



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

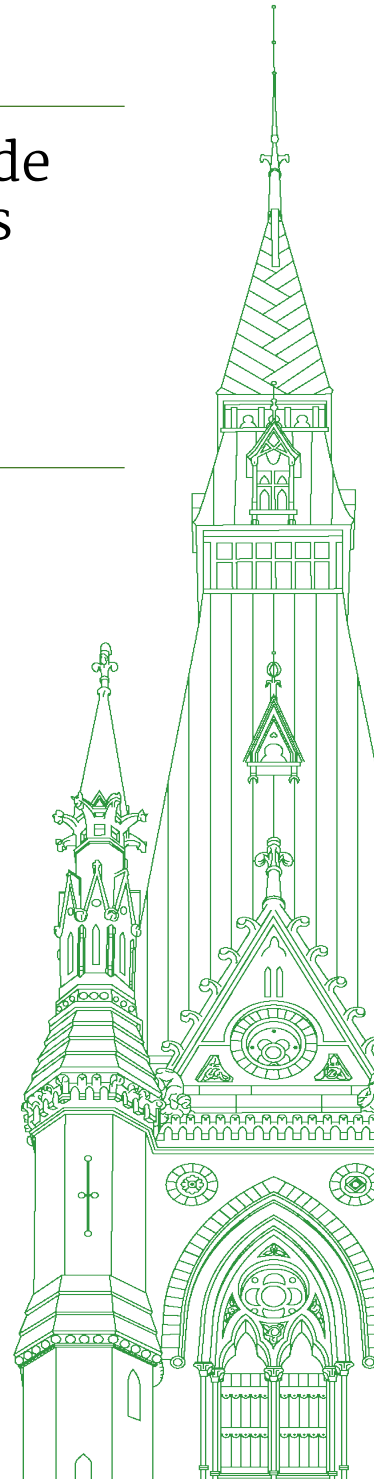
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 027

Le mercredi 25 mars 2026

Président : Peter Schiefke



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

Le mercredi 25 mars 2026

• (1630)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 27^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 mercredi 11 mars 2026, le Comité entreprend son étude sur le prêt accordé par la Banque de l'infrastructure du Canada au projet éolien de la rivière Mersey.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément au Règlement. Pour garantir le bon déroulement de la réunion, j'aimerais transmettre certaines consignes aux témoins et députés.

Tout d'abord, avant de prendre la parole, attendez que je vous nomme. En ce qui concerne l'interprétation, pour ceux qui sont sur Zoom vous avez le choix, au bas de votre écran, entre le parquet, l'anglais ou le français. Pour ceux qui sont dans la salle, vous pouvez utiliser l'écouteur et choisir le canal désiré.

Je vous rappelle que toutes les observations doivent être adressées à la présidence.

Pour les députés présents dans la salle, si vous souhaitez prendre la parole, veuillez lever la main. Les députés qui sont sur Zoom doivent utiliser la fonction « lever la main ». Le greffier du Comité et moi-même ferons de notre mieux pour respecter l'ordre des interventions. Nous vous remercions de votre patience et de votre compréhension à cet égard.

Chers collègues, avant de souhaiter la bienvenue aux témoins de la première heure de la séance d'aujourd'hui, je souhaite porter à votre attention le budget de cette étude, qui a été transmis aux membres. Il est proposé par monsieur Albas de l'adopter. Sommes-nous tous d'accord pour adopter le budget?

Des députés: D'accord.

Le président: Merci, chers collègues.

Nous accueillons, pendant la première partie de la séance d'aujourd'hui, les représentants de la Banque de l'infrastructure du Canada: M. Ehren Cory, président-directeur général; M. Sashen Guneratna, directeur général et M. Frédéric Duguay, avocat général et secrétaire de la société. Ils témoigneront tous les trois par vidéoconférence.

Bienvenue à vous trois.

Monsieur Cory, vous avez la parole pour votre déclaration liminaire de cinq minutes.

Ehren Cory (président-directeur général, Banque de l'infrastructure du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président.

Bon après-midi, distingués membres du Comité. Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui au sujet du projet de parc éolien de la rivière Mersey en Nouvelle-Écosse.

Comme le président l'a dit, je suis accompagné de Frédéric Duguay, avocat général et secrétaire de la société, et de Sashen Guneratna, l'un des directeurs généraux de l'équipe d'investissements et responsable du projet du parc éolien de la rivière Mersey.

Partout au Canada, les besoins en électricité augmentent, et c'est un véritable défi de répondre à cette demande et de continuer à fournir de l'énergie fiable et abordable.

[Français]

La Banque de l'infrastructure du Canada, ou BIC, a été créée pour aider à réaliser des infrastructures essentielles partout au pays, et elle a pour mandat précis d'investir dans des projets d'énergie propre.

[Traduction]

En Nouvelle-Écosse, la demande d'électricité augmente au moment où la province s'éloigne de la production d'électricité au charbon. Il faut d'importants investissements en capital pour déployer davantage de technologies de production d'énergie propre et renouvelable. Pendant cette transition, il est important pour le premier ministre Houston et son gouvernement que l'accès à l'énergie demeure aussi fiable qu'abordable.

À ce jour, la Banque de l'infrastructure du Canada investit dans huit projets d'énergie propre en Nouvelle-Écosse: six projets éoliens, l'interconnexion avec le Nouveau-Brunswick et le premier projet de stockage d'énergie de la province. À l'échelle nationale, notre organisme s'est engagé à financer 24 projets d'énergie propre. Tous sont conçus pour augmenter l'approvisionnement en électricité, renforcer la fiabilité et atténuer les répercussions financières sur les contribuables.

Pour rappel, au 31 décembre 2025, la Banque de l'infrastructure du Canada avait investi 18 milliards de dollars dans 108 projets, dans tous ses secteurs prioritaires. De ces projets, 11 sont achevés et 89 sont en cours de construction.

Depuis son lancement en 2017, la Banque de l'infrastructure du Canada n'a cessé de gagner en efficacité. Depuis juillet 2024, ses revenus tirés du remboursement du capital et des intérêts sont suffisants pour couvrir la totalité de ses coûts d'exploitation. De plus, ses charges d'exploitation n'ont représenté que 0,2 % des fonds engagés dans des projets, c'est-à-dire que plus de 99 % de ses dépenses visent la réalisation des infrastructures dont le Canada a besoin.

[Français]

Pour tous ses investissements, elle attire des partenaires privés. Elle joue un rôle de catalyseur, et non de compétiteur du secteur privé, pour aider à débloquer des projets. Chaque projet fait l'objet d'un sondage de marché pour confirmer que les partenaires privés participeront à ses côtés.

• (1635)

[Traduction]

Si nous déterminons qu'un projet peut être entièrement financé par le secteur privé, la BIC n'investit pas.

Le parc éolien de la rivière Mersey est censé produire près de 150 mégawatts, ce qui est suffisant pour alimenter plus de 50 000 foyers. Il s'agit du premier projet mis en œuvre dans le cadre du programme de vente au détail d'énergie renouvelable de la Nouvelle-Écosse, qui permet à la population de s'approvisionner directement en énergie provenant entièrement de sources renouvelables. Il favorise donc le choix de la clientèle et l'ouverture du marché et il contribue à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de la province.

Premier en son genre, le projet présente également des risques liés à son caractère novateur et à la génération de revenus. Pensons notamment à l'acquisition et à la fidélisation de la clientèle. Voilà pourquoi les prêteurs privés traditionnels n'étaient pas prêts à fournir seuls l'intégralité du financement.

[Français]

C'est là que la BIC est entrée en jeu.

[Traduction]

Nous avons prêté 206,4 millions de dollars pour le projet Mersey River Wind inc., dans le cadre d'un partenariat avec le propriétaire majoritaire Slate Asset Management et le propriétaire minoritaire et gestionnaire de la construction Rosall Development. Notre financement a permis de réduire les risques du projet, d'attirer des investissements privés et donc de le faire avancer.

Ce prêt n'a pas été accordé à un taux inférieur au taux du marché. En raison des risques commerciaux particuliers de ce projet, nous avons appliqué le taux du marché en vigueur. Il est vrai que ce n'est pas toujours le cas. Le taux d'intérêt que nous imposons dépend de l'investissement et reflète les risques particuliers visés.

La BIC est un organisme autonome, dont le conseil d'administration et la direction prennent des décisions indépendantes et non partisans en matière d'investissement commercial. Nous utilisons un processus cohérent et rigoureux pour confirmer qu'un projet relève de notre mandat, offre des avantages publics et respecte des politiques strictes de revue diligente pour les 108 projets d'investissement. Le processus comprend la vérification des conflits d'intérêts, le contrôle lié à l'obligation de connaître sa clientèle et la conformité aux exigences légales et réglementaires.

Le parc éolien de la rivière Mersey n'a pas fait exception à la règle. Ce projet cadre avec notre secteur de l'énergie propre et respecte la Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada. Après un examen rigoureux, nous n'avons décelé aucun conflit d'intérêts important ni aucune inquiétude à l'égard des clients.

[Français]

Enfin, comme pour tous les projets financés par la BIC, il est important de répéter que les prêts consentis par la BIC sont remboursés, et ce, avec intérêts. Ces remboursements peuvent être réinvestis et utilisés pour plus de projets d'infrastructure, ce qui profite à la population du Canada.

[Traduction]

Merci, monsieur le président. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions et de discuter avec vous.

Le président: Merci, monsieur Cory.

Nous amorçons la ronde de questions avec Mme Lewis.

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

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

Les Canadiens s'attendent à ce que les décisions de financement garanti par le Trésor public soient fondées sur le mérite, extrêmement rigoureuses et libres d'influence politique. Nous examinons aujourd'hui le prêt de 206 millions de dollars que la Banque de l'infrastructure du Canada a consenti pour le projet de parc éolien dans lequel s'impliquent plusieurs proches influents du Parti libéral, dont d'anciens députés.

