



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

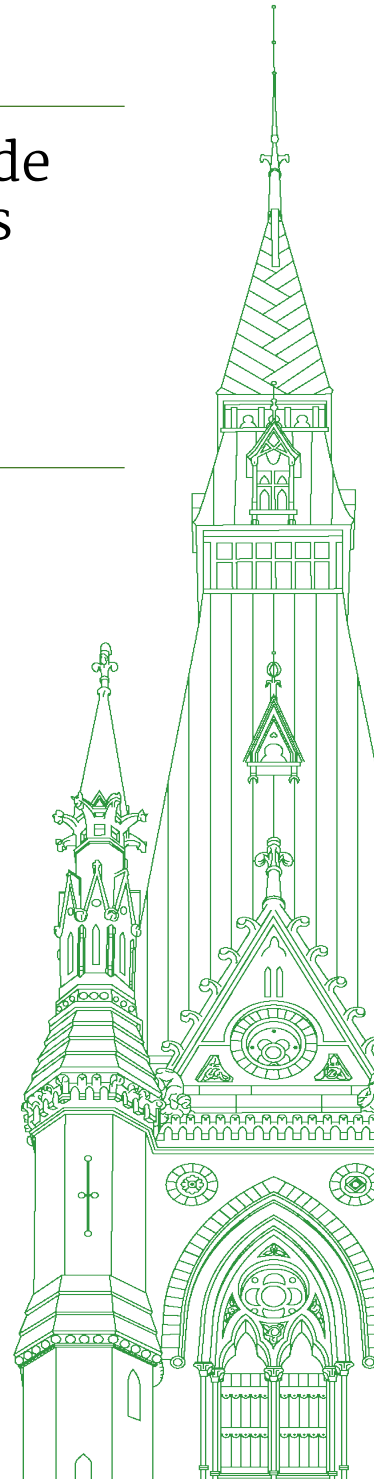
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 025

Le mercredi 11 mars 2026

Président : Peter Schiefke



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

Le mercredi 11 mars 2026

• (1630)

[Traduction]

Le président (Peter Schiefke (Vaudreuil, Lib.)): Bienvenue à la 25^e 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 poursuit son étude sur l'amélioration de la sécurité et du service à la clientèle de VIA Rail.

La réunion d'aujourd'hui se déroule en mode hybride, conformément au Règlement. Je vais à présent formuler quelques remarques à l'intention des témoins et des députés.

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 mettez-le en sourdine lorsque vous ne parlez pas. Pour obtenir les services d'interprétation sur Zoom, sélectionnez le canal souhaité entre le parquet, l'anglais et le français. Pour les participants dans la salle, il suffit d'utiliser l'oreillette et de sélectionner le canal souhaité.

Je vous rappelle que tous les commentaires doivent être adressés à la présidence. Les participants dans la salle doivent lever la main s'ils souhaitent prendre la parole, tandis que ceux sur Zoom doivent utiliser la fonction « Lever la main ». 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.

Chers collègues, je vais accueillir le premier groupe de témoins.

[Français]

Nous accueillons Mme Micheline St-Onge, de la Coalition pour le retour des services d'un train de passagers en Gaspésie.

Je vous souhaite la bienvenue.

[Traduction]

Nous recevons, de VIA Rail Canada Inc., M. Mathieu Paquette, président et chef de la direction par intérim, M. Graham Blackwell, vice-président, Opérations mécaniques et gestion des actifs, Mme Marie-Flore Ducrot, Expérience client et opérations ferroviaires, et M. Denis Lavoie, chef de la direction, Affaires juridiques, gestion des risques d'entreprise et sécurité.

Bienvenue. Merci de prendre le temps de comparaître devant le Comité.

Nous allons procéder aux déclarations liminaires.

[Français]

Madame St-Onge, vous avez la parole pour cinq minutes.

Micheline St-Onge (porte-parole, Coalition pour le retour des services d'un train de passagers en Gaspésie): Monsieur le président, mesdames et messieurs, bonjour.

Le train de passagers en Gaspésie est une ligne de vie. Depuis 1902, le train de passagers qui relie la Gaspésie au reste du Canada est un transport collectif essentiel pour la région, et il jouit d'une notoriété au Canada et à l'étranger.

À partir des années 1980, le service s'est continuellement détérioré, et il a finalement été interrompu en 2013.

La Coalition pour le retour des services d'un train de passagers en Gaspésie demande au Comité et au ministre des Transports de prendre des mesures pour que le manque de considération pour le vécu des voyageurs depuis les années 1980 cesse. La Coalition a des pistes de solution qui pourraient améliorer le service dans tout l'Est du Canada.

L'agonie des gares commence en 1982. Malgré les 80 500 voyageurs fréquentant le train de la Gaspésie dans les années 1984-1985, 7 gares ferment, et il n'y a eu aucune considération pour leur rôle social. Par exemple, la gare de Maria ferme, même si elle dessert le seul hôpital de toute la Baie-des-Chaleurs. D'autres fermetures suivent en 1986, en 2000 et en 2013, et il reste seulement cinq gares.

En 1990, VIA Rail a réduit le nombre d'allers-retours de sept à trois par semaine. L'achalandage a diminué de moitié, et est tombé à 42 000 voyageurs.

Le mois de février 2009 a été un mois désastreux. Seulement 5 trains sur 12 ont desservi Gaspé. Les autres ont dû tourner à New Carlisle, à 175 km du terminus. Le 23 février, à 56 km de Montréal, les Gaspésiens ont dû céder tous leurs wagons au train *Océan*, le train reliant Montréal à Halifax, et partir en autobus pour un voyage de 862 kilomètres en pleine nuit.

En 2013, le train Chaleur, c'est-à-dire le train de la Gaspésie, avait moins de voitures-lits, et il n'avait pas de voitures-restaurants ni de voitures panoramiques, malgré les 28 000 passagers, environ, qu'il y a eu en 2011. Les voyageurs se sont sentis humiliés et très peu considérés.

Le 10 décembre 2011, les services ont été suspendus entre New Carlisle et Gaspé à la suite de problèmes sur un pont. Le 23 décembre, à la réception du rapport sur l'état des structures, VIA Rail a demandé un autre rapport et a interrompu le service à partir de Matapédia. La reprise partielle du service s'est faite après cinq mois.

En 2013, le service a cessé à l'est de Matapédia à cause de problèmes liés aux passages à niveau. Lors de son arrivée à Matapédia, le train Chaleur a été placé sur la voie d'évitement. Les voyageurs ont dû récupérer leurs bagages par eux-mêmes et marcher sur les rails jusqu'à la gare. Ils ont été laissés à eux-mêmes, et ils se sont sentis méprisés. Il y avait une vingtaine de personnes, dont des enfants.

Le 23 août, VIA Rail a précisé que le service reprendra entre Matapédia et New Carlisle dès que l'entreprise aura l'assurance que les voies sont à nouveau sécuritaires. À chaque rapport fourni, VIA Rail en a demandé un autre, même si les résultats quant à la sécurité étaient concluants. Les exigences semblent plus élevées pour la Gaspésie que partout ailleurs au Canada.

En 2016, le gouvernement du Québec a proposé un plan pour réparer les voies de New Carlisle, et l'entreprise VIA Rail s'est engagée à revenir dès que les travaux auront été réalisés.

En 2017, malgré ses engagements, VIA Rail a refusé le retour progressif à cause d'un manque de ressources.

Dans l'Est du Canada, actuellement, le train de la Gaspésie est absent. Dans le Bas-Saint-Laurent, il passe en plein milieu de la nuit, et il arrive fréquemment en retard à Halifax.

En 2025, tous les élus de la Gaspésie ont appuyé un retour progressif.

En janvier, une demande d'accès à l'information de VIA Rail nous a appris qu'en 2024, au moins 2 643 voyageurs étaient des Gaspésiens qui ont parcouru des centaines de kilomètres pour rejoindre une gare. Un rapport du Centre intégré de santé et services sociaux montre que, en 2024, plus de 10 000 personnes se sont déplacées hors de la région pour recevoir des soins spécialisés, le train ayant été le moyen de transport privilégié pour ces déplacements.

Après l'investissement de 355 millions de dollars, les rails sont maintenant prêts jusqu'à Port-Daniel—Gascons. Lors de l'assemblée annuelle de 2025, plusieurs questions ont porté sur le retour progressif du train en Gaspésie. Malheureusement, le président a répondu que c'était un problème d'ordre logistique et qu'il ne pouvait pas ou ne pouvait pas faire marche arrière quant au train.

Nous avons déposé une pétition à la Chambre des communes. Elle a rassemblé 3 437 signatures en trois mois. Ces signatures sont celles de gens de neuf provinces canadiennes, et celles de 46 personnes habitant hors du Canada.

Depuis 40 ans, les voyageurs de la Gaspésie militent pour retrouver un service décent. Malgré une importante mobilisation, il n'y a pas eu d'engagement pour le retour progressif, même si VIA Rail l'a offert jusqu'à New Carlisle en 2012 et en 2013.

Le 7 janvier dernier, le train de marchandises a roulé jusqu'à Port-Daniel—Gascons pour la première fois depuis 2011. Toutefois, où est le train de passagers?

La Gaspésie a besoin d'un train de passagers répondant aux besoins régionaux. Nous voulons un train, une ligne Montréal-Port-Daniel—Gascons maintenant, et une ligne Montréal-Gaspé dans les plus brefs délais. Nous voulons un train quotidien, qui roule de jour, qui s'arrête peu entre Montréal et Rivière-du-Loup, qui dessert le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie, et qui permet au train *Océan* de faire moins d'arrêts dans les municipalités où il passe en pleine nuit.

• (1635)

Si, pour des raisons d'ordre logistique, VIA Rail ne peut pas offrir le service, nous voulons un budget protégé et un projet pilote, dès ce printemps, car la Société du chemin de fer de la Gaspésie peut gérer le projet.

Je vous remercie de votre attention.

Le président: Merci à vous, madame St-Onge.

Monsieur Paquette, vous avez maintenant la parole pour cinq minutes.

Mathieu Paquette (président et chef de la direction par intérim, VIA Rail Canada Inc.): Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Monsieur le président, distingués membres du Comité, merci de nous accueillir aujourd'hui.

On m'a demandé d'assumer le rôle de président et chef de la direction de VIA Rail à un moment où la confiance envers le transport ferroviaire de passagers est mise à l'épreuve. Mon mandat est clair: améliorer la performance des trains, offrir un service sur lequel les gens peuvent compter et maintenir la confiance.

Je suis ici pour présenter avec transparence les progrès réalisés et pour rendre des comptes sur les résultats. Nous voulons des trains qui partent à l'heure, un équipement qui fonctionne comme prévu et une attention respectueuse portée aux passagers, y compris lorsque les choses ne se déroulent pas comme prévu.

Je suis accompagné aujourd'hui de Marie-Flore Ducrot, vice-présidente, Expérience client et exploitation ferroviaire du réseau, de Graham Blackwell, vice-président, Opérations mécaniques et gestion des immobilisations, et de Denis Lavoie, chef de la direction, Affaires juridiques, gestion des risques d'entreprise et sécurité.

Ensemble, nous sommes ici pour donner l'heure juste à propos de ce qui s'est passé le 10 décembre, de ce que nous faisons pour prévenir des incidents similaires et de la façon dont nous continuerons de gagner la confiance de nos clients.

[Français]

Pour être clair, ce qui s'est produit le 10 décembre dernier n'est pas acceptable pour nous. Les passagers qui ont été touchés ont droit à des excuses sincères, ce que je tiens à leur exprimer. Je sais que ce comité a entendu des propos similaires de la part de mes prédécesseurs. Je comprends que la confiance est mise à l'épreuve aujourd'hui.

Nous tirons toujours des leçons chaque fois qu'un incident se produit, et nous renforçons notre cadre d'intervention d'urgence. Cependant, l'incident du train 669 démontre que ce n'est pas suffisant. Il faut faire plus qu'améliorer nos processus. Nous devons fournir des résultats maintenant.

• (1640)

[Traduction]

La fiabilité est le fondement de la confiance. Par conséquent, assurer la fiabilité du service est ma priorité absolue, à moi et à l'ensemble de l'équipe de direction. VIA Rail évolue dans un environnement complexe, et certaines contraintes échappent à notre contrôle direct, mais là où nous avons le contrôle, il faut relever la barre, et nous le ferons.

À la suite de l'incident de décembre, nos attentes en matière de fiabilité de la flotte ont été exprimées très clairement à notre fournisseur, Siemens. Des mesures à court terme ont été mises en place pour régler les problèmes immédiats, et nous travaillons ensemble à l'élaboration d'améliorations à long terme.

[Français]

Avant de répondre à vos questions, je veux rappeler notre mandat de service public.

VIA Rail dessert des collectivités d'un océan à l'autre, autant les grands centres que les régions. La Gaspésie en est un exemple important. Notre intention d'y retourner n'a jamais changé.

Nous sommes ouverts à l'idée de planifier un retour partiel, mais plusieurs conditions doivent encore être réunies pour y parvenir. C'est pourquoi je vais me rendre dans la région très prochainement afin d'échanger directement avec les collectivités visées.

[Traduction]

En conclusion, je vais replacer l'incident du 10 décembre en contexte sans en minimiser l'importance de quelque façon.

Dans le corridor Québec-Windsor seulement, VIA Rail effectue plus de 19 000 départs par année, et la majorité des trajets se déroulent sans incident. Ce qui s'est produit le 10 décembre exige une pleine reddition de comptes. Je m'engage donc à ce que nous suivions nos progrès à l'aide d'indicateurs de performance clairs et à ce que nous entretenions un dialogue plus ouvert avec les communautés que nous desservons. Je m'engage enfin à ce que nous fassions preuve de transparence envers les Canadiens quant aux progrès réalisés et aux domaines où nous devons nous améliorer.

Notre devoir est simple: offrir un service sur lequel les gens peuvent compter et démontrer, par des actions concrètes, que nous méritons la confiance de nos clients.

Merci de votre attention.

[Français]

Nous sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Paquette.

[Traduction]

Nous amorçons la période de questions avec M. Lawrence.

Monsieur Lawrence, vous avez la parole pour six minutes.

