réglementaire. Il y a trois ans, notre comité a visité des ports et discuté des infrastructures portuaires. Puis il y a eu le projet de loi C-33, qui n'abordait pas vraiment bon nombre des problèmes dont nous avons entendu parler. Il est mort au Feuilleton.

Que faut-il faire? Nous n'avons pas l'intention de passer trois nouvelles années à écouter des discours sans qu'aucune mesure concrète ne soit prise. Que peut-on faire dès maintenant pour éviter de rester les bras croisés et de prendre encore plus de retard par rapport aux ports américains?

**Steve Salmons:** En l'absence du projet de loi C-33, nous avons rencontré de hauts responsables de Transports Canada afin de définir une stratégie pour l'avenir. Dès le début, lors des premières discussions concernant la modernisation de la Loi maritime du Canada, nous avons fait valoir que la plupart des besoins des ports pouvaient être satisfaits sans qu'il soit nécessaire de moderniser la loi. Il s'agit de dispositions réglementaires, de prêts — vous en avez beaucoup entendu parler, je le sais —, de l'environnement et de la souplesse nécessaire pour nous permettre d'aller de l'avant dans des secteurs d'activité liés au transport maritime et à la logistique, des secteurs qui sont cohérents, mais restreints en vertu de la loi actuelle.

Il faut permettre que les ports collaborent entre eux. Nous avons travaillé avec nos collègues de Hamilton, de Thunder Bay et d'autres ports pour mettre en place des consortiums, mais cette initiative est limitée.

**Dan Muys:** Ces observations sont utiles, car nous avons entendu parler de la question de la souplesse financière, et c'était l'un des leviers abordés dans le projet de loi C-33 — même si, à notre avis, ces dispositions étaient insuffisantes. Je serais curieux de connaître votre point de vue à ce sujet, car cette lacune limite vos possibilités d'expansion et vous empêche de saisir toutes ces occasions.

**Steve Salmons:** Oui. En ce qui concerne les emprunts, notre argument a toujours été qu'en fin de compte, nous devons nous tourner vers les marchés, c'est-à-dire très probablement vers les banques. Aucun critère que les responsables des Transports ou des Finances pourraient nous imposer ne sera plus strict que ceux des banques. On a toujours fait valoir qu'en fin de compte, c'est au gouvernement du Canada d'en décider. Nous sommes propriétaires des actifs, et nous sommes responsables du passif. Une disposition de la loi stipule que nous ne pouvons pas engager la Couronne à titre de garantie. Nous avons soutenu que la solution à cet égard est simple: nous ne pouvons pas engager la Couronne pour garantir le passif.

**Le président:** Je vous remercie, messieurs Salmons et Muys.

Le prochain intervenant est M. Greaves.

Vous avez la parole pendant six minutes.

**Will Greaves:** Bon avant-midi à tous nos témoins ou, du moins, bon avant-midi depuis la Colombie-Britannique. Je vous remercie de votre présence.

J'aimerais m'appuyer sur la question que mon collègue a posée au sujet de certains des obstacles réglementaires ou administratifs qui entravent l'efficacité et le développement de vos ports. Je voudrais demander aux deux représentants de nos administrations portuaires ici présents aujourd'hui de nous dire s'il y a une mesure non financière que le gouvernement fédéral pourrait prendre pour contribuer à rationaliser vos opérations ou à alléger votre fardeau réglementaire. Pouvez-vous nous indiquer quelle serait votre priorité absolue en ce qui concerne cette mesure?

Nous pouvons commencer par entendre M. Métivier, puis passer à M. Salmons.

[Français]

**Anick Métivier:** Bonjour. Merci de la question.

J'aimerais, par contre, que vous puissiez préciser un peu votre propos. Vous parlez d'une action non financière, est-ce bien ça?

• (1235)

[Traduction]

**Will Greaves:** C'est exact. Outre de nouveaux investissements, quelle mesure unique le gouvernement fédéral pourrait-il prendre qui aurait la plus grande incidence sur vous?

[Français]

**Anick Métivier:** Dans le contexte de tout nouveau projet, comme on en a parlé un peu tout à l'heure, c'est certain qu'il faudrait avoir une rapidité de réponse et de traitement ainsi que de l'efficacité dans l'accompagnement à titre de promoteur de projets. Il faudrait accélérer un peu certains processus, sans pour autant négliger la qualité du travail en matière d'environnement. C'est vraiment dans ces aspects qu'il pourrait y avoir une amélioration.