Monsieur Cory, les petites entreprises dans les circonscriptions comme Haldimand—Norfolk, où j'habite, et ailleurs au Canada paient un taux d'escompte moyen d'environ 8 %. La Banque de l'infrastructure du Canada est financée par l'argent des contribuables; vous pouvez donc imaginer la réaction de ces contribuables quand des ententes de cette sorte sont conclues dans le secret avec des proches du Parti libéral.

En général, les petites entreprises contractent des emprunts au taux de 8 %. Pouvez-vous nous dire si le taux accordé à ce projet est inférieur à 8 %?

Ehren Cory: Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, nous établissons un taux d'intérêt en fonction des caractéristiques propres à chaque projet. Ce que je peux confirmer, c'est que pour ce projet, nous appliquons un taux d'intérêt généralement reconnu pour un gros projet de parc éolien de cette nature, et le financement...

Nous avons accordé ce prêt en raison des risques du programme destiné aux consommateurs. Comme je l'ai décrit, c'est le premier programme de vente au détail d'énergie renouvelable qui permettra aux Néo-Écossais d'acheter directement leur électricité produite à partir de sources entièrement renouvelables. Il met ce choix sur le marché et donne aux clients industriels et aux consommateurs la possibilité d'acheter de l'énergie propre directement à la source. Le prêt que nous avons accordé est compétitif par rapport au taux du marché.

Leslyn Lewis: Quel est le taux d'intérêt exactement? Pouvez-vous nous dire le taux d'intérêt accordé à cette entreprise?

Ehren Cory: Monsieur le président, nous en avons déjà discuté devant le Comité. Chaque négociation... Étant donné que les taux d'intérêt sont propres à chaque projet et qu'ils sont compétitifs, nous ne les divulguons pas. Ce que je peux confirmer, c'est qu'il s'agit d'un taux pratiqué sur le marché.

Leslyn Lewis: Monsieur Cory, pensez-vous que les contribuables, qui paient votre salaire et qui financent ces prêts, sont en droit de connaître les modalités d'un prêt de 206 millions de dollars qui semble profiter à des proches influents du Parti libéral?

• (1640)

Ehren Cory: Monsieur le président, le prêt est avantageux pour la population néo-écossaise parce qu'il propose une nouvelle énergie renouvelable dans la province et parce qu'il donne le choix aux consommateurs d'acheter de l'énergie propre. C'est la population qui profite de ce prêt et, pour être très clair, tout le monde tire avantage des prêts consentis par la BIC.

Nous sommes extrêmement transparents à propos des fonds avec nos propriétaires, qui sont les contribuables et vous. Vous pouvez trouver sur notre site Web tous les détails de cet investissement, notamment sa valeur, l'emprunteur et l'emplacement du projet.

Nous continuerons à faire preuve de transparence autant que faire se peut parce que nous croyons que cela fait partie intégrante de notre travail...

Leslyn Lewis: Monsieur Cory, nous ne demandons pas de révéler des secrets commerciaux, mais bien de faire preuve de transparence avec l'argent des contribuables. Vous savez très bien que l'entrepreneur moyen emprunte à un taux d'intérêt de 8 % pour financer son entreprise. Ce n'est pas le taux d'intérêt pratiqué pour cette entreprise. Nous savons qu'il est considérablement inférieur au taux qu'obtient le contribuable moyen ou l'entreprise moyenne.

Ehren Cory: Le taux d'intérêt de référence pour un projet comme celui-ci serait comparable à celui pour les autres projets d'énergie renouvelable de grande envergure partout au pays. Notre taux d'intérêt est compétitif. Je ne crois pas que c'est une comparaison directe avec les petits emprunteurs, comme Mme Lewis l'a demandé. Nous donnons à coup sûr un taux qui ressemble aux taux que vous voyez pour les projets du même type partout au pays.

Leslyn Lewis: N'importe quelle entreprise qui choisit d'accepter des fonds publics devrait s'attendre à un examen plus approfondi que celui d'une banque privée ordinaire.

Pourquoi ce taux d'intérêt doit-il demeurer secret? Ne croyez-vous pas que les contribuables ont le droit de connaître le taux accordé par la BIC pour leur argent?

Ehren Cory: La BIC est une société d'État qui investit judicieusement l'argent des contribuables, mais qui exerce ses activités comme une institution commerciale. Elle prête de l'argent aux gens partout au pays. Une partie de nos négociations des modalités avec eux reste confidentielle. Je ne veux pas être trop précis.

Leslyn Lewis: J'ignore si c'est 1, 2 ou 3 %. Vous ne divulguez pas le taux parce que c'est un marché secret conclu avec des proches du Parti libéral.

Ehren Cory: Je me contenterai de répéter que le taux d'intérêt est un taux du marché reconnu sur le marché, supérieur à ceux avancés par la députée.

Leslyn Lewis: Monsieur Cory, la Banque savait-elle avant d'accorder ce prêt public à faible taux d'intérêt que des personnes ratta-

chées à ce projet ont exercé des fonctions dans un gouvernement libéral ou des activités politiques?

Ehren Cory: Je laisse le soin à M. Duguay d'expliquer nos activités de contrôle préalable.

Je me contenterai de décrire notre méthode pour analyser une demande d'emprunt, dans le cas qui nous occupe, celle du propriétaire majoritaire Slate. Nous évaluons le projet. Si nous décidons de consentir le prêt, nous procédons aux contrôles préalables, comme la vérification des conflits d'intérêts et l'examen lié à l'obligation de « connaître sa clientèle » comme on dit dans le milieu financier. Nous les avons faits pour ce projet.

M. Duguay peut vous donner des détails.

Leslyn Lewis: Monsieur Cory, le saviez-vous? Vous avez dit...

Le président: Je suis désolé, madame Lewis. Nous n'avons plus le temps. Je vais demander à M. Duguay s'il veut ajouter quelque chose, si vous le voulez.

Leslyn Lewis: S'il vous plaît.

Le président: Je crois que ce sera utile au Comité.

Monsieur Duguay, vous disposez de 30 secondes pour compléter la réponse.

Frédéric Duguay (avocat général et secrétaire de la société, Banque de l'infrastructure du Canada): Merci, monsieur le président.

En 30 secondes, je peux vous dire que nous avons adopté des lignes directrices sur les contrôles préalables. Elles sont transparentes et mises à la disposition du public sur notre site Web. Ces lignes directrices figurent dans notre politique de revue diligente en matière d'intégrité. Nous effectuons les contrôles préalables et la revue diligente des contreparties, c'est-à-dire l'entité et ses principaux actionnaires. Ces procédures comprennent aussi des examens de conformité aux directives formulées par le Centre d'analyse des opérations et déclarations financières du Canada et adoptées par les autres institutions financières.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Duguay.

Merci, madame Lewis.

Je donne maintenant la parole à Mme Fancy.

Vous disposez de six minutes.

Jessica Fancy (South Shore—St. Margarets, Lib.): Merci beaucoup.

Monsieur le président, je m'adresse à vous en ma qualité de députée de South Shore—St. Margarets, qui se trouve au cœur de ce dossier. Je suis ici aujourd'hui pour parler de mes concitoyens et des avantages de ce projet pour eux d'abord, mais aussi pour tous les Néo-Écossais.

La population de la Nouvelle-Écosse a du mal à joindre les deux bouts à cause des factures d'électricité qui augmentent parce qu'il n'y a aucune concurrence et qu'il y a un monopole. La ville de Bridgewater, qui est dans ma circonscription, a récemment publié que l'électricité coûte en ce moment 4 000 \$ par personne par année. South Shore—St. Margarets compte 94 000 habitants, c'est donc 376 millions de dollars en électricité qui s'envolent de ma circonscription tous les ans.

Le parc éolien de la rivière Mersey vendra à Renewall, qui approvisionne les municipalités, les villes et les entreprises à un prix inférieur à celui que paient les contribuables. Les gens de ma circonscription sont très fâchés que l'on doive en débattre ici aujourd'hui parce qu'on cherche désespérément d'autres sources d'énergie. Une partie des gens n'a carrément pas les moyens de garder les lumières allumées.

C'est aussi le premier projet de parc éolien qui ne vendrait pas d'électricité à Nova Scotia Power. Comme M. Cory l'a dit au début, c'est la toute première fois qu'on offre la vente au détail direct... Depuis 1992, il y a un monopole en Nouvelle-Écosse parce que le gouvernement conservateur de l'époque a vendu le service public à Nova Scotia Power, ou Emera. Les usagers sont pris à la gorge, et l'entreprise n'a pas l'intention d'améliorer l'infrastructure ou le réseau électrique qui tombe en ruines. Ce que le parc éolien de la rivière Mersey et ce projet feront, c'est de donner voix au chapitre à la population.

On oublie qu'il est aussi question d'emplois dans ce projet. On parle d'environ 250 emplois possibles dans ma circonscription. N'importe quel député d'en face militerait pour autant d'emplois hautement spécialisés dans sa circonscription, comme je le fais moi-même ici aujourd'hui. Vous comprendrez mon mécontentement et celui de mes électeurs qui m'ont envoyé une avalanche de messages. Nous semblons oublier aussi que votre ancien collègue, mon prédécesseur que je suis heureuse d'avoir battu, a participé à ces consultations pendant presque quatre ans.

La Nouvelle-Écosse est une petite province. Mon nom de famille est Fancy. Si vous le cherchez dans le bottin, vous trouverez trois pages. Les gens se connaissent, et il n'y a pas de conflit. C'est ça, la vie dans nos petites communautés. Je me demande combien de conservateurs siègent au conseil d'administration de Nova Scotia Power et voient d'un mauvais œil le démantèlement de leur monopole à cause du projet. Avec le parc éolien de la rivière Mersey, il est question de concurrence, et je continuerai à défendre bec et ongles ce projet, ainsi que mes concitoyens et tous ceux qui paient une facture d'électricité dans ma merveilleuse province.