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

Je vais commencer sur une note positive. VIA Rail a accepté toutes nos invitations, et le président et chef de la direction s'est présenté chaque fois devant le Comité. Cette diligence ne passe pas inaperçue. Mes questions seront toutefois plus cossées.

Nous vivons le jour de la marmotte. Dans ma circonscription, Coburg, des passagers ont été coincés dans un train pendant, je crois, 48 heures. Dans certains incidents au Québec et en Ontario, des personnes ont été laissées en plan, sans accès à des toilettes et sans nourriture autre que des grignotines pendant des heures. Le problème est très grave. Je vous remercie de venir témoigner et de rendre des comptes, mais vous me pardonnerez le scepticisme dont je fais preuve en relevant ces problèmes.

Vous avez raison. Certaines choses sont hors de votre contrôle, mais vous pouvez en contrôler d'autres, dont le financement de plus de 1 milliard de dollars du gouvernement pour l'acquisition de nouveaux trains. Votre fournisseur est Siemens. Selon les normes de l'industrie, 90 % de la flotte doit être disponible. Or, des rapports indiquent une disponibilité de 50 %.

Quel a été le problème avec l'approvisionnement, et comment allez-vous le régler?

Mathieu Paquette: Merci de la question.

La fiabilité de la flotte n'a pas encore atteint le niveau voulu. Comme je le disais, nous avons clairement rajusté les attentes. La fiabilité de la flotte Venture est de 98 %. Nous concentrons nos efforts sur les 2 % restants. Je vais demander à mon collègue, M. Blackwell, de vous donner plus de détails sur notre travail avec Siemens.

Graham Blackwell (vice-président, Opérations mécaniques et gestion des actifs, VIA Rail Canada Inc.): La mission du secteur des opérations mécaniques est d'assurer la disponibilité, la fiabilité et la sécurité des actifs. Siemens, comme tous nos autres fournisseurs, apporte un soutien important à la fiabilité et à la disponibilité de la flotte. Depuis l'incident du 10 décembre, nous nous concentrons avec eux sur la mise au point de solutions techniques et de stratégies d'atténuation opérationnelles, qui ont été mises en oeuvre immédiatement, et sur des mises à niveau continues des logiciels et du matériel informatique, qui ont amélioré immédiatement la fiabilité de la flotte.

Nous faisons cet exercice pour toute la flotte, que ce soit des voitures de 50 ans qui font le trajet jusqu'à Vancouver ou les voitures de la nouvelle flotte Venture. Nous rendons des comptes sur la fiabilité de cette flotte, et nous continuerons à faire des pieds et des mains avec Siemens pour atteindre le niveau de fiabilité voulu et pour nous doter du matériel et de tout ce dont nous avons besoin pour bien servir nos clients.

• (1645)

Philip Lawrence: Merci de votre réponse. Selon quelques-uns des rapports, la disponibilité de la flotte est beaucoup plus faible que ce que vous dites, mais passons. Selon une série de rapports, la défaillance des trains est attribuable au climat rigoureux des hivers canadiens. Pourtant, tout le monde sait que les hivers sont froids au Canada. Il faut en tenir compte lors de l'acquisition des trains.

Des essais ont-ils été effectués en hiver avant l'acquisition de ces trains?

Denis Lavoie (chef de la direction, Affaires juridiques, gestion des risques d'entreprise et sécurité, VIA Rail Canada Inc.): Oui. VIA Rail a acheté ces trains à Siemens en 2018. La circulation commerciale des trains pour le public a en effet été précédée d'une période d'essais sur le réseau ferroviaire effectués entre autres dans des conditions hivernales.

Philip Lawrence: Doit-on en déduire que les informations selon lesquelles le temps froid aurait joué un rôle dans certaines de ces pannes mécaniques sont incorrectes?

Mathieu Paquette: La fiabilité pendant l'hiver n'est pas aussi élevée qu'elle le devrait; elle ne répond pas aux attentes de VIA ni à celles des passagers. Ne vous méprenez pas: nous savons que les hivers reviennent chaque année.

Philip Lawrence: Bien respectueusement, je vous demande alors pourquoi les problèmes n'ont pas été détectés avant que les trains ne soient mis sur les rails et que des passagers ne soient coincés pendant des heures. Aucune vérification n'avait été faite? Je présume qu'il faudra acheter d'autres trains aux frais des contribuables. Quels processus mettrez-vous en place pour vérifier que ces trains fonctionneront pendant les hivers canadiens?

Mathieu Paquette: Merci de la question.

Comme je le disais, lorsque nous avons acheté les trains, des essais ont été effectués dans des conditions hivernales. J'ai le mandat clair de me concentrer sur ce que je peux contrôler. À l'heure actuelle, nous travaillons étroitement avec Siemens pour que la fiabilité de la flotte réponde aux attentes de VIA et à celles des passagers.

Philip Lawrence: Cet hiver, en une seule semaine en février, 30 trajets différents ont été annulés. Pouvez-vous certifier que l'hiver prochain, aucun train ne sera coincé et qu'aucune annulation n'aura lieu à l'avenir?

Mathieu Paquette: Nous ne prenons pas les annulations à la légère. Au sujet de la semaine dont vous parlez, nous anticipions une tempête hivernale d'envergure. Nous avons la responsabilité de nous assurer que des trains de remplacement sont disponibles en cas de perturbation dans le réseau. Nous comprenons que ces annulations ont des répercussions sur les passagers, mais nous devons prendre cette décision parce que...

Philip Lawrence: Je suis désolé. J'ai une brève question.

Vous engagez-vous à fournir au Comité votre plan pour accroître l'accessibilité de la flotte pour l'hiver prochain?

Mathieu Paquette: Je n'ai pas entendu le début de votre question. Pourriez-vous répéter?

Philip Lawrence: Pourriez-vous soumettre au Comité une version écrite du plan que vous avez dressé pour accroître l'accessibilité de la flotte pour l'hiver prochain?

Mathieu Paquette: Nous vous fournirons avec plaisir ce document.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lawrence.

[Français]

Merci, monsieur Paquette.

Monsieur Lauzon, vous avez maintenant la parole pour six minutes.

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

Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui.

Je vais poser mes questions en français.

Je vais commencer par Mme St-Onge, de la Gaspésie, au Québec.

Je suis très fier de votre région. Je l'adore, et j'ai l'occasion de la visiter assez souvent.

Vous avez surtout parlé des bienfaits que représente l'ajout d'une ligne pour ce qui est de l'accès aux soins de santé. Toutefois, vous avez peu parlé de l'économie que ça peut créer.

Comme j'y suis allé assez souvent, je peux dire que les taux d'occupation dans votre région sont presque toujours élevés pendant la haute saison. C'est déjà difficile d'avoir une chambre d'hôtel.

Pensez-vous qu'un train pour le tourisme pourrait engorger davantage votre offre de services?

● (1650)

Micheline St-Onge: Pas nécessairement, puisque ça existait auparavant. Il y avait d'autres hôtels et d'autres structures. Le fait que le train de passagers n'est plus en service fait certainement en sorte que beaucoup de gens ne peuvent plus venir en Gaspésie. Il y a aussi beaucoup de gens qui voyagent pour aller visiter leur famille pendant la période des Fêtes et la période estivale.

Jusqu'à 2013, le train de passagers a toujours fait partie de toute cette offre. Il y avait plusieurs programmes en place, et des ententes avaient été conclues avec des agences de voyages de Montréal. Celles-ci offraient des tours du côté nord de la Gaspésie. Il y avait plein de choses qui se passaient autour du train de passagers. Ces choses ont toutes cessé. Nous n'avons pas de taxi, mais nous pourrions facilement en avoir. Présentement, il n'y a pas de demande.

Stéphane Lauzon: Pensez-vous que le retour d'un train de passagers pourrait faire augmenter l'offre de services et inciter de nouveaux commerces et centres d'hébergement à venir s'installer dans la région?

Micheline St-Onge: Absolument.

Stéphane Lauzon: Il ne faut pas juste penser à l'offre de services que vous avez maintenant.

Micheline St-Onge: Non, en effet.

Stéphane Lauzon: Il faut aussi envisager l'expansion de votre région. Je pense au domaine de la pêche et aux conditions environnementales liées à cette activité. C'est votre moteur économique. Le retour d'un train de passagers serait peut-être bénéfique pour votre région.

Pouvez-vous nous parler un peu de la façon dont on pourrait développer davantage la région?

Micheline St-Onge: Au départ, mon document comptait 15 pages, mais j'ai dû en garder seulement deux. Je n'avais que cinq minutes pour faire mon allocution d'ouverture, et j'ai donc dû choisir les éléments que je voulais faire ressortir.

Effectivement, nous avons besoin du train de passagers pour favoriser l'économie de la région dans tous les sens du terme. Par exemple, des gens pourraient venir travailler comme consultants dans des entreprises particulières. D'autres partent de la Gaspésie pour aller exécuter des contrats à l'extérieur de la région. Cependant, ils sont désavantagés parce qu'ils doivent voyager pendant deux jours pour rencontrer leurs clients. Le train de passagers a un impact extrêmement important sur toute l'économie de la Gaspésie.

On parle beaucoup du transport de marchandises, ce qui est effectivement un secteur extrêmement important. Cependant, il y a aussi les gens qui travaillent dans les entreprises.

Par exemple, l'an passé, les employés de la cimenterie située à Port-Daniel—Gascons étaient sur le point de faire une grève parce qu'ils n'avaient pas de moyen de transport pour aller voir leur famille. La Gaspésie est en quelque sorte enclavée. S'il n'y a pas de train, il faut absolument avoir une voiture, car ce sont de longs trajets.

J'habite à Baie-des-Chaleurs. Pour les gens de Gaspé, ça prend trois heures pour se rendre dans ma région. Pour aller à Montréal, c'est un énorme déplacement, surtout pour les jeunes familles. Toutes les strates de la population gaspésienne ont besoin du train de passagers.

Stéphane Lauzon: Monsieur Paquette, vous avez dit que VIA Rail avait l'intention de retourner en Gaspésie. Mme St-Onge vient de nous parler des contraintes relativement à sa région.

Quelles sont les conditions concrètes à remplir pour qu'il y ait à nouveau les services d'un train en Gaspésie? Vous avez l'occasion de nous en parler.

Mathieu Paquette: Je vous remercie de la question.

Permettez-moi tout d'abord de dire que, lorsque VIA Rail a mis fin à ses services en 2013, la décision n'a pas été prise à la légère. Ce n'était pas de gaieté de cœur. On l'a fait en raison de l'état de l'infrastructure en place à l'époque. VIA Rail s'est toujours engagée à revenir une fois que la voie serait reconstruite. Nous avons pris connaissance de la décision du gouvernement du Québec de mettre fin à la reconstruction de la voie dans le troisième segment situé entre Port-Daniel—Gascons et Gaspé, ce qui nous a forcés à retourner à notre planche à dessin.

L'environnement du rail passager est un écosystème relativement complexe. L'expérience de nos passagers ne commence pas lorsqu'ils montent à bord d'un train, et il ne se termine pas lorsqu'ils en descendent. Nous devons nous assurer de la qualité de l'infrastructure. Dans ce cas-ci, la voie vient tout juste d'être reconstruite. Nous allons nous rendre prochainement en Gaspésie pour voir l'état des quais et des plateformes que les passagers doivent utiliser pour monter à bord du train ou en descendre.

Il faut également considérer l'état des gares. Les infrastructures des gares ne nous appartiennent pas. Elles appartiennent à la Société du chemin de fer de la Gaspésie. Nous devons conclure des ententes pour l'utilisation non seulement des voies, mais aussi des gares. On ne peut pas faire descendre des passagers en plein hiver et les laisser sur le quai. Il y a plusieurs éléments que nous devons mettre ensemble. Comme je vous l'ai dit, nous travaillons sérieusement à notre planche à dessin actuellement pour évaluer la possibilité d'un retour.

Stéphane Lauzon: J'ai vu, dans le rapport, les chiffres sur la fréquentation des trains de 2004 à la fermeture, soit en 2013. Il y a eu une baisse considérable de la fréquentation des trains. Comment explique-t-on cela?

Ma question s'adresse à Mme St-Onge ou à M. Paquette.

• (1655)

Mathieu Paquette: La baisse du nombre de passagers s'expliquait probablement en partie par la mauvaise qualité de l'infrastructure, qui faisait en sorte de prolonger la durée des parcours.

Stéphane Lauzon: L'expérience était moins bonne.

Mathieu Paquette: L'expérience était moins bonne, et la connexion entre le train de la Gaspésie et le train *Océan* compliquait les choses.

Stéphane Lauzon: Merci beaucoup.

Madame St-Onge, je vous offre mes services. Ça me ferait plaisir de visiter votre région afin d'avoir une meilleure idée de la situation. Je rapporterais ensuite l'information recueillie au Comité.

Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

Monsieur Deschênes, vous avez maintenant la parole pour six minutes.

Alexis Deschênes (Gaspésie—Les Îles-de-la-Madeleine—Lis-tuguj, BQ): Bonjour à tous.

Monsieur le président, je vous remercie de votre accueil au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Je remercie Mme St-Onge d'être parmi nous. Elle vient de la Baie-des-Chaleurs, une région qui est située dans ma circonscription. Je la remercie de sa présentation et de la lutte ardente qu'elle mène pour le retour d'un train de passagers en Gaspésie.

Monsieur Paquette, depuis le 7 janvier dernier, les trains peuvent de nouveau circuler entre Matapédia et Port-Daniel—Gascons.

Est-ce que VIA Rail va reprendre le service de façon partielle entre Matapédia et Port-Daniel—Gascons?

Mathieu Paquette: Merci de votre question.

Comme je l'ai dit d'entrée de jeu, notre volonté de retourner en Gaspésie a toujours été là. Elle n'a pas changé. Nous étudions présentement la possibilité d'un retour progressif et partiel du service en Gaspésie. La volonté y est.

Cela dit, nous devons évaluer l'ensemble de l'écosystème qui se rattache au rail passager, ce qui va beaucoup plus loin que de simplement faire circuler un train. Je vais me rendre prochainement en Gaspésie pour rencontrer les membres des communautés visées ainsi que les représentants des municipalités régionales de comté, ou MRC, de la région pour bien comprendre l'ensemble de la situation et avoir un portrait global.