[Traduction]

**Will Greaves:** Monsieur Salmons, je vais vous poser la même question.

**Steve Salmons:** Je suis tout à fait d'accord avec mon collègue. Dans le cadre du projet de financement des corridors commerciaux nationaux, qui prévoit la construction d'un nouveau port adapté au transport maritime de conteneurs à courte distance, nous avons passé trois ans à franchir les étapes des processus d'autorisation réglementaires menés par Parcs Canada, par le ministère des Pêches et par les services de navigation, ainsi que les étapes de l'évaluation environnementale et de l'étude d'impact. Trois années se sont écoulées, et nous n'avons même pas encore commencé les travaux. Nous ne pourrions peut-être pas les commencer avant 2027, car nous manquons tout simplement de temps de construction pendant la saison. Quatre années se seront écoulées entre l'autorisation et le début des travaux. Nous devons réduire ce délai.

Comme l'a dit mon collègue, il ne s'agit pas uniquement des exigences légitimes qui visent à prouver que nous ne nuirons pas à l'environnement et à démontrer les avantages que nous apportons. Le problème, c'est le doublement des exigences. Je reste perplexe devant le fait que chaque ministère et chaque processus réglementaire auquel nous sommes soumis exige des consultations distinctes avec les communautés autochtones. Deux de ces processus ont exigé des évaluations distinctes des impacts sur les espèces de poissons et sur le débit de l'eau. On nous a demandé de prouver que le remblayage d'une crique d'environ 60 pieds de large et peut-être 150 mètres de long ne nuirait pas au niveau d'eau des Grands Lacs en les vidant. Tout cela est tout simplement ridicule.

Je suggérerais au Comité de donner aux responsables des ministères la possibilité de faire preuve de bon sens et de fixer des seuils qui leur permettent de prendre des décisions sur le terrain sans devoir cocher toutes les cases du formulaire.

**Will Greaves:** Je vous remercie beaucoup de vos réponses.

Dans le même ordre d'idées, une question qui a été soulevée pendant les séances du Comité, tant celle d'aujourd'hui que celles pendant lesquelles d'autres experts ont témoigné, concerne le rôle que les lacunes des autres infrastructures de soutien jouent dans la stagnation de l'efficacité et de la croissance de ces ports.

Je vais commencer par poser la question suivante à M. Salmons, puis à M. Métivier. Pourriez-vous citer un ou plusieurs goulots d'étranglement concernant des infrastructures hors site qui limitent la croissance de votre installation portuaire, que ces infrastructures soient liées au transport ferroviaire, au transport routier ou à d'autres modes de transport? Y a-t-il d'autres éléments que vous souhaiteriez signaler au Comité concernant d'autres investissements qui seraient nécessaires à la réalisation de vos projets de croissance à venir, en plus des investissements consacrés au port lui-même?

**Steve Salmons:** J'ai conclu mon intervention en évoquant l'inauguration de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959. La voie maritime a très bien servi cette région et notre pays, mais malheureusement, son exploitation est trop limitée par les saisons.

Il faut reconnaître que la Corporation de la Voie maritime du Saint-Laurent cherche effectivement des moyens de prolonger la saison. Pour parvenir à assurer une navigation tout au long de l'année, un engagement, un objectif et une ambition sont nécessaires.

Je ne dis pas que la voie sera ouverte tous les jours, car il faudra bien qu'ils la ferment à des fins d'entretien. En outre, il y aura des jours où l'on ne pourra pas lutter contre les forces de la nature et où il y aura trop de glace. Cependant, au cours de nos discussions avec la direction de la Corporation de la Voie maritime du Saint-Laurent, nous, les acteurs du secteur maritime, c'est-à-dire les transporteurs, les exploitants et les ports, avons acquis la conviction qu'avec des investissements adéquats, la créativité nécessaire et une réflexion appropriée, il est possible de mettre en place des mesures qui permettraient d'exploiter la voie maritime 365 jours par an.

**Will Greaves:** C'est formidable. Merci beaucoup.

[Français]

Qu'en pensez-vous, monsieur Métivier?