J'ai quelques questions pour M. Guneratna, qui est notre gestionnaire de cas. Quels sont les avantages du projet pour les habitants de ma circonscription, mais aussi pour la population de la Nouvelle-Écosse?

• (1645)

Sashen Guneratna (directeur général, Investissements, Banque de l'infrastructure du Canada): Merci, monsieur le président.

Depuis sa création, la Banque de l'infrastructure du Canada travaille en étroite collaboration avec la province afin de cerner ses priorités et de contribuer à leur réalisation. Ce projet, tout comme les six autres projets éoliens que nous avons financés, ainsi que le réseau de transport d'électricité entre le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse et les projets de batteries, a profité à l'ensemble de la Nouvelle-Écosse en lui fournissant une énergie propre et fiable. De plus, les autres projets que nous avons financés, pour lesquels nous avons accordé des investissements à des conditions préférentielles, ont permis aux consommateurs de Nouvelle-Écosse de réduire leurs factures d'électricité. Dans le cadre de ces projets, nous accordons des prêts pour contribuer à résoudre les problèmes liés au coût de la vie. Comme l'a expliqué M. Cory, cela se fait au taux du marché, compte tenu du type de risque auquel nous sommes confrontés dans ce projet particulier.

En plus de fournir une électricité propre et fiable au réseau de la Nouvelle-Écosse, nous contribuons également à la création d'emplois. Nous offrons également des occasions aux communautés autochtones en leur permettant de devenir propriétaires d'infrastructures critiques en Nouvelle-Écosse. Dans bon nombre des projets où nous avons investi, l'organisme Wskijinu'k Mtmot'agnuow Agency, ou WMA, qui représente 13 communautés autochtones de la province, est propriétaire. Cela concerne de nombreux projets d'énergie renouvelable, l'interconnexion avec le Nouveau-Brunswick ainsi que les projets de batteries dans la province.

Jessica Fancy: Merci beaucoup.

J'ai une autre question complémentaire. Il est tout à fait clair, pour moi comme pour mes concitoyens, que ce projet constitue un investissement très solide, tant sur le plan économique qu'environnemental. Je me demande si vous pourriez nous expliquer ce qui a fait du projet éolien de la rivière Mersey un investissement aussi solide pour la Banque de l'infrastructure du Canada. À quels résultats les Canadiens peuvent-ils s'attendre?

Sashen Guneratna: Ce qui fait de cet investissement un projet très important pour nous et un pari solide à l'échelle nationale, c'est qu'il offre un choix aux consommateurs.

Avant tout, si un client particulier de la Nouvelle-Écosse souhaite s'approvisionner directement auprès d'un producteur d'électricité, cette mesure y ouvre la voie. Elle offre à ce consommateur une source d'électricité propre pour alimenter son domicile, son entreprise ou sa municipalité. Cela nous intéresse beaucoup.

Comme les députés le savent, bon nombre des réseaux électriques du pays sont des services publics appartenant à l'État. Offrir un choix et permettre une propriété indépendante et privée d'actifs tels que des installations de production d'électricité et des projets de stockage par batterie revêtent une grande importance pour la Banque de l'infrastructure du Canada, car cela permet d'attirer des capitaux privés là où, par le passé, on recourait à des fonds publics, et cela crée un choix.

• (1650)

Le président: Merci beaucoup.

Merci, madame Fancy.

[Français]

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

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

Je souhaite la bienvenue aux témoins.

Nous sommes ici aujourd'hui parce que nous avons appris qu'un prêt de 206 millions de dollars avait été accordé par la Banque de l'infrastructure du Canada à des proches du Parti libéral, à commencer par le président de la compagnie, un certain Michel Samson, ancien ministre de la Nouvelle-Écosse, ancien chef intérimaire du Parti libéral de la Nouvelle-Écosse et lobbyiste enregistré pour Roswall Development depuis 2025. Il se trouve qu'il est aussi le frère de Darrell Samson, ancien député libéral de Sackville—Preston—Chezzetcook. Il se trouve aussi qu'un autre administrateur, Edgar Samson, est lui aussi le frère de Darrell Samson.

De plus, un autre administrateur de la même compagnie, qui s'appelle Mitchell Brison, est le frère de Scott Brison, ancien député élu sept fois pour le Parti libéral dans la circonscription de Kings—Hants et ancien ministre dans les cabinets de M. Martin et de M. Trudeau.

Par ailleurs, le gendre de David Dingwall, qui est aussi un ancien député libéral, travaille pour cette entreprise.

On constate que tous ces gens qui gravitent autour du Parti libéral se sont vu accorder un prêt de 206 millions de dollars. Cependant, ça ne s'arrête pas là: ils vont probablement aussi bénéficier de 122,5 millions de dollars provenant du fonds du programme des énergies renouvelables et de 25 millions de dollars provenant du programme d'électrification de Ressources naturelles Canada. Alors, on parle d'un total de 354 millions de dollars provenant de l'argent des contribuables qui est accordé à des proches des libéraux.

La dernière fois que nous vous avons fait venir ici, monsieur Cory, c'était parce que vous aviez accordé un prêt à des taux très avantageux pour la construction de bateaux en Chine. Nous vous avions alors dit que ça n'avait pas de bon sens parce que, alors qu'on parlait de la politique « Achetez canadien » et que les libéraux en faisaient constamment leur slogan, vous auriez dû appliquer cette politique.

Cette fois-ci, j'ai l'impression que vous avez confondu la consigne « Achetez canadien » avec la consigne « Achetez libéral ». Est-ce que je me trompe?

[Traduction]

Ehren Cory: Merci.

[Français]

Je vais laisser M. Duguay compléter ma réponse.

[Traduction]

Je voudrais tout d'abord faire quelques observations. Il est primordial de savoir que la Banque de l'infrastructure du Canada fonctionne comme une société d'État indépendante. Toutes les décisions d'investissement que nous prenons sont fondées sur les mérites du projet et ceux de la contrepartie qui présente la proposition. Nous effectuons notre diligence raisonnable, comme l'a décrit M. Duguay, notamment en procédant à une vérification des conflits d'intérêts. Je peux confirmer qu'il n'y avait aucun conflit d'intérêts entre les membres de la Banque de l'infrastructure du Canada et les participants de l'une ou l'autre des contreparties. Nous n'avions aucun conflit d'intérêts. Lorsque nous appliquons notre principe de « connaître son client » et que nous cherchons des emprunteurs à haut risque, nous examinons notamment si les personnes concernées ont été au service de l'État.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Je comprends. Monsieur Cory, vous me dites que vous travaillez de façon indépendante du gouvernement et que vous vérifiez tous les conflits d'intérêts. Cependant, j'ai jeté un petit coup d'œil au Registre des lobbyistes, où on apprend que le projet a fait l'objet d'un lobbyisme intensif de la part de Roswall Development.

Le 17 juin 2025, il y a eu une rencontre avec cinq députés libéraux, soit Jessica Fancy, Lena Metlege Diab, Kody Blois, Shannon Miedema et Mike Kelloway. Comme par hasard, deux de ces dépu-

tés sont autour de la table aujourd'hui pour défendre le projet. Je ne sais pas si c'est une coïncidence.

Le 7 janvier 2026, des membres du cabinet du ministre du Logement et de l'Infrastructure et du cabinet du ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles ont rencontré aussi deux lobbyistes de Roswall Development.

Le 12 février 2026, la directrice des opérations de l'Agence de promotion économique du Canada Atlantique, qui relève du ministre de la Justice et procureur général du Canada, a rencontré un lobbyiste de Roswall Development.

Le 23 février 2026, soit deux jours avant l'annonce du prêt, c'est cette fois-ci le conseiller politique pour l'Atlantique du bureau du premier ministre qui a rencontré des lobbyistes de Roswall Development.

Vous me dites qu'il n'y a eu aucune influence politique. Alors, est-ce à dire que toutes ces rencontres qui ont eu lieu sont une coïncidence et qu'il n'y a pas de politique du tout là-dedans?

• (1655)

[Traduction]

Ehren Cory: Monsieur le Président, je peux confirmer que la Banque de l'infrastructure du Canada n'a participé à aucune de ces réunions et que celles-ci n'avaient aucun rapport avec nous. Nous avons accordé un prêt en fonction des mérites du projet. C'est un projet dont nous sommes vraiment fiers.

Je ne peux pas me prononcer sur le contenu des réunions qui ont eu lieu. En revanche, je peux vous en dire long sur notre processus et notre façon de travailler, qui sont totalement impartiaux. Bien entendu, nous suivons les pratiques exemplaires qui sont définies pour toutes les institutions financières par...

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Ce que je vous dis, monsieur Cory, c'est que ce projet a fait l'objet d'un lobbying intensif de la part de l'entreprise auprès de députés libéraux et de membres du gouvernement. Par coïncidence, l'entreprise a fini par obtenir l'argent. Vous me dites qu'il n'y a aucun lien entre le lobbying qui a été fait et le prêt qui a été obtenu, alors que ce sont des petits amis du Parti libéral qui ont fait tout ce travail. Ne trouvez-vous pas que c'est un petit peu dur à suivre?

[Traduction]

Ehren Cory: Je ne peux que confirmer que notre travail s'est fondé exclusivement sur les mérites du prêt, les mérites du projet, la fiche d'investissement que nous avons rédigée et la thèse d'investissement que nous avons élaborée. C'est ainsi que nous travaillons.

Il faut garder à l'esprit qu'en tant que société d'État, nous fonctionnons véritablement en toute indépendance. Je n'ai aucun contact avec les personnes dont le député a parlé. Cela n'a aucune incidence sur la manière dont nous menons nos activités ni sur nos investissements.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Cory.