Lorsque nous introduirons de nouveau un service — ce que nous ferons, je n'ai aucun doute — nous devons le faire de façon efficace et sécuritaire. C'est une priorité.

Alexis Deschênes: Vous n'avez aucun doute sur le fait qu'on va pouvoir rétablir un service entre Matapédia et Port-Daniel—Gascons.

Est-ce bien ça?

Mathieu Paquette: Je vous le dis encore une fois, je n'ai aucun doute.

Tout cela reste à déterminer. Je pense notamment à l'emplacement des arrêts. Cependant, nous étudions présentement le tout. Il pourrait peut-être y avoir un service prévoyant un arrêt à New Carlisle, par exemple, où se situe notamment ce qu'on appelle une configuration en Y. Cela permet au train de changer de direction. Nous regardons différents éléments actuellement.

Alexis Deschênes: Je suis heureux de vous entendre dire cela, parce que ma perspective sur ce qu'était la position de VIA Rail dans le passé n'est pas tout à fait la même que la vôtre. À la limite, ce n'est pas très important. Parlons d'avenir.

Selon ce que je comprends, vous avez l'intention de faire en sorte qu'il y ait un retour partiel. Comme président par intérim de VIA Rail, vous avez la volonté de faire en sorte que le service partiel reprenne jusqu'à Port-Daniel—Gascons, si c'est possible.

Est-ce bien ça?

Mathieu Paquette: Oui. Comme je l'ai dit, l'infrastructure ne nous appartient pas. La volonté y est, mais il faut confirmer la possibilité d'utiliser les rails, les gares et les plateformes avec le gouvernement du Québec. Encore une fois, ce que nous voulons offrir à tous les passagers chez VIA Rail, c'est une expérience porte à porte.

Par exemple, si le train se rendait à New Carlisle, nous voudrions avoir des ententes avec des compagnies d'autobus régionales qui permettraient aux passagers qui veulent continuer leur route vers Gaspé et Percé d'utiliser ces services.

Alexis Deschênes: On parle de New Carlisle, mais un retour du service jusqu'à Port-Daniel—Gascons fait-il quand même partie de ce que vous évaluez?

Mathieu Paquette: Nous regardons tout. Encore une fois, comme je vous l'ai dit, il y a plusieurs éléments qu'il faut considérer. Je ne peux donc pas prendre d'engagement précis.

Alexis Deschênes: Ce que nous pouvons donc retenir, aujourd'hui, c'est que vous, qui êtes à la tête de VIA Rail, vous envoyez le message à l'ensemble des employés de la société d'État qu'on revient en Gaspésie.

Mathieu Paquette: Oui.

Alexis Deschênes: En Gaspésie, comme Mme St-Onge l'a bien évoqué, on réclame ce service depuis longtemps. Je pense qu'on va accueillir très positivement ce que vous nous dites aujourd'hui, bien qu'il puisse y avoir encore un petit doute.

Comment peut-on rassurer les Gaspésiens quant aux mesures que vous allez prendre pour que le retour d'un train en Gaspésie se concrétise?

Mathieu Paquette: Tout d'abord, permettez-moi de dire que nous comprenons les préoccupations des gens de la Gaspésie. Chez VIA Rail, on dit souvent que c'était l'un des plus beaux parcours. La volonté d'y retourner est là. Certains de nos employés sont de retour à la planche à dessin actuellement. Je vais me rendre là-bas prochainement pour rencontrer les divers intervenants régionaux.

Notre but est d'avoir un dialogue constant, que ce soit avec la coalition, avec vous ou avec les gens là-bas, pour tenir tout le monde au courant de la progression de nos travaux.

Alexis Deschênes: Au sein de VIA Rail, il y a donc des gens qui sont en train de regarder différents scénarios.

Parlons du matériel roulant, par exemple.

Y a-t-il du matériel roulant chez VIA Rail, présentement, qui permettrait de reprendre le service de façon partielle?

• (1700)

Mathieu Paquette: La réponse est oui, mais je ne peux pas confirmer que ce serait exactement le même type de service que nous offrions auparavant.

Alexis Deschênes: Quelles sont les options que vous envisagez pour le retour du service?

Mathieu Paquette: Encore une fois, nous sommes à la planche à dessin. Nous regardons différents éléments.

Auparavant, nous offrions un service entre Matapédia et Gaspé, et ce service était relié au train *Océan*. Je ne sais pas si ce sera le même type de service, mais c'est certainement une option. Ça pourrait être un service quotidien entre la ville de Québec et la Gaspésie. Il y a plusieurs options, encore une fois.

Alexis Deschênes: Une autre option pourrait être un train de jour qui partirait de Port-Daniel—Gascons ou de New Carlisle pour se rendre jusqu'à Québec, par exemple.

Est-ce que ça fait partie des plans?

Mathieu Paquette: Ça pourrait être une option, effectivement. Encore une fois, nous ne possédons que 3 % des rails sur lesquels nos trains circulent. Alors, tout ça est tributaire d'une entente avec les propriétaires d'infrastructures pour laisser nos trains circuler.

Alexis Deschênes: Lors de votre prochaine visite en Gaspésie, vous voulez également observer l'état des gares.

N'est-ce pas?

D'ailleurs, vous serez le bienvenu, monsieur Paquette. Mme St-Onge et moi serons là pour vous accueillir, ainsi que M. Éric Dubé, de la Société du chemin de fer de la Gaspésie.

Mathieu Paquette: C'est important de le faire. Comme je l'ai dit, le rail passager est un écosystème plus complexe qu'il n'en a l'air.

Pour nous, assurer la sécurité et le bien-être des passagers, ça ne commence pas simplement au moment où ils montent à bord du train ou lorsqu'ils en descendent. On a parlé de conditions hivernales, par exemple. Nous ne pouvons pas laisser les passagers sur un quai dans des conditions de tempête hivernale ou de température extrême.

Alexis Deschênes: Je comprends que vous ne pouvez pas donner de date, monsieur Paquette, alors je ne vous demanderai pas ça. Cependant, dans quel horizon peut-on espérer voir le premier train de VIA Rail de retour sur le rail gaspésien?

Mathieu Paquette: Encore une fois, je ne peux pas me prononcer là-dessus, mais la volonté est là. Nous sommes à la planche à dessin, et nous allons vous tenir au courant.

Le président: Merci, monsieur Paquette et monsieur Deschênes.

[Traduction]

Je cède la parole à M. Bélanger.

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

Jim Bélanger (Sudbury-Est—Manitoulin—Nickel Belt, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci au Comité de me permettre de soulever certaines de mes préoccupations.

[Français]

Je remercie les témoins.

[Traduction]

Je représente plusieurs collectivités rurales et éloignées dans le Nord de l'Ontario qui dépendent du service ferroviaire voyageur pour accéder à des services essentiels, notamment les soins spécialisés à l'hôpital Horizon Santé-Nord à Sudbury.

VIA Rail est une société d'État fédérale financée par les contribuables canadiens. Son mandat est de fournir un service ferroviaire fiable aux localités rurales et éloignées. Seriez-vous d'accord pour dire que la ligne Sudbury-White River fait partie de ces localités?

Mathieu Paquette: Oui. J'ai eu l'occasion dans mon ancienne vie de passer beaucoup de temps dans votre région. J'ai travaillé dans l'industrie minière à Sudbury pendant 15 ans.

Je veux être clair. Notre mandat est de nous concentrer sur ce que nous maîtrisons et d'améliorer nos services. Nous devons nous assurer que les trains quittent la gare à l'heure, que le matériel roulant est fiable et que les gens arrivent à destination sans incident. Lorsque des incidents surviennent ou que les choses ne se passent pas comme prévu, notre priorité est le bien-être et la prise en charge des passagers.

Jim Bélanger: Je suis heureux que vous disiez comme moi que cette ligne est un service essentiel pour les localités du Nord et que vous avez l'intention d'améliorer le rendement, la fiabilité et le service à la clientèle.

Je vais parler plus précisément des trains 185 et 186. C'est une occasion toute désignée pour vous de remplir votre mandat. Le service à la clientèle et la fiabilité sont très souvent liés à l'argent. À combien se chiffre le financement de cette ligne?

Mathieu Paquette: Nous recevons des fonds publics. VIA Rail est un service essentiel. Comme vous l'avez souligné, ce service demeure pour de nombreux Canadiens la seule solution de transport.

Jim Bélanger: Nous avons établi vous et moi que cette ligne reliant Sudbury à White River donne accès à une région éloignée et qu'elle devrait recevoir du financement.

J'ai devant moi un document qui indique que le train reliant Sudbury à White River ne reçoit pas de financement direct du Programme de contributions pour les services ferroviaires voyageurs, qui vient pourtant de recevoir des fonds de 63 millions de dollars sur 3 ans. Les voitures Budd qui assurent le trajet de Sudbury à White River ont un grave problème de fiabilité.

• (1705)

Mathieu Paquette: Je demanderais à mon collègue Denis Lavoie de répondre à la question.

Denis Lavoie: Je ne sais pas si cela va répondre directement à votre question, mais aujourd'hui, VIA Rail lance deux processus d'approvisionnement majeurs pour renouveler la flotte de trains autres que ceux qui desservent le corridor Québec-Windsor. La ligne Sudbury-White River fait partie du processus.

En ce moment précis, nous renouvelons ce que nous appelons la flotte des services longue distance, régionaux et éloignés. De tout nouveaux trains seront donc assignés au segment Sudbury-White River.

Jim Bélanger: Un échancier a-t-il été établi?

Denis Lavoie: Nous en sommes à mi-parcours. Nous attribuons le contrat dans les prochains mois, puis les phases de conception et de construction des trains s'amorceront. Le projet s'échelonne sur environ deux ans.

Jim Bélanger: Je crains que le train qui dessert Sudbury en ce moment ne fonctionne plus d'ici là. Il tombe souvent en panne. Sauf erreur, il fait le trajet les mardis, jeudis et samedis de Sudbury à White River, et il revient à Sudbury les mercredis, vendredis et dimanches. Il est hors service les lundis, mais en janvier et février dernier, il a été arrêté pendant presque un mois. C'est un service considéré comme essentiel, mais sans plan de secours. Il n'existe aucune autre option.

À titre de comparaison... Je voulais être la voix du Nord, et c'est très important. Il semble y avoir un service à deux vitesses. Après l'incident à Brockville en décembre, vous avez présenté des excuses et vous avez établi des plans pour que les gens arrivent à destination et tout le reste. Je vais vous citer ce que les gens entendent lorsque le train de White River est annulé...

Le président: Monsieur Bélanger, je vous invite à poser votre question. Votre temps est écoulé, mais je vous permets de poser votre question avant de céder la parole à quelqu'un d'autre.

Jim Bélanger: Mon temps est-il écoulé?

Le président: Il ne vous reste plus de temps, mais je vous donne la chance de poser votre question.

Jim Bélanger: Avez-vous un plan? Très bien. Passons.

Je travaillais autrefois dans les transports. Je fournissais un service du point A au point B, mais lorsque c'était impossible de le faire, je disposais d'un plan de secours. Il n'existe pas de plan de secours à Sudbury. Allez-vous y remédier?

Êtes-vous en mesure de présenter un plan fiable et cohérent pour la ligne Sudbury-White River?

Mathieu Paquette: Nous allons présenter un plan.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bélanger.

Merci beaucoup, monsieur Paquette.

Je cède la parole à Mme Nguyen

Madame Nguyen, la parole est à vous pour cinq minutes.

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

[Français]

Je remercie les témoins d'être des nôtres.

[Traduction]

Je suis une fervente partisane de VIA Rail. Je prenais souvent le train pour faire la navette entre Toronto et Montréal lorsque je fréquentais l'Université McGill. Je dirai cependant que pendant de nombreuses années, j'avais l'impression de ne pas toujours arriver à l'heure souhaitée.

Les trains sont romantiques. Ils sont merveilleux. Ils font partie de notre très important corridor d'infrastructures, mais il y a eu ces dernières années des incidents qui ont vraiment amené les Canadiens à se demander comment se porte notre service ferroviaire.

J'aimerais que vous parliez brièvement des mesures qui ont été prises au cours des dernières années, surtout avec tous ces défis, notamment en ce qui concerne les communications, l'indemnisation des passagers et les mesures visant à gérer ces situations le mieux possible à l'avenir.

Mathieu Paquette: Je vous remercie de votre question.

Je peux vous assurer que nous avons tiré des leçons de chaque incident que nous avons eu. Nous avons revu nos protocoles internes.

[Français]

Je demanderais à ma collègue Marie-Flore Ducrot de vous donner plus de détails sur les mesures que nous avons prises.

Marie-Flore Ducrot (vice-présidente, Expérience client et opérations ferroviaires, VIA Rail Canada Inc.): Au cours des dernières années, nous avons constamment tiré des leçons des différents incidents que nous avons vécus. Ça nous a amenés à refaire complètement nos protocoles d'urgence et nos mesures d'escalade. Nous avons donc mis au point un nouveau système de mobilisation et d'alerte avec des seuils d'escalade plus détaillés pour nous assurer que les situations sont gérées adéquatement et en temps opportun.

Nous avons également modernisé notre façon de faire quant à l'ensemble de nos communications, non seulement avec les passagers, mais aussi avec nos employés de première ligne pour qu'ils soient capables de répondre adéquatement aux questions. Nous voulons nous assurer que les gens ont l'information dont ils ont besoin pour prendre des décisions adéquates.

• (1710)

[Traduction]

Chi Nguyen: Aujourd'hui, lorsqu'un incident se produit, quelle est votre pratique ou politique en matière d'indemnisation ou de la reconnaissance de la situation? Pour la personne qui est réticente à prendre le train à nouveau, un autre crédit de VIA Rail n'est pas une compensation adéquate. J'aimerais savoir ce qui est en place actuellement pour les clients qui doivent composer avec des retards considérables, ou qui ont des problèmes ou des préoccupations.

Mathieu Paquette: Je vais demander à ma collègue, Mme Ducrot, de vous donner plus de détails sur ces questions.