**Anick Métivier:** Merci pour la question.

Chaque fois qu'on rend un port plus efficace en améliorant ses infrastructures ou son équipement, c'est sûr que ça a un effet sur les réseaux routiers et ferroviaires. Quand on peut accueillir plus de navires, évidemment, on peut accueillir plus de camions et plus de trains, alors il faut envisager l'effet sur les réseaux routiers et ferroviaires à l'extérieur de l'enceinte du port. Il faut avoir une vision globale. Améliorer et moderniser les ports, c'est une chose, mais encore faut-il leur donner la possibilité d'assurer un flux à l'extérieur de leur enceinte qui ne sera pas nuisible au développement. Il faut donc faire en sorte que les infrastructures à l'extérieur du port, notamment les réseaux routiers et ferroviaires, puissent se développer au même rythme que l'amélioration des ports.

• (1240)

**Le président:** Merci beaucoup.

[Traduction]

Je vous remercie, monsieur Greaves.

[Français]

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

**Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Je vais commencer par m'adresser à Mme Reeves.

Dans votre mot d'ouverture, tout à l'heure, vous avez mentionné la question des terrains contaminés du site de Contrecoeur du port de Montréal. J'ai moi-même posé des questions à ce sujet au représentant du port, qui faisait partie du groupe de témoins précédent, et il semblait y avoir une forme d'engagement à traiter les contaminants.

J'aimerais savoir si ces propos vous ont rassurée et si vous avez des choses à dire sur les engagements qui ont été pris jusqu'à maintenant.

**Hélène Reeves:** Non, ce n'est pas rassurant. Il y a des règlements de la Ville de Contrecoeur qui sont des règlements publics qu'on doit respecter. Je ne vois pas en quoi une société fédérale peut dire qu'elle ne respectera pas les règlements de la Ville. Ça me semble très dangereux comme précédent. Ce sont des règlements et des documents publics, et les citoyens ont accès à tous ces documents. Ça, c'est très important.

Je vous dirais aussi, puisque je suis diplômée en droit de l'Université de Montréal, que la Cour d'appel et la Cour suprême se sont prononcées en matière d'environnement et ont dit qu'il fallait pratiquer un fédéralisme coopératif, c'est-à-dire respecter chaque palier de gouvernement, parce que le but ultime est de préserver l'environnement et la santé des citoyens. On ne peut pas mettre ça à risque.

De plus, comme je l'ai dit, la construction va être confiée à DP World, une entreprise des Émirats arabes unis. Alors, si on n'a pas mis en place un processus d'observation des règlements et des lois de tous les ordres de gouvernement, qu'il s'agisse des municipalités, du gouvernement du Québec ou du gouvernement du Canada, on va perdre complètement le contrôle. Alors, comment va-t-on faire?

C'est extrêmement important aussi parce que tous les terrains où se feront les travaux se trouvent sur le bord du fleuve Saint-Laurent. S'il y a une contamination du fleuve Saint-Laurent, ça peut être catastrophique. De plus, la station d'eau potable de Contrecoeur se trouve à cinq kilomètres en aval. C'est extrêmement inquiétant pour les citoyens.

**Xavier Barsalou-Duval:** Merci beaucoup.

Sur ce, je vais en profiter pour déposer la motion suivante au Comité:

Que le port de Montréal rende disponible au public et transmette au Comité, en vertu de l'article 108(1)a) du Règlement, son plan de réhabilitation des terrains contaminés à Contrecoeur et que le Comité invite le port à respecter les règlements municipaux et les lois du Québec en matière d'environnement.

Je ne sais pas si nous avons besoin de suspendre la réunion ou si les gens sont déjà prêts à en parler.

**Le président:** Je vais suspendre la séance quelques minutes pour consulter la greffière.

• (1240)

(Pause)

• (1250)

[Traduction]

**Le président:** La séance reprend.

Il a été convenu d'examiner la motion présentée par M. Xavier Barsalou-Duval au début de la prochaine réunion.

Pour le moment, nous allons céder la parole à M. Gill pendant cinq minutes afin qu'il pose des questions.

**Harb Gill (Windsor-Ouest, PCC):** Merci, monsieur le président.

C'est bon de vous revoir, monsieur Salmons.