[Français]

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous allons maintenant redonner la parole à Mme Lewis.

Madame Lewis, vous avez cinq minutes.

Leslyn Lewis: Monsieur Cory, vous avez dit que vous accordiez des prêts en fonction de leur mérite. Pour évaluer ce mérite, vous devez évidemment examiner à qui vous prêtez.

Quand avez-vous appris, ou quand la Banque de l'infrastructure du Canada a-t-elle appris que le prêt de 206 millions de dollars avait été accordé à une entreprise ayant des liens avec le Parti libéral?

Ehren Cory: Je vais demander à M. Duguay d'expliquer le calendrier.

Frédéric Duguay: Conformément à la procédure générale que nous appliquons pour tous nos investissements, nous menons des activités de connaissance du client au cours de la phase de vérification préalable de l'investissement. Cela intervient avant que l'investissement n'atteigne l'étape financière décisive.

Nous assurons également une surveillance continue des contreparties dans le cadre de nos activités générales de gestion d'actifs si...

Leslyn Lewis: Ma question porte sur le déroulement des événements. Votre collègue a dit que vous alliez parler du calendrier. J'aimerais savoir à quel moment dans le processus vous avez eu connaissance des liens avec le Parti libéral.

Frédéric Duguay: Dans le cadre de ce processus, nous avons mené des vérifications préalables de connaissance du client concernant toutes les personnes concernées avant que la Banque de l'infrastructure du Canada ne finalise le prêt. Notre examen de connaissance du client portait notamment sur les cas où les responsables avaient précédemment été titulaires d'une charge publique. Il est important de noter que les directives du CANAFE font référence aux titulaires de charges publiques. Elles n'attribuent pas de définition politique au concept.

S'il s'avère qu'une contrepartie a déjà été titulaire d'une charge publique, nous vérifions les dates. Le CANAFE fournit des directives pour la plupart des cas. On applique généralement une période de référence de cinq ans. Pour plusieurs des personnes concernées, la charge publique exercée remontait à plus de cinq ans. C'est un élément que nous prenons en compte dans l'évaluation des risques lorsque nous déterminons s'il y a lieu de procéder à une vérification plus approfondie ou à un examen plus poussé des contreparties.

Leslyn Lewis: En substance, vous saviez que ce prêt allait être accordé à des initiés liés au Parti libéral avant même de l'accorder. La Banque de l'infrastructure du Canada a-t-elle mis en place des mesures de protection dans ce cas précis afin de garantir l'indépendance politique de ce prêt, et de veiller à ce que cette indépendance soit préservée?

Frédéric Duguay: Comme l'a indiqué M. Cory, nous fonctionnons en toute indépendance vis-à-vis du gouvernement. Nous prenons nos décisions en fonction de la qualité du projet et de sa conformité avec notre mandat légal. Nous adaptons le montant de notre prêt à l'écart financier qui empêche ce projet d'aboutir. Lorsque nous procédons à l'examen des contreparties, il arrive parfois que nous constatons qu'une personne a précédemment été titulaire d'une fonction publique. Cela ne constitue pas en soi un indicateur de risque accru. Dans le cas présent...

• (1700)

Leslyn Lewis: Cette question a-t-elle été soulevée auprès du ministre? Vous saviez qu'il y avait des membres du cercle restreint du Parti libéral. En avez-vous parlé au ministre?

Frédéric Duguay: Je vais laisser M. Cory répondre à cette question.

Ehren Cory: Merci, monsieur Duguay.

J'ai deux observations. Premièrement, à aucun moment nous n'avons eu de discussions avec un ministre au sujet de ce projet. La seule fois où il y a eu des échanges, c'était lorsque nous préparions l'annonce publique de cet investissement; nous avons alors informé les députés fédéraux et provinciaux de tous les partis, dans tous les ordres de gouvernement, afin de pouvoir procéder à l'annonce publique.

Deuxièmement, je tiens à être tout à fait clair...

Leslyn Lewis: Vous avez donc informé les députés libéraux et le ministre que ce contrat de 206 millions de dollars allait être attribué à des personnes ayant déjà eu des liens avec le Parti libéral, voire à d'anciens députés impliqués dans cette affaire.

Ehren Cory: Monsieur le président, c'est précisément là où je voulais en venir dans la deuxième partie de ma réponse. Je tiens à être très clair: notre prêt est accordé à une entreprise qui jouit d'une bonne réputation, qui est bien gérée et qui, d'après nos vérifications préalables, répond à toutes nos exigences en matière de connaissance du client.

Tout d'abord, il ne s'agit pas d'un prêt accordé à des particuliers. Il s'agit d'un prêt accordé à une entreprise. Cette entreprise fait du bon travail en Nouvelle-Écosse...

Leslyn Lewis: Avez-vous informé le ministre et les députés qu'il y avait des membres du Parti libéral liés à cette entreprise? Lorsque vous avez décidé de rendre ce prêt public, les avez-vous informés?

Ehren Cory: Je m'excuse, monsieur le président; pour être tout à fait clair, la seule conversation que j'ai eue avec un représentant du gouvernement a eu lieu, comme j'essayais de l'expliquer, lors de la conférence de presse que nous avons organisée il y a quelques semaines pour annoncer le lancement du projet. À cette occasion, nous avons informé les élus locaux, tant au niveau provincial que fédéral, que nous avions l'intention de faire cette annonce et qu'ils étaient les bienvenus.

Leslyn Lewis: Votre réponse est donc oui.

Ehren Cory: La réponse est qu'il n'y a pas eu d'autre discussion que celle concernant l'annonce publique à venir.

Le président: Merci, monsieur Cory.

Merci, madame Lewis.

La parole est maintenant à M. Kelloway.

Vous avez cinq minutes, monsieur.

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

Merci aux témoins d'être ici.

Je commencerai par vous, monsieur Cory. Ce projet a-t-il bénéficié d'un traitement de faveur, oui ou non?

Ehren Cory: Non, sans aucun doute.

Mike Kelloway: Était-ce un accord de faveur?

Ehren Cory: Encore une fois, non, absolument pas.

Mike Kelloway: Connaissez-vous les membres du conseil d'administration de Roswall?

Ehren Cory: Non, je ne les connais pas. Apparemment, j'ai participé une fois à une ronde de discussion avec un ou deux d'entre eux, où, en compagnie de 40 ou 50 autres personnes, nous avons discuté de l'énergie en Nouvelle-Écosse. C'est la seule fois où je crois avoir été dans la même pièce qu'eux. Je ne les ai jamais rencontrés.

Mike Kelloway: Je vais rester avec vous, monsieur Cory. Pourriez-vous nous décrire la procédure que vous suivez lorsque vous réalisez un investissement? Il est clair que vous avez l'argent des contribuables. C'est un point important. Nous sommes ici pour en discuter. Pouvez-vous nous expliquer en détail la procédure qui vous a conduit à donner votre accord?

Je suis originaire de Nouvelle-Écosse. Comme l'a clairement souligné une députée d'en face, il s'agit d'un projet important. Mme Fancy a très éloquemment décrit son impact en Nouvelle-Écosse. Ce projet créera des emplois et aidera les contribuables, ce dont nous avons désespérément besoin en Nouvelle-Écosse. Nous sommes ingénieurs en Nouvelle-Écosse. Nous sommes compétents en Nouvelle-Écosse. Nous avons des gens qui veulent investir en Nouvelle-Écosse.

En ce qui concerne le mérite de ce projet, monsieur, pourriez-vous nous expliquer la procédure qui a conduit à son approbation? En Nouvelle-Écosse, nous sommes fiers de tous les intervenants, y compris le premier ministre de la Nouvelle-Écosse, qui soutiennent ce projet. Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet, monsieur?

Ehren Cory: Monsieur le président, merci de cette question. C'est exactement par là que j'allais commencer.

M. Guneratna en a parlé brièvement. En réalité, ce projet a pris naissance lors d'un dialogue stratégique que nous avons mené avec la Nouvelle-Écosse, plus précisément le premier ministre, le gouvernement et le sous-ministre de l'Énergie de la province, au sujet de la transformation nécessaire du réseau électrique en Nouvelle-Écosse.

Ce projet comporte plusieurs volets. Le projet de stockage par batterie en est un. Le développement à grande échelle de l'éolien en est un autre, tout comme de nouveaux réseaux de transport d'électricité et le potentiel de l'éolien en haute mer. Un plan plutôt ambitieux est en cours d'élaboration en Nouvelle-Écosse; nous travaillons en collaboration avec la province, à un niveau stratégique, sur l'ensemble des investissements nécessaires. C'est la première étape.

À partir de là, l'étape suivante concernait l'apport de capitaux propres, assuré par Slate Asset Management, une société qui, si je ne me trompe pas, est basée à Toronto. Elle nous a contactés pour nous faire part de son intention d'investir et nous parler du projet lui-même.

Notre équipe, dirigée par M. Guneratna, a rencontré les représentants de cette entreprise et a reçu de leur part des modèles financiers expliquant le projet ainsi que le programme de vente d'électricité renouvelable au détail, le concept de choix du consommateur et les risques qui y sont associés. Ce projet est tout à fait unique, car il ne s'agit pas d'un projet énergétique classique relevant des sociétés de services publics, où l'on construit des installations qui sont intégrées à la base tarifaire et dont le coût est amorti. Pour ce projet, il faut aller vendre de l'électricité à des consommateurs individuels, les inciter à s'abonner pour acheter de l'électricité verte, et convaincre des entreprises, des hôpitaux et des particuliers de

compter sur l'électricité verte. Voilà le défi que devait relever ce projet.