[Français]

Marie-Flore Ducrot: Notre politique d'indemnisation en cas de perturbation opérationnelle offre principalement des crédits pour les prochains voyages faits avec VIA Rail. Nous souhaitons que nos passagers puissent nous donner une deuxième chance et qu'ils aient une expérience plus agréable.

Cela dit, dans des cas importants, comme l'incident du mois de décembre 2025, nous reconnaissons que la situation n'est pas acceptable pour les passagers. D'ailleurs, les passagers qui ont vécu cet événement ont reçu un remboursement complet de leurs billets en plus d'un crédit complet pour un prochain voyage.

[Traduction]

Chi Nguyen: Pourriez-vous parler brièvement des mesures en place pour veiller à ce que le personnel de première ligne soit désormais mieux formé pour les interventions en situation d'urgence? Où se fait le travail à cet égard?

[Français]

Marie-Flore Ducrot: Nous avons entièrement revu la façon de communiquer. Nous nous sommes assurés d'utiliser de manière plus efficace et plus optimale les différents canaux de communication mis à notre disposition. De plus, nous nous sommes assurés que tout le monde utilise les mêmes canaux de communication pour que tout le monde ait la même information, en même temps et en temps opportun.

[Traduction]

Chi Nguyen: J'ai terminé.

Le président: Merci beaucoup, madame Nguyen.

[Français]

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

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

Je pense qu'il avait été convenu de reprendre la discussion sur la motion que j'ai proposée à la dernière réunion, au moment où mon tour de parole arriverait.

Je la remettrais donc sur la table. Elle est ainsi rédigée:

Que le port de Montréal rende disponible au public et transmette au Comité, en vertu de l'article 108(1a) 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.

Depuis que j'ai eu la chance de déposer cette motion au Comité, nous avons eu des discussions autour de la table de part et d'autre pour voir de quelle façon elle pourrait être amendée ou, du moins, convenir à l'ensemble du Comité.

Selon ce que je comprends, quelqu'un du côté du gouvernement aimerait proposer un amendement qui ferait consensus.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Monsieur Kelloway, vous avez la parole.

[Traduction]

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

Nous avons un amendement favorable. Je vais lire la motion modifiée:

Que, au nom du Comité, le greffier envoie une lettre au Port de Montréal lui demandant de rendre public et de soumettre au Comité, dans un délai de 30 jours, son plan d'assainissement des terrains contaminés à Contrecoeur, et que le Comité invite le Port à se conformer aux règlements municipaux et aux lois environnementales du Québec.

C'est l'amendement que nous proposons.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kelloway.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, est-ce que ça vous va?

Xavier Barsalou-Duval: C'est parfait.

Je remercie beaucoup les gens du parti gouvernemental de leur coopération. J'espère que ce sera comme ça pour tous les dossiers à venir.

[Traduction]

Le président: Chers collègues, nous avons entendu la motion et l'amendement proposé par M. Kelloway. Nous allons d'abord voter sur l'amendement, puis sur la motion modifiée.

Monsieur Albas, vous avez la parole.

Dan Albas (Okanagan Lake-Ouest—Kelowna-Sud, PCC): Habituellement, monsieur le président, l'amendement nous serait envoyé. J'aimerais d'abord que ce soit fait, s'il vous plaît.

Le président: Voulez-vous que je suspende la séance, monsieur? Oui. Pas de problème, monsieur Albas.

Dan Albas: Pouvons-nous simplement voter là-dessus à la fin? Nos témoins sont encore là.

• (1715)

Le président: Nous en discutons maintenant. Nous allons d'abord régler cette question.

Monsieur Kelloway, pouvez-vous l'envoyer au greffier afin qu'il puisse le distribuer aux membres?

Chers collègues, je vais suspendre la séance quelques minutes, le temps de l'envoyer au greffier et de le distribuer aux membres.

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

• (1715) _____ (Pause) _____

• (1720)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Maintenant que la motion et l'amendement ont été distribués à tout le monde, je crois que nous pouvons passer au vote.

(L'amendement est adopté.)

(La motion modifiée est adoptée.)

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Merci, chers collègues.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez maintenant la parole.

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Essayons de rentabiliser au maximum notre temps, aujourd'hui.

Jusqu'à présent, les témoignages nous ont essentiellement appris ce que nous savions déjà à propos des nouveaux trains de VIA Rail dans le corridor Québec-Winsor, c'est-à-dire que les trains qui ont été achetés pour desservir le corridor tombent en panne très régulièrement, pour ne pas dire à peu près tout le temps, dès qu'il fait un peu froid en hiver.

Le pire, c'est qu'en 2018, pour renouveler la flotte des 32 rames de train du corridor Québec-Winsor, les libéraux ont décidé de donner le contrat à l'étranger. Ils ont décidé de faire fabriquer les rames en Californie, au lieu de donner le contrat à notre monde à Saint-Bruno et à La Pocatière. Ça représente une perte de 1 milliard de dollars pour notre monde. Nos concitoyens auraient pu travailler à ce projet. Je présume que si ces trains avaient été fabriqués ici, ils auraient pu fonctionner en hiver. Au Québec, nous vivons en hiver.

D'ailleurs, dans un article de M. Julien Arsenault paru le 29 janvier dans *Le Devoir*, j'ai appris que VIA Rail ne semble pas avoir appris de ses erreurs, et le gouvernement non plus, car malgré les belles paroles et la politique « Achetez canadien » des libéraux, les membres du gouvernement entendent faire exactement la même chose une deuxième fois, c'est-à-dire laisser potentiellement le contrat partir à l'étranger et laisser notre monde sur la paille en pleine guerre tarifaire.

Dans ce contexte, j'aimerais proposer la motion suivante:

Que le Comité demande au ministère des Transports de s'assurer que VIA Rail s'approvisionne auprès de fabricants de rames établis au Canada pour le renouvellement de sa flotte, et ce, en conformité avec la politique fédérale Achetez canadien, afin de favoriser le maintien et le développement des emplois et des capacités industrielles nationales.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

Je vais suspendre la séance le temps de distribuer la motion.

La motion est-elle dans les deux langues officielles, monsieur Barsalou-Duval?

Xavier Barsalou-Duval: Elle va être envoyée dans les deux langues officielles très bientôt.

Le président: C'est parfait. Merci beaucoup.

[Traduction]

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

• (1720) _____ (Pause) _____

• (1730)

Le président: Nous reprenons nos travaux. Merci de votre patience, chers collègues. Tout d'abord, veillons à ne pas trop prendre le temps de nos témoins.

Au nom de tous les membres du Comité, je tiens à vous remercier de votre temps aujourd'hui. Je vous remercie de votre contribution à cette très importante étude.

Si les membres du Comité sont d'accord, je vais demander aux témoins de se retirer. Comme il n'y a pas d'objection, je remercie les témoins d'être venus. Nous allons nous occuper de certaines questions avant de passer à notre prochain groupe de témoins.

Merci beaucoup.

Philip Lawrence: Merci beaucoup aux témoins. Je suis désolé que la dernière partie de la réunion ait mal tourné.

Stéphane Lauzon: Merci beaucoup.

[Français]

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Nous sommes d'accord sur l'intention de la motion, parce que la politique fédérale d'achat nous importe beaucoup, à nous aussi. Cependant, en disant « s'approvisionne », il semble y avoir une obligation de s'approvisionner.

J'aimerais donc proposer un amendement à la motion. Après « VIA Rail », au lieu d'écrire « s'approvisionne auprès de fabricants de rames établis au Canada pour le », nous pourrions simplement écrire « applique la politique fédérale Achetez canadien dans le contexte du ».

La dernière partie de la motion demeure la même, soit « afin de favoriser le maintien et le développement des emplois et les capacités industrielles nationales ».

• (1735)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lauzon.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

Xavier Barsalou-Duval: Je pense qu'il faudrait aussi ajouter la notion du contexte du renouvellement de la flotte, parce que ce que M. Lauzon propose en ce moment ne l'inclut pas.

Je comprends qu'il propose la formulation suivante: « Que le Comité demande au ministère des Transports de s'assurer que VIA Rail applique la politique fédérale Achetez canadien dans le contexte du renouvellement de la flotte long-courrier, afin de favoriser le maintien et le développement des emplois et des capacités industrielles nationales. »

J'ai ajouté la précision quant au contexte.

Stéphane Lauzon: Monsieur le président, nous pouvons prendre les paroles de M. Barsalou-Duval à notre compte, parce qu'il ne peut pas amender sa propre motion. Alors, je reprends ses paroles. J'espère que le greffier a noté la proposition d'ajout de M. Barsalou-Duval, parce que je suis d'accord là-dessus.

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

Je vais juste m'assurer que le greffier a bien tout noté.

Est-ce que vous pouvez répéter ce que vous avez dit, monsieur Barsalou-Duval?

Xavier Barsalou-Duval: Je vais répéter la proposition d'amendement de M. Lauzon.

Que le Comité demande au ministère des Transports de s'assurer que VIA Rail applique la politique fédérale Achetez canadien dans le contexte du renouvellement de sa flotte long-courrier, afin de favoriser le maintien et le développement des emplois et des capacités industrielles nationales.

Stéphane Lauzon: Je suis d'accord là-dessus, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Allez-y, monsieur Albas.

[Français]

Dan Albas: Le Parti conservateur appuie ce petit changement et offre ses félicitations à M. Barsalou-Duval.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

[Traduction]

Chers collègues, nous sommes saisis d'un amendement proposé par M. Lauzon. Nous allons d'abord voter là-dessus. Il semble y avoir consentement.

(L'amendement est adopté.)

(La motion modifiée est adoptée.)

Le président: Merci beaucoup, chers collègues. Je vais maintenant suspendre la séance pour permettre au greffier de se préparer pour notre deuxième groupe de témoins d'aujourd'hui.

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

• (1735) _____ (Pause) _____

• (1745)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Chers collègues, je crois que nous devons régler des questions d'ordre administratif avant de passer à notre deuxième groupe de témoins d'aujourd'hui.

Le premier point est l'adoption du budget pour l'étude sur les ports, qui a été distribué aux membres.

Le budget est-il adopté?

Des députés: D'accord.

Le président: Je crois que le point suivant est une motion proposée par M. Lawrence.

La parole est à vous, monsieur.

Philip Lawrence: Je crois que nous nous sommes entendus sur la motion, avec un amendement proposé par les libéraux. Je vais lire la motion très rapidement, puis ils pourront lire leur amendement. Nous allons voter et ce sera fait. Je propose:

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

Je vous cède la parole, monsieur Kelloway.

Mike Kelloway: Merci beaucoup.

Notre amendement favorable vise à ajouter « dans un délai raisonnable » après « que cette réunion ait lieu », et à supprimer « au moins cinq jours civils avant que le budget supplémentaire des dépenses ne soit présenté à la Chambre ».

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kelloway.

Allez-y, monsieur Albas.

Dan Albas: Je tenais simplement à souligner que nous tenons vraiment à accueillir le ministre. Nous espérons sincèrement qu'il saisira l'occasion de rendre des comptes.

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

Y a-t-il d'autres questions ou commentaires?

(L'amendement est adopté.)

(La motion modifiée est adoptée.)

Le président: Merci beaucoup, chers collègues.

Chers collègues, j'ai maintenant le plaisir de présenter notre prochain groupe de témoins, en commençant par le représentant de la Cruise Lines International Association, M. Barry Penner, qui est conseiller. Par vidéoconférence, nous accueillons M. Craig Bell Estabrooks, président et directeur général de l'Administration portuaire de Saint John. Nous accueillons également Mme Kelly Smith, présidente et directrice générale de la Corner Brook Port Corporation.

Bienvenue. Nous allons commencer par les déclarations préliminaires.

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

Kelly Smith (présidente et directrice générale, Corner Brook Port Corporation): Je vous remercie de me donner l'occasion de comparaître ici aujourd'hui.

J'aimerais avant tout reconnaître que le port de Corner Brook exerce ses activités sur le territoire traditionnel des Béothuks, et que l'île de Terre-Neuve est le territoire ancestral des Micmacs.

Le port de Corner Brook est un port communautaire sans but lucratif qui dessert l'ouest de Terre-Neuve-et-Labrador. Nous ne sommes pas une administration portuaire canadienne. En 2004, lorsque le gouvernement fédéral s'est dessaisi de notre port, notre organisme est devenu entièrement responsable de l'exploitation et de l'entretien d'infrastructures construites par le gouvernement fédéral sans avoir la capacité d'emprunt ni les sources de revenus auxquelles les administrations portuaires canadiennes ont accès.

Partout au Canada, les ports indépendants comme le nôtre jouent un rôle essentiel dans la résilience des chaînes d'approvisionnement régionales et nationales. Les ports du Canada atlantique traitent environ 40 % du volume total des échanges maritimes nationaux et internationaux du Canada. Nos ports transportent les personnes et les marchandises qui alimentent l'économie canadienne — minéraux critiques, produits forestiers, fruits de mer et énergie — tout en soutenant les collectivités rurales et côtières.

Dans l'ouest de Terre-Neuve, les nouveaux débouchés liés aux minéraux critiques, notamment les intrants pour les technologies d'énergie propre, soulignent l'importance d'une infrastructure maritime fiable pour le transport de matériel et de fournitures et, à l'avenir, de produits minéraux critiques vers les marchés.

Le port de Corner Brook contribue déjà au réseau commercial du Canada grâce à son service de transport international de conteneurs et à nos exportations mondiales, en partenariat avec Corner Brook Pulp and Paper, une entreprise appartenant à Kruger. Des infrastructures modernisées nous permettraient de diversifier davantage nos activités et de continuer à renforcer la compétitivité du Canada à l'échelle mondiale.

Les ports indépendants jouent également un rôle essentiel dans la sécurité nationale et les opérations dans l'Arctique. Nous fournissons des points de relais à la Garde côtière canadienne et à la Marine royale canadienne, en appui aux patrouilles navales, aux missions de réapprovisionnement et aux interventions d'urgence. Nos ports sont essentiels à la résilience régionale. Ils assurent l'acheminement des biens de première nécessité aux collectivités lors d'événements météorologiques extrêmes ou de perturbations de l'approvisionnement, et ils appuient la sécurité alimentaire.