Par votre intermédiaire, monsieur le président, je précise que je connais ce monsieur depuis plus de 10 ans; il a toujours été un serviteur dévoué de toute la région de Windsor et, en particulier, de son port.

Je tiens également à rendre hommage au directeur du port, Peter Berry, qui a été nommé capitaine honoraire de la Marine canadienne.

Est-ce exact, monsieur Salmons?

**Steve Salmons:** C'est tout à fait exact.

**Harb Gill:** C'est un professionnel et un fonctionnaire dévoué.

Je ne sais pas si vous pouvez répondre à ma question, monsieur Salmons, mais quand ce pont va-t-il ouvrir? C'est une préoccupation que nous partageons tous les deux, tout comme de nombreux habitants de la région de Windsor-Essex et de l'ensemble du pays. Comme nous le savons tous les deux, plus de 30 % des échanges commerciaux du pays transitent par là. Des marchandises d'une valeur comprise entre 500 millions et un milliard de dollars traversent ce pont chaque jour, et les gens attendent avec impatience l'ouverture du deuxième pont.

Avez-vous eu des discussions avec l'organisation Bridging North America, ou le ministère des Infrastructures — voire le ministre des Infrastructures — vous a-t-il tenu informé? Ce pont est dans votre municipalité. Vous a-t-on tenu au courant de la date d'ouverture du pont, du montant des péages ou de la date à laquelle ces tarifs seront publiés?

**Steve Salmons:** Je vous remercie de votre question, monsieur Gill.

Comme les députés le savent peut-être, le port de Windsor abrite trois points de passage internationaux: le tunnel Detroit-Windsor, qui traverse également le port; le pont Ambassador actuellement en service; et ce pont.

Il est évident qu'un nouveau passage est absolument indispensable. La circulation est trop lente, et notre commerce en dépend. Lors d'une manifestation il y a quelques années, nous avons pris conscience des conséquences de la fermeture du pont pour nos économies. Nous les avons également observées pendant la pandémie de COVID. Compte tenu de ce problème, nous sommes impatients de voir le nouveau pont ouvert.

Je peux essayer de deviner la date de son ouverture, car je ne la connais pas.

**Harb Gill:** Allez-y. Essayez de la deviner.

**Steve Salmons:** J'espère que le pont ouvrira au début de l'été. L'ouverture pourrait toutefois n'avoir lieu qu'en août. Il est encourageant de voir que les douanes américaines sont désormais présentes sur place du côté américain. Elles sont en phase de mise en service et de formation. Elles n'étaient pas là à Noël, ce qui signifiait qu'il n'y avait personne là-bas avant qu'elles n'aient mené à bien leur processus d'ouverture, qui dure entre quatre et six mois. La situation actuelle est donc encourageante.

**Harb Gill:** Est-ce donc du côté américain que le blocage se situe? Est-ce qui se passe à votre connaissance?

**Steve Salmons:** Ils n'ouvriront pas le pont tant qu'ils ne seront pas prêts.

**Harb Gill:** Pourquoi y a-t-il un manque de transparence de notre part, de la part de notre ministère, au sujet de ces enjeux? C'est la première fois que nous entendons dire que le blocage vient du côté américain. Nous n'avons reçu aucune communication de la part de notre gouvernement qui nous indique ce qui freine le processus.

**Steve Salmons:** Bien qu'elle abrite le site, l'administration portuaire ne participe pas aux discussions concernant le projet de construction du pont. Nous avons été un fournisseur majeur: nous avons fourni tous les éléments en béton précontraint utilisés, ainsi que le béton ordinaire et l'asphalte. Bon nombre des matériaux ont transité par le port de Windsor, mais nous étions un simple fournisseur. Malheureusement, nous ne sommes pas l'exploitant du pont. Nous espérons et attendons son ouverture, car une grande partie des marchandises qui arrivent au port de Windsor est destinée aux États-Unis — au système de fabrication américain, ce marché intégré dont j'ai parlé dans ma déclaration préliminaire. Voilà pourquoi nous souhaitons que le pont ouvre dès que possible.

**Harb Gill:** Quelle est la stratégie à long terme du port pour faire en sorte que Windsor devienne une plaque tournante logistique majeure, plutôt qu'une simple étape ou une zone de contournement qui permet aux gens de se rendre ailleurs?