Notre équipe d'investissement, dirigée par M. Guneratna, a examiné la question et a défini les conditions d'un prêt permettant de relever ce défi. Ces conditions ne correspondent pas à un prêt à faible taux d'intérêt. Comme je l'ai indiqué dans mes observations liminaires et dans mes réponses précédentes, il s'agit d'un taux d'intérêt concurrentiel. Ce prêt est conçu pour faciliter la gestion des risques; ainsi, si l'entreprise tarde à trouver des clients — ce qui est tout à fait envisageable —, le remboursement pourrait s'étaler sur une période un peu plus longue. C'est le genre de flexibilité que l'argent des contribuables... C'est pour cela que la Banque de l'infrastructure du Canada existe. Nous aidons l'entreprise à amortir le risque lié au démarrage et à l'acquisition de clients afin que ce nouveau programme puisse voir le jour et qu'un nouveau parc éolien puisse être construit.

C'est là le fondement de notre investissement. C'est ce que nous avons présenté au comité d'investissement de la Banque de l'infrastructure du Canada, puis à son conseil d'administration, composé de 10 personnes issues du secteur privé et totalement indépendantes. Nous avons présenté les avantages de cet investissement, et c'est sur cette base qu'il a été approuvé. Voilà comment fonctionnent tous les investissements de la Banque de l'infrastructure du Canada.

• (1705)

Mike Kelloway: Merci.

Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

Le président: Vous avez une minute, monsieur.

Mike Kelloway: Très bien. M. Albas veut ma question.

Je vais dire ceci, et c'est plus une affirmation qu'autre chose. Je pense qu'il est important que ce comité examine les investissements effectués et en évalue la justification. Toutefois, il y a quelque chose de très troublant dans cette discussion.

Sérieusement — vous pouvez bien rire, en face —, il y a une idée reçue selon laquelle on ne peut rien faire au Canada atlantique si l'on ne connaît personne, et cela me dérange vraiment. Cela me dérange que vous ayez décidé d'agir ainsi.

Pour ce qui est du mérite, vous pouvez faire ce que vous voulez.

M. Albas peut plisser les yeux et faire semblant d'être un professeur de haut rang. Je prends cela très au sérieux.

Vous pouvez bien sûr évaluer la situation et déterminer s'il y a eu une entorse aux règles, mais il s'agit d'un projet d'envergure qui, en soi, est tout à fait justifié. On dirait de plus en plus une publication Facebook où une foule de trolls sortent de leur tanière pour dire « Oui, mais... » Je pense que tous les Canadiens — et les gens qui sont hostiles au Canada — qui regardent cette réunion aujourd'hui savent exactement ce dont je parle.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kelloway.

[Français]

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

En fait, j'aimerais corriger une chose que j'ai dite tout à l'heure. J'ai mentionné que plusieurs des députés libéraux qui avaient participé à la rencontre de lobbyisme du 17 juin étaient présents autour de la table aujourd'hui. J'ai dit qu'il y en avait deux, mais, en fait, il y en a trois. Il y a aussi Mme Shannon Miedema qui a participé à cette réunion de lobbyisme et qui est aujourd'hui présente autour de la table pour défendre le projet.

J'en viens à la question que j'ai pour M. Cory.

Vous savez, monsieur Cory, il y a plusieurs années, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a produit un rapport concluant qu'on devrait abolir la Banque de l'infrastructure du Canada. Le NPD était d'accord, le Bloc québécois était d'accord, les libéraux étaient d'accord. Nous en étions tous venus à cette conclusion à la fin de l'étude en nous disant que c'était une bibitte un peu partisane qui avait été mise en place. Aujourd'hui, ce que nous voyons, c'est que c'est ça qui arrive, finalement. On donne de l'argent à des amis du Parti libéral.

Quand on voit ce genre de chose se produire, ce qui correspond exactement aux craintes exprimées par tout le monde, pensez-vous que ça aide les gens à avoir confiance en votre institution et en votre fameuse impartialité?

[Traduction]

Ehren Cory: J'ai deux observations. Premièrement, nous sommes très fiers des progrès que nous avons accomplis à la banque pour aider à faire construire des infrastructures partout au Canada, en collaboration avec tous les ordres de gouvernement, quelle que soit leur appartenance politique.

Je pense que les Canadiens, s'ils jetaient un œil aux activités de la Banque de l'infrastructure du Canada, se rendraient compte que nous menons des projets en Alberta, en Colombie-Britannique, au Nunavut et en Nouvelle-Écosse. Nous travaillons avec des gouvernements de toutes les orientations politiques. Nous travaillons avec des particuliers de tous les horizons. Nous travaillons avec des chefs d'entreprise partout au pays. De nombreux chefs d'entreprise nous soumettent des idées, et nous collaborons avec eux pour mener à bien des projets d'infrastructure. Nous procédons à un contrôle rigoureux des conflits d'intérêts. Il n'y en a eu aucun dans ce cas précis.

Monsieur le président, je réfute cette idée. Il n'y a eu aucun traitement de faveur dans le cadre de ce prêt. Nous avons accordé un prêt à des personnes qui avaient un projet d'entreprise très prometteur, offrant davantage de choix. Ce projet bénéficie du soutien du gouvernement de la Nouvelle-Écosse. Il a aussi le soutien d'autres instances du gouvernement fédéral. Il apporte une contribution très importante au réseau global...

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Monsieur Cory, vous dites que le projet est soutenu par le gouvernement, qui est libéral. Or, nous voyons que les libéraux se mettent en rang pour défendre ce projet aujourd'hui, alors que ça profite justement à des libéraux. Vous comprendrez que, moi, ça m'inquiète plus qu'autre chose. De votre côté, ça a l'air de vous rassurer. J'essaie de comprendre pourquoi.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Merci beaucoup, monsieur Cory.

Monsieur Lawrence, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Monsieur Cory, votre impudence est parfois tout simplement choquante.

L'entreprise a obtenu un prêt de 200 millions de dollars de votre banque. Son président, le président et deux membres de son conseil d'administration sont, au sens de la définition du CANAFE, des « personnes politiquement exposées ». Ce sont tous des proches d'anciens ou d'actuels députés libéraux.

Le saviez-vous avant de leur accorder ce prêt?

• (1710)

Ehren Cory: Je vais laisser M. Duguay répondre à cette question.

Frédéric Duguay: Je crois que nous devons...

Philip Lawrence: Monsieur le président, je voudrais que ce soit M. Cory. Il est payé plus de 1 million de dollars par les contribuables. Il est en mesure de répondre à nos questions.

Ehren Cory: Monsieur le président, je veux bien commencer, mais M. Duguay est mieux placé que moi pour répondre. Je crois que le postulat de la question...

Soit dit en passant, M. Duguay est notre expert en matière de connaissance du client et de lutte contre le blanchiment d'argent — il est dirigeant principal de la lutte contre le blanchiment d'argent. Je vais donc lui donner la parole.

Je me contenterai de dire que le postulat de la question est erroné. Aucune personne n'a été identifiée qui...

Philip Lawrence: Monsieur Cory, vous n'avez pas fait preuve de diligence raisonnable. C'est ce que vous dites. Vous ne saviez pas que le président et le président du conseil d'administration étaient des personnes politiquement exposées ayant des liens avec des députés libéraux actuels ou anciens.

Vous me dites qu'il n'y a pas de conflit d'intérêts. Dans ce cas, vous n'aurez aucun problème à me communiquer votre agenda des deux dernières années ni à déclarer que vous n'avez jamais discuté avec Scott Brison, Darrell Samson ou David Dingwall ces deux dernières années.

Ehren Cory: Monsieur le président, si le Comité le souhaite, je me ferai un plaisir de fournir les documents demandés.

Je peux confirmer que je n'ai parlé à aucune des personnes mentionnées par le député.

Plus important encore, je peux confirmer que, sur la base des critères de diligence que nous appliquons dans le cadre de la procédure de connaissance du client — qui porte, pour être clair, sur l'engagement politique des personnes concernées —, aucune des personnes mentionnées n'a atteint le seuil fixé.

Philip Lawrence: Merci, monsieur Cory.

Vos critères ne tiennent pas la route. Vous vous retrouvez ici plus souvent que certains députés. Cela s'explique par une succession de conflits d'intérêts. Si vous ne voyez pas de conflit d'intérêts dans le fait que le président, le président du conseil d'administration et deux membres du conseil soient des proches d'anciens députés libéraux, c'est que votre politique a échoué. Bien franchement, votre jugement moral a lui aussi échoué, monsieur.

Pourriez-vous nous communiquer immédiatement les modalités de remboursement de ce prêt?

Ehren Cory: Monsieur le président, encore une fois, je ne vais probablement pas entrer dans les détails, mais M. Guneratna peut vous en parler.

Philip Lawrence: Non, merci. C'est à vous que je pose la question, monsieur Cory. Vous touchez plus de 1 million de dollars. Vous pouvez répondre à quelques questions, monsieur.

Je vous en prie, il n'y a pas de désavantage commercial...

Ehren Cory: Je suis désolé, monsieur le président. Je ne sais pas, de mémoire, quels sont...

Jessica Fancy: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Nous n'avons même pas besoin d'un rappel au Règlement, chers collègues.

Je tiens simplement à dire que je vais arrêter le chronomètre pour respecter votre temps de parole, monsieur Lawrence.

Comme toujours, je demande aux députés de bien vouloir laisser les témoins répondre et de ne pas parler en même temps, dans l'intérêt de nos interprètes, pour des raisons de santé.

Nous allons vous donner 10 secondes pour cela; vous avez donc deux minutes et deux secondes, monsieur Lawrence, pour poser de nouveau votre question.

Philip Lawrence: Merci.

La publication des modalités de remboursement ne présente aucun désavantage commercial. Aucun. Ce n'est qu'une excuse, monsieur.

Vous engagez-vous à publier les modalités de remboursement dans les 24 prochaines heures?

Ehren Cory: Monsieur le président, la question portait sur les modalités de remboursement. Je ne sais pas par cœur quelles sont les modalités de ce prêt. Nous gérons plus de 100 prêts.

Si le Comité veut une réponse, je peux certainement tenter de lui en fournir une.