Comme de nombreuses autorités portuaires au pays, cependant, nous gérons des infrastructures essentielles vieillissantes qui ont largement dépassé leur durée de vie utile prévue. Pour illustrer l'ampleur du défi pour les ports indépendants, nous avons récemment lancé une demande de propositions pour la réparation de seulement 65 pieux. Le coût total des réparations s'élevait à 5,2 millions de dollars. Notre port compte environ 1 500 pieux, dont la majorité devra être réparée ou remplacée au cours de la prochaine décennie.

Pour un port à but non lucratif qui n'a pas le pouvoir d'emprunt d'une administration portuaire canadienne ni de leviers pour générer des revenus, ces coûts ne sont pas recouvrables, mais il s'agit d'une infrastructure essentielle pour les industries et les collectivités que nous desservons. La détérioration s'accélère, et sans une intervention rapide, les coûts ne feront qu'augmenter.

Pour remédier à cela, nous avons entrepris des études en vue d'un projet d'agrandissement et de modernisation, une occasion qui ne se présente qu'une fois par génération d'assurer la construction d'une infrastructure maritime sûre et fiable pour l'ouest de Terre-Neuve et, par extension, pour les chaînes d'approvisionnement du Canada. Le projet comprend la remise en état des biens vieillissants, l'ajout d'une nouvelle capacité d'amarrage et de mise sur cale, et l'amélioration de la résilience aux changements climatiques. Cela augmentera notre capacité de prendre en charge un trafic de conteneurs accru, et d'appuyer des projets d'énergie renouvelable et les chaînes d'approvisionnement en minéraux critiques. Toutefois, les estimations initiales dépassent largement les 100 millions de dollars, mais il s'agit d'un investissement qui aurait des retombées positives bien au-delà de notre région.

Dans le cadre de nombreux programmes fédéraux existants, on suppose implicitement, en raison d'attentes liées au partage des coûts ou de structures de prêts remboursables, que les ports ont des ressources comparables aux administrations portuaires canadiennes. Cela limite involontairement la capacité des ports indépendants d'accéder aux programmes de soutien aux chaînes d'approvisionnement nationales. Nous estimons qu'un partenariat fédéral adapté aux réalités des ports indépendants est essentiel pour remédier aux déficits d'infrastructures de longue date, assurer la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement régionale et la sécurité alimentaire, soutenir le développement économique des collectivités rurales et côtières et renforcer le réseau national de transport du Canada.

Le port de Corner Brook est prêt à se moderniser, à croître et à répondre aux besoins changeants du Canada en matière de commerce et de sécurité, mais pour réaliser ce potentiel, les ports indépendants ont besoin de partenariats fédéraux adaptés à la réalité des infrastructures cédées. Avec de bons partenariats, les ports comme le nôtre contribueront à renforcer les chaînes d'approvisionnement, à appuyer les industries émergentes et à fournir la capacité dont le Canada aura besoin dans les décennies à venir.

Nous demandons respectueusement que le gouvernement du Canada mette en place des mécanismes de financement réservé et des outils stratégiques qui reconnaissent les capacités et limites propres aux ports communautaires cédés.

Je vous remercie encore une fois de l'occasion de comparaître. C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

• (1750)

Le président: Merci beaucoup, madame Smith, de votre déclaration préliminaire.

Nous passons maintenant à M. Penner.

Monsieur Penner, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes, monsieur.

Barry Penner (conseiller, Cruise Lines International Association): Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je m'appelle Barry Penner et je compare aujourd'hui au nom de la Cruise Lines International Association, ou CLIA.

La CLIA est la plus grande association de l'industrie des croisières au monde, représentant les compagnies de croisières océaniques, fluviales et spécialisées, ainsi que les conseillers en voyages, les fournisseurs, les ports et les partenaires maritimes du Canada et du monde entier.

Le secteur des croisières contribue de façon importante à l'économie canadienne. En 2024 seulement, 3,7 millions de passagers de croisières sont entrés au Canada par des ports de la Colombie-Britannique, du Québec et du Canada atlantique. Le secteur a généré environ 5,1 milliards de dollars en activité économique à l'échelle du pays, ce qui représente une contribution de 2,7 milliards de dollars au PIB du Canada, plus de 24 000 emplois au Canada et 1,4 milliard de dollars en traitements et salaires. Cela représente des activités économiques concrètes dans les collectivités canadiennes, allant des débardeurs et chantiers navals aux exploitants d'entreprises touristiques en passant par les entreprises locales.

Nos recommandations d'aujourd'hui visent à garantir que le secteur canadien des croisières reste compétitif, moderne et bien placé pour connaître une croissance durable.

Premièrement, il faut moderniser et agrandir les infrastructures portuaires. Le Canada compte plus d'une dizaine de ports de croisière qui offrent d'importants débouchés économiques. Cependant, comme vous venez de l'entendre, certaines infrastructures sont vieillissantes et bon nombre d'installations ne peuvent pas accueillir les navires plus récents et plus gros. En même temps, les processus de délivrance de permis et d'approbation des immobilisations retardent les mises à niveau nécessaires. Les navires de croisière sont de plus en plus avancés sur le plan technologique et efficaces sur le plan environnemental. Les infrastructures portuaires doivent évoluer en conséquence.

La CLIA recommande une augmentation du soutien fédéral aux infrastructures portuaires dédiées au soutien des navires de croisière, l'amélioration des délais de délivrance de permis et la création de programmes d'investissement ciblés, reconnaissant ainsi que le tourisme de croisière est un moteur de développement économique régional important. Il ne s'agit pas d'une expansion comme fin en soi; il s'agit d'assurer la compétitivité des ports canadiens à l'échelle internationale avec les ports américains et européens qui œuvrent activement à se moderniser.

Deuxièmement, nous appuyons la mise au point de carburants marins de remplacement. L'industrie des croisières s'est engagée à atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Les croisiéristes investissent des milliards de dollars dans des moteurs pouvant utiliser différents types de carburant et des technologies de réduction des émissions. Cependant, la transition vers de nouveaux carburants est tributaire de la disponibilité des carburants de remplacement à grande échelle, à un coût commercialement viable.

Le Canada a l'occasion de devenir un chef de file dans la production et l'approvisionnement de carburants marins à faible teneur en carbone. Des politiques fédérales visant à soutenir la capacité de production et encourager la construction d'infrastructures de carburant marin, avec des cadres réglementaires harmonisés aux normes internationales, contribueront à rendre possible cette transition.

Troisièmement, il faut continuer de développer l'infrastructure d'alimentation à quai, car ce type d'infrastructure, qui permet aux navires amarrés au port de se connecter au réseau électrique terrestre, est l'un des moyens les plus efficaces de réduire les émissions à quai. D'ici 2028, environ 80 % de la flotte mondiale de navires de croisière sera équipée pour se brancher à l'alimentation à quai, et pratiquement tous les nouveaux navires en commande actuellement auront cette capacité. Certains ports canadiens — Vancouver, Halifax et Montréal — ont déjà des installations d'alimentation à quai, et je sais que d'autres explorent la possibilité d'en installer. Un investissement fédéral continu pourrait aider à accroître la disponibilité de l'alimentation à quai dans le cadre du programme de corridors maritimes verts du Canada.

Quatrièmement, il faut améliorer la compétitivité du secteur maritime. Au Canada, la demande dans le secteur des croisières a augmenté d'environ 7 % en 2024, et on s'attend cette année à une autre année de croissance. Cependant, il faut un environnement d'exploitation efficace et concurrentiel pour maintenir cette croissance. Nous sommes favorables à l'expansion du projet pilote de dédouanement virtuel de l'Agence des services frontaliers du Canada, qui a été mené sur la côte Est, et à la modification de la réglementation pour permettre une adoption plus étendue à l'échelle du Canada.

L'entretien et le radoub des navires sont des occasions économiques en croissance. En 2024 seulement, les croisiéristes ont dépensé environ 93 millions de dollars pour les navires canadiens.

Toutefois, les frais élevés et les longs délais d'autorisation pour l'embauche de spécialistes d'autres pays — qui ont l'expertise requise pour mener des travaux de nature délicate sur des systèmes perfectionnés, notamment pour satisfaire aux exigences de garantie — peuvent nuire à l'objectif d'attirer au Canada une part plus importante de ces précieux contrats de radoub, avec les emplois qui en découlent. Une rationalisation accrue des processus en matière de visas et d'entrée pour les membres d'équipage et les spécialistes techniques contribuerait à favoriser la création d'emplois pour les Canadiens.

En conclusion, le secteur canadien des croisières est solide, possède une main-d'œuvre très compétente et jouit d'une demande à la hausse. Des investissements stratégiques dans les infrastructures, du soutien pour les carburants de remplacement, une augmentation de la capacité d'alimentation à quai et la modernisation de la réglementation, permettraient au Canada de renforcer la compétitivité des ports et de soutenir des milliers d'emplois au pays tout en faisant progresser le leadership en matière d'environnement et en assurant la croissance économique à long terme de nos collectivités côtières.

• (1755)

Merci, monsieur le président. Je me ferai un plaisir de répondre aux questions du Comité et de fournir plus de détails sur l'une ou l'autre de ces recommandations.

Le président: Je vous remercie, monsieur Penner.

Nous vous cédonc enfin la parole, monsieur Estabrooks. Merci d'être resté tard aujourd'hui. Je sais qu'il est 19 heures à Saint John.

Je vais vous céder la parole pour faire votre déclaration liminaire de cinq minutes, monsieur.

Craig Bell Estabrooks (président et directeur général, Administration portuaire de Saint John): Je suis ravi d'être ici, peu importe l'heure de la journée.

[Français]

Je vous remercie, monsieur le président, ainsi que mesdames et messieurs les membres du Comité, de m'avoir donné l'occasion de m'exprimer devant vous, aujourd'hui.

[Traduction]

Je suis reconnaissant d'avoir l'occasion de m'exprimer aujourd'hui au nom de notre porte d'entrée mondiale en pleine expansion, qui sert de plus en plus de plaque tournante essentielle pour les échanges commerciaux du Canada.

J'aimerais également souligner, monsieur le président, votre visite au port de Saint John l'été dernier, ce que nous avons grandement apprécié. Elle vous a permis de constater par vous-même le rôle que notre port joue pour renforcer les échanges commerciaux et la chaîne d'approvisionnement du Canada.

Le port de Saint John gère 330 acres de terres et les voies navigables adjacentes au nom du gouvernement du Canada en tant qu'administration portuaire. Accueillant plus d'un millier de navires chaque année, le port traite des marchandises variées, allant de plus d'un million de tonnes de potasse exportée de la Saskatchewan à 24 millions de dollars de vrac liquide — pétrole brut importé, produits pétroliers raffinés exportés et gaz naturel liquéfié —, ainsi qu'un vaste éventail de marchandises en vrac et de marchandises diverses.

Nous jouons également un rôle important dans l'écosystème du tourisme dans le Sud du Nouveau-Brunswick, en accueillant chaque année entre 150 000 et 200 000 croisiéristes qui traversent la baie de Fundy. En tant que moteur économique clé du Nouveau-Brunswick, le port contribue environ 1,3 milliard de dollars au PIB provincial et soutient plus de 6 000 emplois.

Notre secteur des conteneurs est sans doute celui qui suscite le plus d'enthousiasme et qui nous taille de plus en plus une place sur la scène internationale. Ayant récemment terminé notre propre projet d'édification nationale, nous comprenons bien les avantages des investissements publics dans la chaîne d'approvisionnement du Canada. Grâce au soutien de programmes comme le Fonds Chantier Canada et le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux, et en partenariat avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick, nous avons achevé la modernisation transformatrice de notre terminal à conteneurs du côté ouest d'une valeur de 247 millions de dollars à la fin de 2025. Ce projet a quadruplé notre capacité de traitement des conteneurs, considérablement accru notre capacité de manœuvre des navires et attiré des partenaires de classe mondiale engagés sur le long terme.

À l'heure actuelle, le port de Saint John est l'un des ports d'Amérique du Nord qui connaît la croissance la plus rapide. Le volume de conteneurs a augmenté de 29 % entre 2024 et 2025, doublant au cours des cinq dernières années et augmentant de 315 % au cours de la dernière décennie. Cette croissance est principalement attribuable à des investissements du secteur privé de près d'un milliard de dollars dans les infrastructures et les équipements de notre plaque tournante en pleine expansion. Les investissements d'exploitants de terminaux, de sociétés ferroviaires et de compagnies maritimes ont été catalysés par le financement public initial dans notre infrastructure de terminaux à conteneurs. Parfois, quand on procède à la construction, les investissements arrivent.

Cette lancée se poursuit. D'ici la fin de l'année, nous ouvrirons le premier centre canadien d'importation et d'exportation d'Americolid, un chef de file mondial dans l'entreposage à froid de marchandises à température contrôlée. Cette installation permettra d'élargir les services à valeur ajoutée pour les expéditeurs et soutiendra l'élaboration de la stratégie agroalimentaire globale au port de Saint John.

Pour réaliser notre plein potentiel et soutenir le programme de diversification du commerce du gouvernement fédéral, nous ne pouvons pas retirer le pied de l'accélérateur. C'est pourquoi nous investissons massivement dans nos infrastructures à hauteur de 35 millions de dollars dans le cadre de notre programme annuel d'immobilisations au cours des cinq prochaines années. Ce n'est pas pour construire de nouvelles infrastructures; c'est pour remplacer et rénover les infrastructures vieillissantes. À l'instar de nombreux autres ports au pays, notre déficit en matière d'infrastructure demeure un problème de taille.

Pour renforcer cette porte d'entrée et la résilience de la chaîne d'approvisionnement du Canada, nous devons investir de manière stratégique pour résorber ces déficits en matière d'infrastructure tout en élargissant notre horizon au-delà de nos quais et de nos chemins. Nous devons adopter une approche holistique afin d'assurer la fluidité dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Il faut notamment des investissements ciblés dans les infrastructures ferroviaires, routières et continentales pour que les marchandises canadiennes puissent circuler sans difficulté vers les marchés mondiaux et en provenance de ces marchés sur les deux côtes. Nous saluons la création du nouveau Fonds pour la diversification des corridors

commerciaux du gouvernement fédéral, qui reflète cette approche globale.