• (1255)

**Steve Salmons:** Le port de Windsor est le seul port national situé à la frontière américaine. De nombreux ports affirment se trouver à 10 minutes, ou à 30 ou 40 miles, de la frontière internationale, mais nous sommes le point de passage vers la frontière américaine. Bien que les passages terrestres ne soient pas notre point fort, l'intégration des réseaux routier, ferroviaire et maritime crée une plaque tournante multimodale unique en son genre, impossible à reproduire ailleurs dans le pays, simplement en raison de sa géographie.

Le fait est que nous sommes parfaitement desservis par le réseau ferroviaire. Nous sommes le terminus de l'autoroute 401, et nous sommes aux portes de l'ensemble du réseau routier des États-Unis. De plus, nous disposons d'un quatrième point de passage: un tunnel ferroviaire. Le tunnel ferroviaire du CP traverse le port de Windsor. Notre accès à la frontière ne pourrait être mieux intégré, et cela représente une possibilité. La question qui se pose pour nous est la suivante: ce nouveau pont Gordie Howe sera-t-il une possibilité de prospérité économique, ou servira-t-il de contournement économique?

Je peux vous dire que, grâce aux conteneurs et aux liaisons avec les autoroutes, les Américains s'efforcent de reconnecter leur réseau routier. De nouvelles installations de transbordement vont tirer parti de ce nouveau passage frontalier. Voilà pourquoi le port de Windsor met tout en œuvre pour s'imposer dans le secteur des conteneurs. Nous envisageons également de construire des entrepôts afin de tirer parti de notre statut de zone franche.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Salmons.

Je vous remercie également, monsieur Gill.

Pour notre dernière série de questions d'aujourd'hui, nous allons céder la parole à Mme O'Rourke.

La parole est à vous pendant cinq minutes.

**Dominique O'Rourke:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Salmons, je suis la députée de Guelph. Nous avons beaucoup de choses en commun. Nous nous intéressons tous deux à l'agriculture, aux pièces automobiles et à la prospérité du sud-ouest de l'Ontario. C'est donc un plaisir de vous rencontrer.

Certains de mes collègues ont déjà posé mes questions concernant la manière de réduire le fardeau réglementaire et d'améliorer l'intégration pour parvenir à mettre en place un système multimodal complet. Je vais donc passer à un sujet légèrement différent.

Vous avez indiqué que, grâce au transport maritime à courte distance, Windsor peut économiser 3 000 \$ par conteneur et réduire les délais d'expédition de huit jours. Des économistes canadiens spécialisés dans l'alimentation ont déclaré qu'en permettant de moderniser les ports, les chemins de fer et les aéroports, le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux peut réduire les goulots d'étranglement de manière à faire circuler les marchandises plus rapidement et à permettre que les produits périssables arrivent à destination plus vite et à moindre coût.

Compte tenu de l'importance du secteur agricole et de l'emplacement de toutes ces serres, expliquez-nous en quoi l'amélioration du port et du transport intermodal peut faciliter la distribution de denrées alimentaires au Canada et faire baisser les prix de ces denrées alimentaires.

**Steve Salmons:** Cela crée des marchés mondiaux.

**Dominique O'Rourke:** C'est également une bonne chose.

**Steve Salmons:** La réalité, c'est qu'en créant ces nœuds multimodaux dans les Grands Lacs et le Saint-Laurent, à travers le Québec, nous mettons en place un réseau de points de transfert multimodaux. Nous choisirons simplement le mode de transport le plus pratique et rapide. Le transport maritime reste toujours le mode de transport le plus écologique et le moins coûteux.

Actuellement, 20 000 conteneurs transitent par le comté de Windsor-Essex chaque année, et 100 000 conteneurs arrivent en Ontario chaque mois. Malheureusement, ils sont tous transportés par train et par camion. C'est mauvais pour l'environnement. C'est coûteux et lent. Si nous pouvons commencer à transporter des marchandises...

Les produits cultivés en serre ne sont pas transportés par conteneur parce que nous n'avons pas les installations nécessaires. Ce n'est tout simplement pas une option pour les producteurs, et pourtant, nous transportons ces produits par camion vers une installation ailleurs au Canada ou, malheureusement, aux États-Unis. Un collègue qui revient tout juste d'Aruba y a mangé des concombres produits à Leamington qui ont été importés par conteneur, mais qui ne sont pas passés par le port de Windsor.