Philip Lawrence: Oui, veuillez le faire dans les 24 heures. Je comprends que vous vous engagez à le faire.

Ehren Cory: Monsieur le président, comme toujours, lorsque le Comité demande... Nous sommes heureux de répondre à toutes les demandes, et nous nous efforcerons de le faire aussi rapidement que possible.

Philip Lawrence: J'aimerais obtenir une réponse claire de votre part, monsieur Cory.

Communiquerez-vous les modalités de remboursement à notre comité dans les 24 heures, oui ou non?

Ehren Cory: C'est toujours à la discrétion du Comité, monsieur le président.

Des voix: Ha, ha!

Philip Lawrence: Votre impudence me dépasse. C'est incroyable que vous ne puissiez pas répondre à une question aussi simple.

Je crois que vous vous engagez à fournir au Comité, dans les 24 heures, les modalités de remboursement. Je vous en suis reconnaissant. Je vous en remercie. Cela aurait pu être beaucoup moins pénible si vous les aviez simplement fournies au Comité dès le début.

Je reviens à la question du conflit d'intérêts. Si M. Cory souhaite que M. Duguay réponde, je n'y vois pas d'inconvénient.

Je veux déterminer si vous ignoriez qu'il y avait des membres de la famille libérale — le président, le président du conseil d'administration et deux administrateurs — ou si vous étiez au courant et avez simplement décidé que cela ne posait pas de problème.

• (1715)

Frédéric Duguay: Monsieur le président, comme je l'ai dit en réponse à des questions précédentes, lorsqu'on suit les directives de CANAFE, on se penche sur les fonctions politiques passées ou actuelles. Cela ne porte pas sur les partis politiques. Comme l'indiquait le communiqué de presse publié par le Parti conservateur, dans certains cas, certains de ces membres avaient précédemment occupé une charge publique. Les directives de CANAFE, qui s'appliquent à toutes les institutions financières, prévoient un retour en arrière de cinq ans. Dans plusieurs cas, ces membres ont occupé une charge publique pendant plus de cinq ans.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Duguay.

Merci beaucoup, monsieur Lawrence.

C'est maintenant au tour de Mme Miedema.

Vous avez la parole et vous disposez de cinq minutes.

Shannon Miedema (Halifax, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président. Merci de m'accueillir ici au comité des transports.

Monsieur Cory, je suis heureuse de vous revoir, vous et votre équipe. Je suis la députée d'Halifax, une fière Néo-Écossaise très enthousiaste au sujet de ce projet, et depuis hier, je suis présidente du Comité permanent de l'environnement et du développement durable de la Chambre des communes.

Le mot « impudence » a été lancé à plusieurs reprises au cours de cette séance, et j'aimerais d'abord vous présenter des excuses pour le manque de respect dont on a fait preuve à votre égard aujourd'hui. Je trouve que c'est une honte et que c'est tout à fait injustifié. Vous vous êtes montré très professionnel...

Philip Lawrence: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Shannon Miedema: ... et la Banque de l'infrastructure du Canada fait de l'excellent travail partout au pays...

Philip Lawrence: J'invoque le Règlement. Vous ne pouvez pas dénigrer les membres du Comité, et dire que je suis une honte, c'est inacceptable.

Le président: Monsieur Lawrence, je vais vous donner la parole.

Je veux simplement arrêter le chronomètre. Il restera 4 minutes et 15 secondes.

Shannon Miedema: D'accord.

Le président: Monsieur Lawrence, dites-nous pourquoi vous invoquez le Règlement.

Philip Lawrence: Il est inacceptable qu'un député dise d'un autre honorable député qu'il est une honte. J'attends des excuses en bonne et due forme.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lawrence.

Je voudrais simplement conseiller à tous les députés de choisir judicieusement les mots qu'ils utilisent pour décrire leurs collègues présents dans cette salle. Essayons de rester aussi courtois que possible.

Sur ce, je redonne la parole à Mme Miedema.

Vous avez 4 minutes et 15 secondes.

Shannon Miedema: Merci, monsieur le président.

Je parlais du comportement et du manque de respect, et non de la personne. Je vais poursuivre.

J'étais auparavant directrice du service de l'environnement et du changement climatique pour la Ville d'Halifax. J'y ai travaillé pendant 15 ans et j'ai collaboré avec la Banque de l'infrastructure du Canada pendant une grande partie de cette période. Ce projet est le fruit d'un long travail de préparation.

Je connais M. Roscoe. Je suis au courant du projet. La Ville d'Halifax fait partie des participants au projet éolien de la rivière Mersey. La ville tirera 75 % de son énergie de ce projet, ce qui nous aidera à atteindre nos objectifs climatiques au niveau local et à faire des économies. C'est une situation avantageuse pour tous; j'en suis donc ravie.

Je me réjouis également des autres projets énergétiques menés par la Banque de l'infrastructure du Canada, qui ont permis d'accorder des participations aux Premières Nations et aux communautés autochtones. Je pense que la Banque de l'infrastructure du Canada est une preuve éclatante que nous pouvons travailler ensemble en tant que pays, peu importe les allégeances politiques, sur l'action climatique, les énergies renouvelables, la sécurité énergétique et la résilience, ce qui est indispensable. Le climat ne peut pas être une question partisane.

Le projet éolien de la rivière Mersey est le premier projet à bénéficier d'un permis de vente au détail d'énergie renouvelable en Nouvelle-Écosse, le premier et le seul qui permet aux clients d'acheter de l'électricité renouvelable directement auprès des promoteurs. Il a été mis en place sous l'ancien gouvernement provincial libéral comme outil servant à favoriser la concurrence sur le marché de l'électricité.

Monsieur Cory, quels sont les avantages d'un réseau électrique diversifié, en particulier d'un réseau qui s'appuie de plus en plus sur des sources renouvelables?

Ehren Cory: Je pense que c'est l'un des défis auxquels sont confrontées plusieurs provinces. La Nouvelle-Écosse y est certainement confrontée, car elle tente à la fois de développer son secteur énergétique et de répondre à la demande croissante en électricité pour les transports et le chauffage, tout en s'affranchissant d'un réseau dépendant des énergies fossiles.

Il y a trois problèmes.

Le premier et le plus fondamental concerne l'abordabilité et l'augmentation des coûts liée à tous ces investissements.

Le deuxième concerne la fiabilité, car les énergies renouvelables, bien qu'elles soient extrêmement importantes, ne sont pas aussi stables. Cela signifie qu'il faut investir dans des solutions telles que le stockage par batterie et le transport d'électricité pour équilibrer le réseau.

Le troisième concerne la nécessité de continuer à favoriser la concurrence et le choix, car nous essayons de développer ce secteur à l'échelle nationale. Je pense que c'est pour cette raison que nous sommes particulièrement fiers de nos investissements en Nouvelle-Écosse, et notamment du projet de la rivière Mersey, car il répond à ces trois enjeux.

• (1720)

Shannon Miedema: Merci, monsieur Cory.

Pourriez-vous nous parler un peu de la lacune que vient combler la Banque de l'infrastructure du Canada en permettant à ces projets d'intérêt national importants et innovants d'aller de l'avant du point de vue financier?

Ehren Cory: En général, nous comblons deux lacunes fondamentales. L'une est liée à l'abordabilité, et l'autre, au risque.

En ce qui concerne la lacune liée à l'abordabilité, la construction d'infrastructures coûte cher. Dans la mesure où nous pouvons contribuer à atténuer ces coûts sur le long terme, cela permet d'éviter des pics de dépenses importants. Compte tenu des défis auxquels notre pays est confronté pour garantir l'accessibilité financière de base, si nous pouvons y parvenir en tant que banque, nous pouvons jouer un rôle d'amortisseur lorsque nous réalisons certains de ces investissements générationnels. C'est ce que nous appelons une « lacune liée à l'abordabilité ».

En ce qui concerne le risque, pour de nombreux projets d'infrastructure, on a cette mentalité voulant que si on construit, les gens viendront. On réalise un investissement initial sans savoir avec certitude quel sera le rendement. Mersey en est un exemple. On va construire un parc éolien, mais on doit aller vendre la capacité produite. Cela peut prendre six mois, un an ou deux ans. La phase d'accélération est incertaine. C'est vrai lorsque nous construisons de nouveaux ports ou des systèmes de transport dans ce pays, et c'est certainement vrai à Mersey. C'est ce que nous appelons une « lacune liée au risque ».

Chaque investissement réalisé par la Banque de l'infrastructure du Canada comble l'une de ces deux lacunes, voire les deux à la fois. C'est certainement le cas ici, et si vous examinez l'ensemble de nos investissements en Nouvelle-Écosse dans le réseau électrique, ce sont là les deux choses que nous faisons. C'est pour cela que nous sommes là.

Shannon Miedema: Merci. J'apprécie vraiment tout votre excellent travail.

Peut-on s'attendre à des annonces concernant d'autres projets axés sur l'énergie propre au Canada dans un avenir rapproché?

Ehren Cory: Je n'ai rien à vous dévoiler en exclusivité aujourd'hui, mais je peux vous dire que nous sommes très actifs dans l'ensemble du Canada atlantique, notamment au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, à Terre-Neuve et à l'Île-du-Prince-Édouard, ainsi que dans le Nord et dans certaines régions de l'Ouest canadien, afin de mener à bien la transition énergétique nécessaire à la construction de notre réseau pour l'avenir.

Le président: Merci beaucoup.

Il nous reste huit minutes. Ce sera M. Lawrence pour quatre minutes, puis Mme Fancy pour quatre minutes.

Monsieur Lawrence, vous avez la parole.

Philip Lawrence: Merci.

Je voudrais reprendre là où je m'étais arrêté, monsieur Duguay.

Vous ne saviez pas que le président, le président du conseil d'administration et deux directeurs étaient des initiés libéraux bien branchés.