Du point de vue de la gouvernance et de la réglementation, le gouvernement fédéral devrait maximiser notre flexibilité financière pour soutenir ces investissements dans l'ensemble du système, en passant en revue le processus de fixation de la limite d'emprunt prévu dans la Loi maritime du Canada. Le fait de simplifier et de rationaliser le processus nous permettrait d'investir de manière stratégique dans notre porte d'entrée sans contraintes budgétaires.

Je fais écho aux observations de mes homologues. D'un océan à l'autre, nos ports jouent un rôle essentiel pour préserver la souveraineté économique du Canada. Notre porte d'entrée en pleine expansion se trouve dans une position unique pour soutenir les objectifs de diversification du commerce du gouvernement fédéral. Je vous suis reconnaissant d'avoir l'occasion de vous transmettre ce message aujourd'hui.

Merci de m'avoir reçu. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

• (1800)

Le président: Je vous remercie, monsieur Estabrooks.

Nous allons commencer notre série de questions avec Mme Anstey.

La parole est à vous. Vous disposez de six minutes, je vous prie.

Carol Anstey (Long Range Mountains, PCC): Merci, madame Smith, de l'excellent travail que vous accomplissez au port de Corner Brook.

Merci à tous les témoins. C'est un plaisir de vous avoir parmi nous aujourd'hui.

Madame Smith, dans votre déclaration liminaire, vous avez parlé de certains défis auxquels sont confrontés les ports de plus petite taille. J'aimerais approfondir un peu le sujet. Je pense que c'est important pour les travaux du Comité.

Vous disposez souvent de moins de ressources et de personnel que les grandes administrations portuaires. Quand vous présentez des demandes à ces programmes fédéraux complexes, le processus de demande crée-t-il un obstacle supplémentaire pour vous? Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet, je vous prie?

Kelly Smith: Oui, c'est le cas. Nous avons trois personnes qui prépareraient une demande pour obtenir ce type de financement. La trousse de demande est généralement la même, que nous cherchions à obtenir 50 millions de dollars ou que quelqu'un d'autre cherche à obtenir des milliards de dollars. Le processus exige beaucoup de temps et de connaissances. Comme je l'ai dit, trois personnes s'en occuperaient dans notre organisation.

Les Administrations portuaires canadiennes, ou APC, disposent évidemment de plus de personnel, mais elles ont aussi tendance à faire appel à des consultants externes pour préparer ces documents et cette trousse de demande, ce qui serait coûteux. Ce n'est pas quelque chose que nous pouvons nécessairement faire sans financement, même pour confier la préparation de ces dossiers à l'externe. C'est un gros inconvénient pour nous. Nous n'avons tout simplement pas le personnel nécessaire à l'interne pour le faire.

Carol Anstey: Je vous remercie.

Par ailleurs, le gouvernement a beaucoup parlé du projet de loi C-5 et de grands projets d'édification nationale. Nous avons bien sûr constaté sur cette liste que des investissements sont prévus pour le port de Montréal. Je suis curieuse de savoir ce que vous pensez du fait d'être écartés de ce processus, alors que vous jouez un rôle si essentiel.

Est-ce une préoccupation que vous avez en tant que port de plus petite taille, à savoir de ne pas être pris en compte dans cette partie de la stratégie gouvernementale?

Kelly Smith: Absolument. Bien que le mandat du projet de loi C-5 soit formidable, le projet dont nous discutons actuellement, et dont j'ai parlé, répond à tous les critères clés, notamment dans le cadre du Fonds national pour la diversification des corridors commerciaux. Notre projet cadrerait parfaitement. Le problème est la façon dont il est structuré.

Comme je l'ai dit, le partage des coûts peut être contraignant pour les petits ports. Par exemple, comme je l'ai mentionné, nous aimerions vraiment mettre en œuvre ce plan d'expansion et la réfection de notre poste à quai existant. Nous en avons besoin, mais si le coût est de 100 millions de dollars, voire 200 millions de dollars, nous ne disposons tout simplement pas des moyens pour contracter un emprunt de la sorte. Nous n'avons pas les sources de revenus nécessaires. Cela nous exclut essentiellement, et c'est là où le bât blesse. Les dépenses liées à ces projets sont extrêmement élevées, mais les petits ports indépendants ne disposent pas vraiment des sources de revenus nécessaires, comme je l'ai dit, ou de la capacité d'emprunt de 50 millions de dollars pour concrétiser ces projets.

• (1805)

Carol Anstey: Pour approfondir un peu cette question, vous avez parlé de nouvelles possibilités telles que les minéraux critiques. Sans la modernisation des infrastructures portuaires, qui constitue votre principal défi à l'heure actuelle, risquez-vous de passer à côté de ces possibilités? Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

Kelly Smith: Nous passerions certainement à côté de ces possibilités. Je veux dire, si on ne peut pas...

Dans l'ouest de Terre-Neuve à l'heure actuelle, de nombreux projets axés sur les minéraux critiques sont en cours. Nous voulons être prêts lorsqu'ils seront prêts à exporter. Si les produits doivent être acheminés à l'extérieur de l'ouest de Terre-Neuve, les coûts augmenteront, ce qui aura une incidence sur le projet. De notre point de vue, nous avons besoin d'un deuxième poste à quai pour être prêts lorsqu'ils le seront.

Sans ce deuxième port à quai ou même de travaux sur nos infrastructures existantes... car nous avons déjà du mal à gérer nos infrastructures existantes en ce moment. Il y a des zones que nous ne pouvons pas utiliser. Si nous devons travailler avec ces infrastructures, nous ne serons pas prêts lorsqu'ils le seront, et nous passerons à côté de ces possibilités.

Carol Anstey: Je vous remercie.

En ce qui concerne l'importance du port de Corner Brook, vous avez mentionné les activités de la Garde côtière et de la marine, y compris les missions dans l'Est de l'Arctique. Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet? Je pense que c'est aussi très important pour le rôle que vous jouez dans notre région.

Kelly Smith: Oui, et ce n'est pas seulement notre port. De nombreux autres petits ports indépendants travaillent en étroite collabo-

ration avec la Garde côtière canadienne plus particulièrement. Pendant les mois d'hiver, le port de Corner Brook est une escale très régulière de la Garde côtière canadienne. Elle s'y trouve en ce moment. Nous avons deux brise-glace, car ils assurent le service de traversier entre Terre-neuve et le Labrador. Ils font souvent escale à notre port. Comme je l'ai dit, il y en a deux cette semaine. Ils y sont de décembre à mai. Ils viennent pour s'approvisionner en carburant et en provisions. Ils y effectuent également des changements d'équipage.

Nous sommes un point d'entrée essentiel pour eux. Il n'y a aucun autre endroit dans l'Ouest de Terre-Neuve où ils peuvent se rendre durant ces mois, car nous offrons un service complet toute l'année. Nous avons également un port en eau profonde, ce qui leur permet d'accéder à notre port durant ces périodes. Il est donc crucial que nous soyons ouverts pour ces raisons.

Carol Anstey: Rapidement, parce que je pense que le temps presse, si le port ne reçoit pas les ressources dont il a besoin pour résoudre les problèmes d'infrastructure auxquels vous êtes confrontés, quelles en seraient les conséquences pour la viabilité économique à long terme de votre activité?

Kelly Smith: J'ai abordé brièvement l'usine de pâtes et papiers de Corner Brook, par exemple. L'entreprise est un grand exportateur qui passe par notre port et qui exporte ses produits dans le monde entier. Elle cherche également à se diversifier et à exporter d'autres produits.

Nous étudions notamment l'énergie éolienne. Si nous ne pouvons pas moderniser ou rénover notre installation, nous ne pourrions tout simplement pas assurer un service à long terme. Je ne parle pas de 10 à 15 ans. Je parle de 5 à 10 ans. Comme je l'ai dit plus tôt, nous en sommes déjà au point où une partie de notre quai a dû être bouclée parce que...

Le président: Merci.

Kelly Smith: ... cette section n'est plus fiable et nous ne pouvons plus l'utiliser. Nous sommes à un moment critique où nous devons prendre des décisions. Allons-nous dépenser 5 millions de dollars annuellement pour moderniser...

Le président: Je vous remercie. Je suis désolé, madame Smith. Le temps est écoulé. Je vous remercie de nous avoir fait part de cette information.

Nous allons céder la parole à M. Greaves, qui se joint à nous en ligne.

Monsieur Greaves, la parole est à vous. Vous disposez de six minutes, je vous prie.

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

Bonjour, chers collègues. C'est un plaisir de me joindre à vous, comme toujours.

Merci aux témoins d'être des nôtres aujourd'hui également. Ma première question s'adresse à M. Penner.

Bonjour, monsieur Penner. Comme vous le savez sans doute, ma circonscription de Victoria abrite le port canadien le plus fréquenté par les navires de croisière. Nous avons accueilli un peu moins d'un million de visiteurs en 2025, et nous sommes toujours ravis de le faire. Nous reconnaissons l'importance de l'industrie des croisières pour notre région. Par ailleurs, il y a toujours des gens dans notre communauté qui cherchent à améliorer l'expérience des touristes, des résidents et, bien sûr, de notre écosystème maritime local.

C'est un élément essentiel qui fait la particularité de notre communauté. Je me demande donc si vous pourriez nous en dire plus sur les mesures que l'industrie prend ou envisage de prendre pour contribuer à réduire son impact environnemental sur les communautés portuaires que vous visitez ou traversez.

• (1810)

Barry Penner: Merci. C'est un plaisir de vous rencontrer virtuellement. J'ai hâte de vous rencontrer en personne dès que l'occasion se présentera.

Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration, l'industrie des croisières investit des milliards de dollars dans les technologies de pointe, qui sont ensuite adoptées par le reste de l'industrie maritime. Les croisières ont tendance à monopoliser l'attention du public, mais les navires de croisière représentent moins de 1 % des navires de haute mer. C'est réellement là où se déroulent la recherche et l'innovation. Nous sommes à l'avant-garde des avancées technologiques, qui sont ensuite adoptées dans d'autres secteurs de l'industrie maritime.

Au fil des ans, nous avons grandement réduit la quantité de déchets générés à bord. Les programmes de recyclage sont sans pareil. Des défis surviennent à l'occasion en raison de la réglementation canadienne, qui limite parfois notre capacité de recyclage, et nous nous efforçons en permanence de veiller à ce que d'autres objectifs ne fassent pas obstacle à l'atteinte de ces objectifs de recyclage. Nos compagnies membres sont très fières de leur bilan pour ce qui est du pourcentage de matières recyclées et de déchets évités.

Pratiquement tous nos navires, surtout sur la côte Ouest, sont équipés de ce que nous appelons des systèmes avancés de traitement des eaux usées, qui sont nettement supérieurs à ceux de nombreuses usines de traitement des eaux usées municipales.

J'étais le ministre de l'Environnement quand la Colombie-Britannique a obligé Victoria à commencer à traiter ses eaux usées. J'ai toujours trouvé un peu ironique que les navires de croisière respectent des normes bien plus strictes que ce que notre capitale provinciale souhaitait appliquer à l'époque. Ma décision d'imposer le traitement des eaux usées a suscité une certaine opposition, mais nous avons surmonté ce problème. Victoria dispose désormais d'un système de traitement avancé des eaux usées comparable à celui des navires de croisière. Je ne peux pas en dire autant pour la ville de Vancouver, qui a encore un système de traitement primaire des eaux usées.

Comme je l'ai mentionné, la performance environnementale à bord des navires de croisière surpasse celle de nombreux systèmes de traitement des eaux usées exploités par des municipalités dans diverses régions du Canada.

En cours de route, nous avons déployé d'autres efforts en vue de réduire la consommation d'énergie pour que l'exploitation des navires nécessite moins d'énergie par passager. Nous sommes constamment à la recherche d'innovations, que ce soit l'éclairage DEL ou des systèmes de climatisation et de chauffage à bord des navires.

Maintenant, dans le cadre des travaux menés par l'Organisation maritime internationale en vue d'atteindre l'objectif de carboneutralité d'ici 2050, nous constatons des changements dans l'exploitation des navires de croisière, y compris une réduction de la vitesse. Naviguer à des vitesses plus faibles tend à réduire la consommation de carburant consommée sur toute la durée d'une croisière, qu'elle soit

de quatre ou de sept jours. L'une des conséquences imprévues de cette mesure, c'est que les navires de croisière ont parfois moins de temps à passer au port. S'ils naviguent plus lentement entre les ports, ils ne peuvent pas passer autant de temps dans les ports. On l'a remarqué à Victoria, et ce message a été entendu.

Will Greaves: Je vous remercie de ces remarques et de nous avoir rappelé tout le chemin que nous avons parcouru en ce qui concerne notre relation avec notre environnement local.

Pourriez-vous nous en dire plus sur le point que vous venez de soulever sur le recyclage, s'il vous plaît? Si j'ai bien compris, quels sont les obstacles à la mise en œuvre de certaines de ces mesures de recyclage lorsque les navires se trouvent dans les eaux canadiennes?

Barry Penner: C'est évidemment attribuable à d'autres priorités publiques pour ce qui est de cibler les produits présents à bord des navires pouvant préoccuper l'Agence canadienne d'inspection des aliments, qu'il s'agisse de vérifier s'ils ont été correctement inspectés ou s'il existe au moins une preuve de cette inspection. Si les inspecteurs de l'ASFC ne sont pas convaincus que tous les produits alimentaires — le parmesan, par exemple — n'ont pas été estampillés de manière appropriée, alors les produits à bord du navire peuvent être considérés comme présentant un risque élevé.

C'est un exemple concret de ce qui s'est passé l'année dernière et l'année précédente. À la fin de la saison, nous avons réussi à contourner le problème, mais lorsque des produits à bord d'un navire sont considérés comme présentant un risque élevé pour la santé publique — parce que l'étiquette appropriée ne figure pas sur le fromage, par exemple —, le processus de recyclage ne fonctionne plus de la même manière. Les déchets doivent être débarqués et ne peuvent pas être recyclés. Les compagnies de croisière préféreraient de loin que les bouteilles de vin, les bouteilles de boisson gazeuse, le carton et autres soient recyclés.