Nous pouvons faire mieux.

**Dominique O'Rourke:** Parlant d'améliorations au port de Windsor, j'ai sous les yeux une liste de certaines affectations de fonds récentes, mais je crois comprendre qu'elles sont destinées aux occupants du port. Il y a jusqu'à 12,5 millions de dollars pour l'agrandissement du terminal de fret de l'Essex Terminal Railway Company, et 5 millions de dollars de financement pour un projet lié à la capacité d'entreposage au port de Windsor. Je pense que vous l'avez mentionné. Il y a aussi jusqu'à 26,3 millions de dollars pour le projet d'expansion du terminal céréalier.

Ces projets sont-ils en cours? Comment cadrent-ils avec les autres améliorations que vous envisageriez pour le port de Windsor? Qu'est-ce que cela signifie pour l'emploi et l'économie dans tout le sud-ouest de l'Ontario?

**Steve Salmons:** Chacun des projets que vous avez énumérés a reçu deux, trois voire quatre fois plus de capitaux propres de l'administration portuaire et du secteur privé. La clé est de tirer parti des contributions fédérales pour fournir les fonds de démarrage pour aller de l'avant. Ils ont dépensé 85 millions de dollars, en plus du financement qui a été versé à ADM. Essex Terminal Railway construit le port à conteneurs. Cela représente 25 millions de dollars supplémentaires.

L'entrepôt nous donnera la capacité de traiter le transbordement de marchandises du pont Gordie-Howe, et à destination et en provenance du port. Cela s'ajoute à la capacité de conteneurs qui tirera parti de l'ensemble de la région, notamment l'industrie, le secteur agricole ou les matériaux de construction. Ces éléments stimulent l'économie locale, s'intègrent à l'économie des Grands Lacs — la troisième en importance au monde — et favorisent les exportations dans le monde entier. À l'heure actuelle, nous ratons de nombreuses occasions.

• (1300)

**Dominique O'Rourke:** Merci.

**Le président:** Merci beaucoup, madame O'Rourke.

Au nom de tous les membres du Comité, je tiens à remercier nos témoins de s'être joints à nous aujourd'hui et d'avoir partagé leur savoir dans le cadre de cette très importante étude.

Parlant d'études, chers collègues, nous avons des questions d'ordre administratif à régler.

Comme vous le savez tous, nous vous avons fait parvenir le budget pour cette importante étude sur les ports.

Monsieur Albas, proposez-vous une motion visant l'approbation du budget?

**Dan Albas:** J'ai une brève question.

Encore une fois, monsieur le président, je m'excuse, car je viens juste d'avoir l'occasion d'examiner la motion.

Dans le passé, lorsque nous avons convoqué les représentants de la Banque de l'infrastructure du Canada pour une étude antérieure, par exemple, nous leur avons demandé s'ils avaient d'autres affaires gouvernementales dont ils auraient pu s'occuper. Ce sont tous des organismes fédéraux qui ont leur propre budget. La question ne s'adresse pas à Mme Reeves, évidemment, puisqu'elle est membre d'un groupe de la société civile. Cependant, il faudrait demander à tous les représentants d'une société d'État fédérale ou d'autres sociétés semblables, s'ils ont participé à d'autres réunions. Le cas échéant, nous devrions peut-être leur demander de payer leurs propres frais.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Albas.

J'en prends bonne note. Je consulterai notre greffier habituel, qui n'est pas ici aujourd'hui, pour confirmer que c'est bien la pratique habituelle du Comité.

Y a-t-il des objections à l'adoption de ce budget?

Allez-y, monsieur Albas.

**Dan Albas:** Allons-nous procéder à l'examen et en faire rapport?

**Le président:** Est-ce ainsi que vous souhaitez que nous procédions avant d'approuver le budget?

**Dan Albas:** Oui, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, monsieur le président. Si j'y avais pensé plus tôt, j'aurais soulevé la question plus tôt afin que nous puissions régler cela d'un seul coup.

**Le président:** Je vais consulter notre greffier, puis je répondrai au Comité.

Merci beaucoup à tous.

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>