Frédéric Duguay: Nous avons exercé la diligence raisonnable habituelle, comme nous le faisons pour tous les projets.

Dans ce contexte, lorsqu'on examine une contrepartie, on peut parfois constater que la personne a auparavant...

Philip Lawrence: Oui ou non...

Frédéric Duguay: ... été titulaire d'une charge publique.

Philip Lawrence: Monsieur Duguay, saviez-vous, oui ou non, que le président, le président du conseil d'administration et deux directeurs étaient des initiés libéraux bien branchés?

Frédéric Duguay: C'est un fait que ces personnes ont précédemment occupé une charge publique. Les directives de CANAFE ne définissent pas nécessairement ce que sont les liens politiques. Le critère consiste à vérifier si les personnes...

Philip Lawrence: Saviez-vous, avant d'accorder le prêt, que le président, le président du conseil d'administration et les deux directeurs avaient des liens avec d'anciens députés ou des députés actuels?

Frédéric Duguay: Nous avons examiné les dossiers des personnes...

Philip Lawrence: Non, monsieur Duguay, je vous arrête tout de suite. Nous sommes un Parlement. Je représente 100 000 personnes. Ensemble, les députés représentent 40 millions de personnes.

Je vous ai posé une question simple. Oui ou non, saviez-vous que le président, le président du conseil d'administration et deux directeurs étaient des proches d'anciens députés et de députés actuels du Parti libéral?

Frédéric Duguay: Je dirai que nous avons suivi le processus de diligence raisonnable habituel...

Philip Lawrence: Monsieur Duguay, ce n'est pas suffisant.

Monsieur le président, c'est inacceptable.

Stéphane Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation, Lib.): J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Philip Lawrence: Ma question était simple, mais il n'y a pas répondu.

Le président: Je vais interrompre le chronomètre, monsieur Lawrence. Il vous reste 2 minutes et 43 secondes.

Chers collègues, je vais vous demander une fois de plus de ne pas parler en même temps. Même quand on est insatisfait ou mécontent des réponses des témoins, il faut s'efforcer de ne pas être plusieurs à parler à la fois.

Vous pouvez poursuivre vos questions, monsieur Lawrence, mais pour éviter des blessures aux interprètes, je prie tout le monde de bien vouloir éviter de parler en même temps. Je vous redonne la parole. Vous disposez, monsieur, de 2 minutes et 43 secondes.

Philip Lawrence: Monsieur Duguay, pour la quatrième fois — c'est pourtant une question simple —, saviez-vous que le premier dirigeant, le président du conseil d'administration et deux administrateurs sont parents avec des députés libéraux actuels ou passés?

Frédéric Duguay: Nous avons fait les vérifications que nécessite notre revue diligente, monsieur le président. Comme je l'ai dit, notre revue diligente a bel et bien révélé le fait que ces personnes avaient déjà occupé une fonction publique. Comme toujours dans le cadre d'une telle démarche, nous avons effectué des vérifications pour déterminer si cette situation supposait un profil de risque plus élevé. Notre organisme fonctionne en toute indépendance du gou-

vernement. Les personnes en question n'impliquent aucun risque supplémentaire.

● (1725)

Philip Lawrence: Merci, monsieur Duguay.

À la Banque de l'investissement du Canada, on savait donc que le premier dirigeant, le président et deux administrateurs étaient des proches du Parti libéral. En quoi a consisté la revue diligente accrue?

Frédéric Duguay: Globalement, la revue diligente des contreparties consiste à effectuer des recherches dans les sources publiques. Il s'agit essentiellement de trouver les renseignements à leur sujet qui sont publiquement accessibles, notamment en consultant les médias pour repérer toute information défavorable.

La revue diligente accrue va normalement un peu plus en profondeur. On veut repérer tout litige qui a impliqué quelqu'un ou l'entreprise, toute sanction imposée et toute instance en cours.

En l'occurrence...

Philip Lawrence: Si cinq députés libéraux siégeaient au conseil d'administration, y verriez-vous un problème?

Frédéric Duguay: S'il y avait cinq députés libéraux actuels?

Je cherche simplement à tirer la question au clair, monsieur le président, parce que ce n'était pas le cas dans ce dossier.

Philip Lawrence: S'ils étaient actuellement députés ou qu'ils l'avaient déjà été, y verriez-vous un problème?

Je veux simplement déterminer où est fixée la limite puisque, de toute évidence, à la Banque de l'infrastructure du Canada, on ne voit rien à redire à ce que des proches du Parti libéral aient la mainmise sur une entité qui obtient 200 millions de dollars.

Quelle est la limite?

Frédéric Duguay: Monsieur le président, nous appliquons les lignes directrices imposées par le Centre d'analyse des opérations et déclarations financières du Canada, les mêmes que l'ensemble du secteur financier applique...

Philip Lawrence: C'est une question de blanchiment d'argent, monsieur, pas de conflits d'intérêts.

Frédéric Duguay: Les principes sont les mêmes.

Philip Lawrence: Devez-vous vous en tenir à cela? Vous accordez des dizaines de millions de dollars, mais le strict minimum suffit?

Le président: Répondez en 10 secondes, monsieur Duguay, je vous prie.

Frédéric Duguay: Nous appliquons nos propres lignes directrices en ce qui concerne les pratiques exemplaires dans l'ensemble du secteur financier, monsieur le président, et nous le faisons volontairement.

J'invite tous les membres du Comité à aller lire notre politique de revue diligente en matière d'intégrité, sur notre site Web. Nos règles y sont expliquées.

Le président: Merci beaucoup, messieurs Duguay et Lawrence.

Pour conclure avec ce groupe-ci, je laisse de nouveau la parole à Mme Fancy.

Vous disposez de quatre minutes. Allez-y.

Jessica Fancy: Merci beaucoup.

Par votre intermédiaire, monsieur le président, parlons de l'inaccessibilité financière.

Je sais que peu importe le quelconque ChatGPT qu'utilisent les conservateurs, ils ont continuellement la notion d'accessibilité financière à la bouche. Dans ma circonscription, il y a des problèmes d'accessibilité financière.

Dans ma circonscription, dans ma province, il y a des gens qui sont en situation de précarité énergétique. Ce serait un moyen de s'en sortir. Ce matin encore, à cause du système là-bas, Nova Scotia Power et Emera ont annoncé une hausse de tarif de 8,1 %. En effet, selon l'accord conclu en 1992, cette entreprise, ce monopole, Nova Scotia Power, peut hausser ses tarifs d'électricité tous les ans.

Ce matin, à 8 heures, le tarif imposé aux Néo-Écossais a de nouveau augmenté, à raison de 8,1 %. À la base, compte tenu des critères dont il est question aujourd'hui, ce projet devait recruter un certain nombre d'abonnés. Il lui fallait 35 000 abonnés, et il en a eu 50 000. Je reçois constamment des appels de concitoyens qui me disent: « Je n'en reviens pas. Il y a un concurrent. Est-ce que je peux m'abonner? »

En ce moment, les conservateurs sont en train de créer des problèmes d'accessibilité financière aux Néo-Écossais. Depuis le début, pourtant, le premier ministre conservateur de la province n'arrête pas de chanter les louanges de ce projet.

Parlons des différences entre les projets, monsieur Corey. Sur le plan de la valeur ajoutée pour les Canadiens, qu'est-ce qui distinguait le projet éolien de la rivière Mersey des autres investissements éventuels?

Ehren Cory: Je vous remercie de la question, monsieur le président. Je suis vraiment heureux qu'on me la pose.

Pour nous, ce qui a fait la différence, c'est l'idée de créer une alternative, une concurrence sur le marché, tout en ouvrant une possibilité innovante qui, dans bien des marchés, n'existe pas, c'est-à-dire celle, pour le consommateur, d'acheter de l'électricité qui vient directement d'une source renouvelable.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, il y a dans les administrations municipales, les hôpitaux, les conseils scolaires et les universités des gens désireux d'acheter de l'électricité renouvelable. Il y a des entreprises et des industries qui considèrent l'accès à de l'électricité renouvelable dans leur stratégie concurrentielle. Il y a des consommateurs qui veulent pouvoir s'approvisionner en électricité renouvelable.

Cette option entraîne deux retombées, soit la possibilité de choisir l'électricité renouvelable et une baisse générale des tarifs au fil du temps. C'est ce qui distingue ce projet et c'est notamment pour cette raison que nous en sommes fiers.

• (1730)

Jessica Fancy: Merci beaucoup, monsieur Cory.

Je suis vice-présidente de notre caucus rural national, alors parlons un instant des circonscriptions rurales.

Quand un projet d'une telle envergure se trouve en région rurale, comment, à la Banque de l'infrastructure du Canada, veille-t-on à ce que les débouchés qu'il crée rejaillissent bel et bien sur les entreprises et la population des environs? Si je pose la question, c'est

parce que j'ai l'impression que les conservateurs cherchent maintenant à empêcher le développement économique des milieux ruraux.

Ehren Cory: Je pense que ce qui est bien avec les projets d'infrastructure — et cela nous ramène à quelque chose que nous avons entendu tout à l'heure —, c'est qu'ils se trouvent physiquement un peu partout au pays, aussi bien dans les grands centres que dans les villages et les régions rurales ou éloignées, qui bénéficient ainsi de l'essentiel de la valeur économique qui est ajoutée.

Quelqu'un l'a déjà dit tantôt: beaucoup d'emplois seront créés dans les environs, aussi bien pour la construction de la centrale que pour son exploitation. Ils s'inscrivent dans les efforts de la banque de l'infrastructure au pays pour favoriser l'essor des économies régionales. Nous en sommes très fiers.