C'est un problème récurrent sur lequel nous travaillons actuellement avec l'Agence canadienne d'inspection des aliments et Transports Canada.

• (1815)

Will Greaves: C'est noté. Merci.

Je vais changer un peu de sujet. En ce qui concerne les retombées économiques de l'industrie des croisières pour les ports canadiens, nous disposons de certains types de données liées à l'emploi direct et parfois aux retombées économiques directes des passagers, par exemple, lorsque les navires accostent dans une collectivité donnée.

Votre organisme dispose-t-il de données plus solides sur les retombées économiques indirectes des croisières sur les différentes villes portuaires canadiennes, et ces données seraient-elles accessibles au public?

Le président: Pourriez-vous répondre en 15 secondes, s'il vous plaît, monsieur?

Barry Penner: Oui. Nous faisons une évaluation des retombées économiques presque chaque année, je crois, ou peut-être tous les deux ans. Il faudrait que je vérifie. Nous mettons la touche finale, je pense, aux derniers résultats, et ils sont rendus publics. Le rapport est accessible sur notre site Web et est parfois accompagné d'un communiqué de presse.

Will Greaves: Je vous remercie de l'information.

Le président: Merci, monsieur Greaves.

Merci, monsieur Penner.

[Français]

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

Xavier Barsalou-Duval: Bonjour.

Je souhaite la bienvenue aux témoins. Nous sommes toujours contents de recevoir des gens.

Monsieur Penner, je viens du Québec. Évidemment, au Québec, il y a plusieurs destinations de croisière très populaires, notamment la Ville de Québec, la Côte-Nord, la Gaspésie, les Îles-de-la-Madeleine et Montréal. Nous sommes gâtés sur ce plan.

Dans ce contexte, j'aimerais justement savoir quels sont, d'après vos connaissances, les endroits qui ne sont pas suffisamment exploités au Québec, les endroits qui ont le plus grand potentiel de croissance et les endroits qui ont les plus grands besoins en matière d'investissements.

Est-ce que ce sont les mêmes endroits? Sont-ils différents?

[Traduction]

Barry Penner: Merci.

Je sais que le port de Montréal suscite beaucoup d'intérêt. Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, il y a maintenant une source d'alimentation électrique à quai qui permet aux navires de se brancher et d'éteindre leurs moteurs lorsqu'ils sont au port. Nos membres me disent que la ville de Québec suscite un vif intérêt. C'est une destination prisée des passagers. L'organisation du transport entre le port de Montréal et la ville de Québec peut présenter un défi, par contre. Il est parfois difficile d'obtenir un nombre suffisant d'autobus pour y amener les passagers.

Je crois toutefois que des discussions sont en cours sur la possibilité de réserver des wagons comme solution de rechange et de s'y rendre en train. Je crois que lors de votre séance précédente, un représentant de VIA Rail était présent. C'est une possibilité, mais je ne suis pas en mesure de le confirmer. Je sais que l'industrie examine d'autres options avec ses partenaires pour tenter d'amener les passagers aux sites qu'ils veulent visiter et, par conséquent, de réduire en partie la circulation sur les routes. Le transport ferroviaire pourrait être une option.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Vous mentionnez l'importance de l'électrification des quais pour atteindre les objectifs liés aux changements climatiques.

L'électrification des quais de ces infrastructures est-elle un atout?

Cela permet-il d'attirer davantage de croisières?

Y a-t-il des endroits où, justement, l'électrification des quais n'est pas disponible et que, si ce l'était, cela pourrait changer les choses?

[Traduction]

Barry Penner: Je pense que c'est certainement quelque chose que les croisiéristes examinent. Bien sûr, le prix est aussi un facteur important, mais au Canada, nous avons souvent des tarifs d'électricité très concurrentiels. Ce n'est pas la même chose partout dans le monde.

À l'échelle mondiale, comme je l'ai mentionné, même si environ 80 % des navires de croisière océaniques peuvent maintenant se brancher, environ 3 % des ports seulement dans le monde disposent

des prises nécessaires pour offrir l'alimentation à quai. Au Canada, je crois que c'est actuellement le cas de trois ports. Je sais que d'autres se penchent activement sur la question.

En fin de compte, c'est l'analyse de rentabilisation qui en décide. Certains ports, s'ils ne relèvent pas d'une autorité portuaire, n'ont pas la même capacité d'emprunt pour investir dans l'infrastructure nécessaire sur le littoral. C'est ce qui pourrait limiter en partie l'offre, mais il est certain que si l'électricité est disponible à un prix concurrentiel, nos membres vont souhaiter se brancher.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Ma dernière question porte sur la disponibilité des services douaniers. Je dois dire que ce sujet revient constamment dans les témoignages des représentants des organisations et des ports que nous recevons. Il semble que ce soit un problème généralisé.

Savez-vous pourquoi on n'offre plus de services douaniers?

S'agit-il d'un service offert gracieusement ou est-ce un service payant?

S'il s'agit d'un service payant et que ça fonctionne selon le principe de l'utilisateur-payeur, je ne vois pas pourquoi le gouvernement restreindrait les possibilités de croissance en recourant à des services douaniers.

• (1820)

[Traduction]

Barry Penner: Je pense qu'un processus de recouvrement des coûts est en place, mais je crois comprendre que lorsque la COVID a frappé, cela a perturbé beaucoup de choses. Lorsque les croisières ont repris après l'interruption — qui a duré deux ans au Canada —, les services de l'ASFC n'ont pas été rétablis dans tous les petits ports où ils étaient auparavant disponibles. Cela nuit certainement à la capacité de nos membres à faire escale dans ces ports.

Dans ma déclaration, j'ai mentionné qu'on pourrait envisager d'élargir le programme pilote de dédouanement virtuel qui était offert. Il existe sans doute une façon, en utilisant de nouvelles technologies et de nouvelles approches, d'en élargir la portée et d'offrir un niveau de sécurité équivalent pour le Canada. Le service pourrait peut-être être offert à un coût réduit, et si le personnel est limité, ce serait une façon d'améliorer la situation.

Je peux vous parler de mon expérience personnelle avec ma famille lorsque nous avons fait escale à Victoria. Nous avons tous été retenus à bord du navire en attendant le dédouanement: les agents sont littéralement montés à bord, ont vérifié les documents et ont procédé à diverses inspections. Même si ma famille n'était pas interrogée, nous avons quand même dû attendre comme tout le monde. On prive donc les passagers d'un temps de visite, mais on prive aussi la collectivité des retombées économiques des milliers de passagers qui se rendent à terre.

Tout ce que nous pouvons faire pour accélérer ce processus profiterait aux croisiéristes, mais surtout — pour être un peu direct — aux collectivités parce que les passagers auraient plus de temps pour y dépenser de l'argent.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Merci, monsieur Penner.

Nous passons maintenant à M. Albas.

Vous avez la parole pendant cinq minutes, monsieur.

Dan Albas: Merci, monsieur le président.

Bienvenue à mon concitoyen de la Colombie-Britannique, M. Penner. Je vous remercie d'être avec nous.

En ce qui concerne les réductions dans les services de l'Agence des services frontaliers, l'ASFC, pouvez-vous fournir au Comité, par écrit, quelques exemples de ports où cela pose problème, ainsi que toute autre suggestion que vous auriez pour raccourcir les délais? J'aime l'idée de permettre aux Canadiens qui n'ont pas besoin d'être contrôlés par l'ASFC, par exemple, de procéder plus rapidement. Pouvez-vous nous fournir cette information?

Barry Penner: Oui, je peux obtenir plus d'information à ce sujet, bien sûr.

Dan Albas: C'est très important.

J'aimerais vous parler un peu du problème que vous avez mentionné au sujet des services contractuels. Je pense que vous avez dit que cela concernait habituellement les travaux sous garantie. Nous avons d'excellentes infrastructures en Colombie-Britannique — je suis sûr que d'autres provinces en ont aussi — où nous pourrions faire plus de travaux, mais c'est difficile.

En vertu de l'AECG, l'Accord économique et commercial global avec l'Europe, il est censé y avoir un code pour les fournisseurs de services contractuels, le T47, qui est fourni par Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada. Il faut habituellement de deux à huit semaines pour l'obtenir. Ensuite, l'Agence des services frontaliers examine le tout. Votre industrie est-elle au courant de ce processus particulier, le T47, qui accélère les choses afin que des gens puissent faire du travail à contrat?

Barry Penner: Je ne peux pas le dire avec certitude. Je l'espère.

Chaque croisiériste est responsable, bien sûr, d'organiser les travaux, en collaboration avec son fournisseur de services. Dans le cas de la Colombie-Britannique, c'est Seaspan. Ils utilisent surtout les installations autour d'Esquimalt, près de Victoria, mais aussi à Vancouver.

Dan Albas: Pensez-vous que le Comité devrait recommander au gouvernement de consulter davantage l'industrie au sujet de ces mécanismes, en particulier le T43 pour les professionnels indépendants et le T47, comme je l'ai dit, pour les fournisseurs de services contractuels? Il existe déjà des critères obligatoires à ce sujet. Je trouve vraiment gênant qu'on refuse des clients parce que cela ne peut pas se faire en temps opportun.

Barry Penner: C'est toujours bon d'y jeter un autre coup d'œil. Je suis sûr qu'il y a toujours place à l'amélioration. Je ne peux pas dire exactement quels croisiéristes utilisent quels mécanismes, mais il vaut toujours la peine d'examiner s'il y a des moyens de rendre nos processus plus efficaces.

Dan Albas: Si une personne a un contrat et qu'elle est résidente de l'Union européenne, elle devrait pouvoir se présenter à un point d'entrée. Je suis sûr que les gens de votre industrie en bénéficieraient. Je comprends cela.

Enfin, en ce qui concerne la modernisation et l'expansion des infrastructures portuaires, vous avez dit dans votre déclaration préliminaire qu'il y a plus d'une dizaine de sites qui pourraient être améliorés. Pourriez-vous fournir la liste de ces sites au Comité, afin que nous puissions avoir l'information pour notre rapport?

Barry Penner: Je crois que oui.

Dan Albas: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Penner.

J'ai déjà présenté un avis de motion à ce sujet, monsieur le président. Je propose donc:

Que, nonobstant la motion de programmation adoptée par le Comité lors de sa 16^e réunion, et à la lumière des récents reportages médiatiques concernant un prêt de 206 millions de dollars financé par les contribuables et accordé par la Banque de l'infrastructure du Canada au projet éolien de la rivière Mersey, et des allégations selon lesquelles l'entité chargée de la vente d'électricité du projet, Roswall Development, est en grande partie détenue par des personnes ayant des liens familiaux ou commerciaux étroits avec les anciens députés libéraux Scott Brison, Darrell Samson et David Dingwall, le Comité entreprenne une étude examinant le processus décisionnel, les pratiques de diligence raisonnable, les mesures de gouvernance et les politiques en matière de conflits d'intérêts de la Banque de l'infrastructure du Canada en ce qui concerne ce prêt;

a) Que l'étude comprenne au moins deux réunions;

b) Que cette étude ait la priorité absolue sur les autres questions dont le Comité est saisi;

c) Que le Comité invite le ministre du Logement et de l'Infrastructure, le PDG et d'autres responsables de la Banque de l'infrastructure du Canada, ainsi que des représentants de Roswall Development, notamment Michel Samson, Edgar Samson, Mitchell Brison, Dan Roscoe, David Howell et Scott Rodgers, à témoigner devant le Comité dans le cadre de l'étude...

● (1825)

Stéphane Lauzon: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Je viens de recevoir un message des interprètes qui disent ne pas avoir le texte...

Dan Albas: Oui, le texte de la motion a été remis.

Stéphane Lauzon: ... et il lit trop vite, alors ils ne peuvent pas suivre en français.

Dan Albas: Monsieur le président, j'essaie simplement de ne pas dépasser mon temps de parole. Nous l'avons remis au greffier.

Le président: S'ils ne peuvent pas interpréter, je ne peux pas continuer.

Dan Albas: Je peux ralentir, mais j'ai juste besoin de savoir que je peux terminer.

Le président: Je vais simplement poser une question à nos interprètes. S'il ralentit, est-ce que cela vous aidera?

Philip Lawrence: N'en ont-ils pas une copie?

Dan Albas: Oui, ils devraient en avoir une copie.

Le président: Nous allons leur en envoyer une copie, monsieur Albas. Je vais vous laisser continuer, mais on ne peut poursuivre sans l'interprétation.

Dan Albas: Oui, c'est juste.

Je poursuis:

d) Qu'une réunion soit consacrée à l'audition des témoignages du ministre du Logement et de l'Infrastructure, du PDG et d'autres responsables de la Banque de l'infrastructure du Canada; et

Le président: Monsieur Albas, je vais devoir vous interrompre. Nous n'avons pas d'interprétation en ce moment.

Le greffier travaille aussi diligemment que possible pour s'assurer qu'ils en ont une copie. Une fois qu'ils en auront une copie, monsieur Albas, je vous redonnerai la parole pour que vous puissiez poursuivre.

Merci de votre patience, chers collègues.

Dan Albas: Merci. Je poursuis:

e) Que la réunion suivante soit consacrée à l'audition des témoignages des représentants de Roswall Development, notamment Michel Samson, Edgar Samson, Mitchell Brison, Dan Roscoe, David Howell et Scott Rodgers.

Le président: Merci, monsieur Albas. Je vous remercie de votre patience.

Dan Albas: Voulez-vous que je répète le tout?

Stéphane Lauzon: Faites-le plus rapidement, s'il vous plaît.

Des députés: Ha, ha!

Le président: Blague à part, je veux simplement m'assurer que tout va bien. Oui.

Y a-t-il des questions ou des commentaires, chers collègues?

Dan Albas: J'aimerais parler de la motion.

Le président: Si vous voulez en parler, allez-y.

Dan Albas: Merci.

Ces reportages ont soulevé beaucoup d'inquiétudes. Les conservateurs croient qu'en étudiant cette question en temps opportun et en posant des questions... Nous avons déjà constaté que la BIC, la Banque de l'infrastructure du Canada, semble avoir ses propres critères, et je pense que nous devons enquêter sur ce prêt. Nous avons déjà constaté, dans ses décisions antérieures, que le fait que ce soit « fabriqué au Canada » ne faisait pas partie de ses critères.

Nous pensons que, dans ce cas, c'est une question de confiance du public. Les gens estiment que les entités publiques, qu'il s'agisse de sociétés d'État ou d'organismes gouvernementaux, doivent respecter certaines règles sur les conflits d'intérêts, et si les divers groupes viennent témoigner, y compris le cabinet du ministre et la Banque de l'infrastructure du Canada, et si nous invitons l'entreprise elle-même, nous pouvons en parler publiquement, et nous pensons que le Comité est la tribune appropriée pour une telle discussion.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

Xavier Barsalou-Duval: Je pense que c'est un sujet d'intérêt public. On a souvent vu, dans le passé, des histoires de copinage du côté des libéraux. On ne sait pas si c'est le cas cette fois-ci, mais la situation est certainement suspecte.

Je pense que c'est notre devoir d'analyser les choses et de recevoir des témoins afin d'obtenir des réponses aux questions soulevées par mon collègue. Je vais attendre de voir s'il y a d'autres commentaires avant d'aborder d'autres éléments, mais je suis d'accord sur le principe.

Le seul point que j'aimerais soulever est le point b), où on propose que « l'étude ait la priorité absolue sur toutes les autres questions dont le comité est saisi ». Je ne sais pas si le greffier a déjà invité certains témoins pour des rencontres. Je pense que des rencontres sont déjà prévues.

J'aimerais donc qu'on modifie le point b) de manière à laisser témoigner les témoins qui ont déjà été invités. Cela nous éviterait de devoir recommencer le travail. Sinon, je suis tout à fait d'accord sur ça.

• (1830)

Le président: Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

Stéphane Lauzon: Effectivement, le point b) ne coïncide pas.

J'aimerais que le point b) devienne: « Que l'étude ait la priorité absolue sur les autres questions dont le comité est saisi ». C'est ainsi que nous aimerions que ce soit rédigé au point b). Cela rejoint ce que M. Barsalou-Duval a dit. Pour le reste, ça va.

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Monsieur Albas, allez-y.

Dan Albas: Merci.

Je peux certainement comprendre les commentaires de M. Barsalou-Duval sur ce qu'il aimerait voir... parce que le greffier a travaillé très fort, et je veux le féliciter publiquement de jongler avec autant de dossiers en même temps.

Je pourrais peut-être suggérer à M. Barsalou-Duval que les témoins dont la présence a été confirmée au moment de l'adoption de cette motion soient conservés et que la priorité s'applique tout de suite après. Je crains que si nous disons « invités », certaines personnes n'aient pas encore répondu, et cela pourrait créer de la confusion pour le greffier.

Si nous nous sommes engagés à faire venir des témoins à une date donnée, la motion ne s'appliquerait pas dans ce cas, et le greffier pourrait y revenir ensuite pour que nous nous y attaquions le plus rapidement possible. Si le député présentait une motion dans ce sens, je l'accepterais tout à fait en tant qu'amendement favorable.

Le président: Merci, monsieur Albas.

[Français]

Avant de passer la parole à M. Barsalou-Duval, je veux dire quelque chose. Il y avait de l'incertitude quant à votre proposition, monsieur Lauzon. Vous avez dit quelque chose, mais, des deux côtés, on s'est demandé quel était le changement proposé.

Stéphane Lauzon: Je vous remercie de me donner l'occasion de clarifier ma proposition.

Je n'avais pas le texte devant moi. J'aimerais donc proposer un sous-amendement, parce que M. Barsalou-Duval a déjà présenté un amendement.

Voici ma proposition: « Que l'étude commence à la suite de la conclusion de l'étude en cours pour soutenir, diversifier et moderniser les ports du Québec et du Canada. »

Je ne suis pas contre le fait d'aller de l'avant, sauf que nous voulons donner la priorité à l'étude que nous sommes en train de mener.

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

Xavier Barsalou-Duval: J'allais faire une proposition d'amendement à ce que M. Albas a proposé.

À la fin du point b), j'aurais ajouté: « à l'exception des rencontres pour lesquelles des témoins ont déjà confirmé leur présence ». Ce serait différent de ce que M. Lauzon propose. Je ne sais pas comment M. Lauzon veut procéder. Si mon amendement lui convient, il pourrait, de façon amicale, être prêt à retirer le sien pour que nous gardions le mien.

Il veut peut-être garder le sous-amendement qui est proposé présentement. Je trouve que le sous-amendement qui est proposé nous amène très loin dans le temps. Je pense que le sujet dont il est question est quand même un sujet d'importance. On parle de seulement deux réunions. J'ai l'impression que c'est un sujet qui doit être traité dans un délai rapide. On ne peut pas traiter cela au mois de mai.

Le président: J'aimerais juste confirmer ce qui est proposé au bénéfice de tout le monde. Si nous terminons l'étude sur les ports, cela va nous mener au 13 avril. Nous commencerions donc l'étude proposée le mercredi 15 avril.

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

Stéphane Lauzon: Monsieur le président, vous m'enlevez les mots de la bouche.

On a déjà fait les calculs concernant la date de fin de l'étude en cours, sans connaître le nombre de témoins qui seront disponibles au cours des prochaines semaines. Nous serons dans nos circonscriptions respectives la semaine prochaine, mais nous savons à quelle date nous aborderions le sujet, et ce ne serait pas en juin. Ce serait le 15 avril.

Nous pourrions même mettre l'étude de cette motion à l'ordre du jour des deux réunions prévues, dont celle du 15 avril. Ça me conviendrait, et ça ne retarderait pas non plus nos travaux en cours. Nous savons que l'étude actuelle prendra fin le 13 avril et que nous serons disponibles le 15 avril. Ça ne me dérangerait pas d'ajouter une date, au lieu de procéder selon le nombre de témoins qui seront disponibles parmi ceux inscrits sur la liste.

Je ne veux pas parler au nom du greffier, mais la convocation de témoins est un travail continu. On communique avec eux, on reçoit des réponses, on fait des vérifications, et ainsi de suite. Je ne veux pas que l'on nuise au processus établi pour constituer une liste de témoins. Il peut aussi arriver qu'un témoin accepte de comparaître à une certaine date, mais qu'on ait déjà dit non entretemps. Cela fait partie des aléas du processus.

Cela étant dit, sachant que le 13 avril est la date de fin de la présente étude, je pense que nous pouvons aborder cette question au plus tard le 15 avril.

• (1835)

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

Monsieur Albas, vous avez la parole.

[Traduction]

Dan Albas: Merci, monsieur le président.

Si nous voyagions ensemble en voiture et que vous conduisiez, vous vous rendriez vite compte que je suis un peu le passager arrière qui donne des conseils non sollicités. Nous avons en fait deux visions différentes. Les deux ont parlé d'une motion, mais je crois que M. Barsalou-Duval l'a mentionnée à deux reprises.

Pour simplifier le processus de réflexion du Comité, je dirais qu'il est compliqué de débattre de deux propositions différentes en même temps parce que nous ne savons pas de quoi nous parlons. Nous pourrions peut-être simplement dire que l'amendement favorable était recevable et que c'est ce dont nous débattons. Si les libéraux ne sont pas satisfaits des changements proposés par M. Barsalou-Duval, ils devraient simplement s'y opposer et rejeter la motion au complet.

Je pense qu'il serait utile pour nous que vous disiez simplement que nous parlons de la motion de M. Albas avec un amendement favorable. Nous pourrions ensuite en débattre et procéder à un vote en bonne et due forme. Nous pourrions alors tous rentrer chez nous, et je vais arrêter de vous dire comment conduire.

Le président: Je vous remercie de votre aide, monsieur Albas. Après six ans à la présidence, j'en avais assurément besoin.

Des députés: Ha, ha!

Le président: Je dois dire que j'aime les débats sains et les discussions saines. Si le Comité peut parvenir à une conclusion et trouver des solutions qui sont dans l'intérêt des Canadiens, c'est toujours l'approche que je privilégie en tant que président.

Nous avons proposé la date du 15 avril. Est-ce que c'est une date qui convient à mes collègues? C'est dans cinq réunions.

Dan Albas: Non.

Le président: Je ne fais que lancer l'idée. Si les membres du Comité trouvent que nous devrions commencer plus tôt, nous pouvons en discuter.

[Français]

Est-ce que le 15 avril vous semble trop tard?

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

Xavier Barsalou-Duval: C'est trop tard, mais je peux proposer un autre compromis.

Je sais que j'ai proposé un amendement afin d'ajouter « à l'exception des rencontres pour lesquelles des témoins ont déjà confirmé leur présence », mais mes amis conservateurs accepteraient peut-être une autre formulation selon laquelle ces deux réunions doivent avoir lieu avant une certaine date, qui serait plutôt rapprochée dans le temps.

Si nous sommes tous d'accord là-dessus, c'est peut-être une voie de passage. J'ouvre cette discussion pour tout le monde. Je cherche des solutions de façon constructive.

[Traduction]

Le président: Je vois beaucoup de hochements de tête, ce qui est bien.

Dan Albas: Ne pourrions-nous pas simplement ajouter cette étude aux réunions existantes? De cette façon, les libéraux sauront que le Comité terminera l'étude sur les ports. Si nous ajoutons une heure ou deux à plusieurs réunions, nous travaillerons tous un peu plus longtemps — je comprends cela —, mais nous passerons aussi plus rapidement à cette motion. Vous pourriez peut-être même commencer à réserver du temps mardi ou jeudi.

Le président: Je demandais au greffier si c'est possible, au lieu de dire qu'on tient la réunion le 15 avril, de fixer une date avant laquelle il faut tenir ces réunions. Évidemment, cela dépend de la disponibilité des témoins, mais si nous leur donnons des dates et que nous leur demandons s'ils peuvent comparaître à l'une ou l'autre de ces dates, comme nous l'avons fait dans le passé, je peux revenir au Comité et dire quelles sont les dates auxquelles ils peuvent comparaître, si elles sont suffisamment proches de la date limite fixée.

Nous l'avons fait après avoir dû annuler pour Postes Canada et VIA Rail, puis nous avons trouvé la prochaine date disponible. Est-ce que cela convient aux membres du Comité?

Le problème en ce moment, c'est que...

• (1840)

Dan Albas: Pouvez-vous nous dire quelle serait la viabilité de cette option?

Le greffier du Comité (Philip den Ouden): Il faudrait définir clairement ce que l'on veut faire, et nous pourrions peut-être en discuter. À ce stade-ci, on ne sait pas exactement ce qui est demandé.

Le président: Corrigez-moi si je me trompe, chers collègues. Nous rejetons essentiellement la date aléatoire du 15 avril comme date limite pour tenir ces deux réunions. Cela donne de la latitude aux témoins pour comparaître.

Vous proposez deux réunions. Est-ce exact, monsieur Albas?

C'est le 11 aujourd'hui, donc un mois, même si nous ne siégeons pas pendant deux semaines. Techniquement, c'est seulement deux semaines. C'est une idée que je lance. Je ne sais même pas si c'est possible.

Lundi est le seul jour, je crois, où des témoins ont confirmé leur présence. Nous perdons une journée là — le lundi qui suit la pause, soit le 23. Cela nous laisserait le 25, puis c'est la relâche. Nous serons partis pendant deux semaines, ce qui ne nous laisse vraiment pas beaucoup de temps.

Allez-y, monsieur Albas.

Dan Albas: Je pense que nous devons sortir des sentiers battus. Nous pouvons peut-être siéger un autre jour ou, comme je l'ai dit, modifier les dates existantes. Par exemple, nous pourrions ajouter une réunion supplémentaire de deux heures le 23 mars.

Les conservateurs sont prêts à faire preuve de souplesse. Nous pensons simplement que cela doit se faire le plus tôt possible.

Le président: Qu'en pensez-vous, chers collègues?

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Je pense qu'on va parler du 15 avril. On pourrait simplement dire que ces deux rencontres doivent se tenir avant ou au plus tard le 15 avril. Ça nous donne la flexibilité nécessaire pour devancer ou déplacer des témoignages pour l'étude en cours, ainsi que pour décider comment nous allons programmer ces deux rencontres.

[Traduction]

Le président: Est-ce que tout le monde est d'accord?

À titre d'information et simplement pour protéger le greffier, il fera tout son possible pour les convaincre de comparaître. Si ce n'est pas possible, il nous le fera savoir. Il communiquera publiquement tout problème — peut-être qu'un témoin ne pourra comparaître qu'après la date limite — et les membres du Comité pourront en discuter.

Dan Albas: Monsieur le président, je vous encouragerais vivement, lorsque vous et le greffier inviterez des témoins à comparaître, à les ajouter à une réunion déjà prévue un jeudi, un mardi ou même un vendredi, jusqu'à ce que nous ayons terminé ce dossier.

Le président: Nous ferons de notre mieux, comme nous l'avons toujours fait et comme nous avons réussi à le faire dans le cas de VIA Rail et de Postes Canada, c'est-à-dire dans les plus brefs délais.

Dan Albas: Encore une fois, c'est le problème. Il a fallu attendre 160 jours, par exemple, pour que le ministre de la Sécurité publique compareisse pour répondre à des questions sur BC Ferries. C'est tout simplement inacceptable.

Le président: Nous travaillerons sans relâche pour que cela soit fait.

Est-ce que tous les partis sont d'accord?

(L'amendement est adopté. [Voir le Procès-verbal])

(La motion modifiée est adoptée. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Je pense que c'est tout, chers collègues. Je tiens à remercier les témoins d'avoir comparu devant nous aujourd'hui.

Nous vous remercions de vos témoignages. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir pris le temps de contribuer à cette étude très importante.

Chers collègues, c'est ce qui met fin à la réunion. Avant de lever la séance, je tiens à souhaiter à chacun d'entre vous des déplacements sécuritaires, quelle que soit votre destination, car les routes sont dans un état épouvantable.

[Français]

Bonne soirée, tout le monde.

[Traduction]

Merci beaucoup. 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>