C'est d'ailleurs quelque chose que nous calculons pour tous nos investissements. Juste pour vous donner une idée, selon nos estimations, les 108 projets dans lesquels nous avons investi représentent au total 300 000 emplois d'un océan à l'autre. Comme je l'ai dit, ils se trouvent dans toutes sortes de milieux. Il y en a dans des communautés des Premières Nations, inuites et métisses. Il y en a dans de grandes villes et dans de petits villages. Il y en a dans le Nord de l'Ontario, là d'où je viens, et en Nouvelle-Écosse, là d'où vous venez.

Le président: Merci beaucoup, madame Fancy.

Au nom de tous les membres du Comité, je tiens à remercier les témoins d'avoir comparu aujourd'hui pour répondre aux questions des membres.

Chers collègues, je suspends la séance pour quelques minutes, le temps que le greffier s'organise pour le deuxième groupe de témoins.

La séance est suspendue.

• (1730)

(Pause)

• (1740)

Le président: Nous reprenons les travaux.

Chers collègues, pour la deuxième partie de la réunion, nous accueillons maintenant Fulvio Fracassi, président-directeur général de l'Administration portuaire d'Halifax, qui témoigne par vidéoconférence.

Monsieur, je vous souhaite la bienvenue.

Il y a également Luc Boisclair, vice-président à l'ingénierie et à la technologie de la Corporation de la Voie Maritime du Saint-Laurent.

Bienvenue à vous.

Enfin, chers collègues, Atul Sharma, directeur principal des relations gouvernementales et avec les parties prenantes de l'Administration portuaire de Toronto, devrait incessamment être en ligne. Nous avons quelques problèmes techniques pour établir la connexion.

Je laisse la parole à M. Fracassi pour son discours liminaire.

Monsieur Fracassi, vous disposez de cinq minutes. Allez-y.

Fulvio Fracassi (président-directeur général, Administration portuaire d'Halifax): Je vous remercie, monsieur le président.

Je suis ravi d'avoir la possibilité d'expliquer pourquoi l'Administration portuaire d'Halifax est favorable au Corridor de commerce de l'Atlantique et ce que fait l'Administration pour contribuer à la diversification des échanges commerciaux du Canada.

L'Autorité portuaire d'Halifax génère 4,87 milliards de dollars annuellement en retombées économiques, dont 3 milliards de dollars en retombées directes, et plus de 25 000 emplois. Situé en eau profonde, le port accueille les plus gros porte-conteneurs à rallier les ports canadiens. Il est desservi par une variété de lignes maritimes de porte-conteneurs, dont de nombreux grands transporteurs mondiaux comme MSC, CMA CGM et ONE. Au total, 17 services de transport par conteneurs font la liaison entre le Canada et plus de 150 pays.

Les eaux profondes du port et ses infrastructures adaptées aux grands navires font de lui le seul port canadien apte à accueillir les bâtiments de classe ultra de plus de 12 000 EVP, des méganavires qui représentent près de 40 % de la flotte mondiale de porte-conteneurs, une proportion qui devrait atteindre 50 % d'ici 2030.

En ce qui a trait au volume total d'activité, qui était d'environ 500 000 EVP en 2025, le pourcentage de nos échanges commerciaux avec l'Asie, qui représentent environ 45 % de notre volume total, a augmenté d'environ 4 % l'an dernier. Ce sont l'Inde et la Chine qui génèrent cette croissance dans la région. L'activité commerciale avec l'Europe et le Royaume-Uni demeure par ailleurs dynamique, à raison d'environ 36 % du volume total, sans compter une intensification notable des activités par rapport à l'Italie, à la France et au Portugal.

Grâce à ses liaisons avec le monde entier, à sa capacité d'accueillir les navires de classe ultra et à sa position stratégique sur la route orthodromique — il est le port à service complet le plus proche de l'Europe ainsi que l'Asie du Sud-Est via le canal de Suez —, le port d'Halifax est particulièrement à même de contribuer à la réalisation des objectifs du Canada au chapitre de la diversification des échanges commerciaux.

L'Administration portuaire d'Halifax jouit par ailleurs de l'appui d'éminents partenaires, dont PSA, le plus grand exploitant de terminaux du monde, et TiL qui, en plus de détenir une participation de 49 % dans PSA Halifax, est une division de MSC, le chef de file mondial des entreprises de transport par conteneurs. En outre, son partenariat avec le CN joue un rôle déterminant lorsqu'il s'agit d'accéder aux principaux marchés intérieurs dans un délai d'un à trois jours.

En misant sur ces partenariats stratégiques, d'importants investissements publics et privés ainsi qu'une étroite collaboration, nous nous efforçons de sauvegarder et d'étendre notre offre de services, y compris une nouvelle liaison directe avec l'Inde, la seule au Canada. Nous continuons de tirer parti de nos infrastructures en eau profonde et adaptées aux méganavires pour nous démarquer de la concurrence. Ainsi, des pourparlers sont en cours avec des transporteurs en vue d'accueillir d'ici 2028 à Halifax des navires de 18 000 EVP et de 400 mètres de longueur.

L'atteinte des objectifs en matière de diversification des échanges commerciaux passe par un investissement continu dans les ports canadiens. À l'Administration portuaire d'Halifax, nous sommes fortement favorables au Fonds pour la diversification des corridors commerciaux et nous nous réjouissons que le gouvernement fédéral mise sur la résilience et la capacité concurrentielle des chaînes d'approvisionnement.

Dans l'Est du Canada, seul le port d'Halifax est en mesure d'accueillir les navires de classe ultra. Il est donc essentiel d'élargir ses installations pour permettre l'amarrage simultané de deux navires de classe ultra. Le projet d'expansion du terminal à conteneurs South End concrétisera cet objectif tout en portant la capacité des terminaux à 1,3 million d'EVP et même, lorsque les besoins l'exigeront, à 2 millions d'EVP. Les travaux sont déjà en chantier.

Ce projet met à profit les avantages d'Halifax, vu son écosystème existant, tout en favorisant d'autres initiatives portuaires dans l'Est du Canada. Il permettra également d'éviter la perspective que les navires de classe ultra soient contraints, du fait d'installations inadéquates, de passer outre au Canada pour rallier les ports de la côte Est des États-Unis.

L'amélioration du Corridor de commerce de l'Atlantique doit néanmoins venir bonifier le corridor commercial principal en ajoutant à la capacité, à la résilience et à la fluidité de l'ensemble du réseau, pour le bien des importateurs et des exportateurs de l'Est du Canada, y compris dans les provinces de l'Atlantique. L'Administration portuaire d'Halifax poursuit le développement de ses infrastructures de calibre mondial et de son écosystème actuel, mais pour établir un réseau portuaire national qui assurera un service de bout en bout plus fiable que jamais et à moindre coût en augmentant la résilience des chaînes d'approvisionnement et en réduisant la congestion, la collaboration sera essentielle.

• (1745)

C'est par une mobilisation collective, dans l'esprit d'Équipe Canada, que nous pourrions accroître les échanges commerciaux et stimuler le développement économique de tout le pays.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Fracassi.

[Français]

Je passe maintenant la parole à M. Boisclair pour cinq minutes.

Luc Boisclair (vice-président, Ingénierie et technologie, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent): Merci, monsieur le président.

Bonjour à tous.

La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent est un organisme sans but lucratif qui exploite et entretient les infrastructures canadiennes de la Voie maritime.

Cette voie est un réseau d'écluses et de canaux reliant Montréal au lac Érié, en vertu d'une entente à long terme avec le gouvernement du Canada. Ce réseau comprend 13 écluses canadiennes, situées au Québec et en Ontario, et deux écluses américaines, situées dans l'État de New York.

• (1750)

[Traduction]

La voie maritime, bien qu'elle ne soit pas un port, fait partie intégrante du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui comprend des ports. Au total, ce réseau génère 66 milliards de dollars de retombées économiques, permet le transport de 252 millions de tonnes de marchandises d'une valeur de 157 milliards de dollars. Il soutient plus de 350 000 emplois, pour une masse salariale de 23,2 milliards de dollars.

Sur les quais de la Voie maritime du Saint-Laurent, du canal Welland et à Sainte-Catherine, au Québec, les navires chargent et déchargent marchandises, fournitures et carburant. Ils procèdent aussi aux changements d'équipage et de pilote. Le quai multiusager de Sainte-Catherine est pleinement occupé et peut accueillir jusqu'à quatre navires, tandis que la plupart des quais du canal Welland sont loués et actifs.

Nous avons récemment achevé les travaux de dragage du quai 10 dans la ville de Welland et procédé au dragage et à la remise en état du quai 7, situé à proximité du pôle multimodal de la ville de Thorold. En collaboration avec des partenaires privés, nous avançons vers la mise en service de ces sites, où le transport de marchandises débutera prochainement.

Le projet du quai 18 à Port Colborne est prêt à passer à la phase de mise en œuvre. Cette infrastructure multimodale permettra d'augmenter la capacité de manutention du fret d'un million de tonnes et d'accueillir un plus grand nombre de navires de croisière afin de stimuler l'industrie touristique régionale.

Bien que le projet ait reçu 22,6 millions de dollars du Fonds national des corridors commerciaux, un financement supplémentaire est requis pour passer à l'étape de la construction. Nous préconisons une participation financière accrue du gouvernement de l'Ontario et du secteur privé.

En 2025, 37 millions de tonnes de marchandises ont transité par nos écluses et nos canaux vers les marchés nationaux et internationaux. Les principaux produits de base sont les céréales, les engrais, le minerai de fer, l'acier, l'aluminium, le ciment, le fret de projet, le sel de voirie et le vrac liquide, y compris les produits pétroliers.

[Français]

La Voie maritime du Saint-Laurent a la capacité de doubler immédiatement son volume. Transporter davantage de marchandises par voie maritime peut contribuer à désengorger les routes et les réseaux ferroviaires déjà très fréquentés. Un navire Seawaymax peut transporter l'équivalent de 300 wagons de marchandises, ou près de 1 000 camions.

[Traduction]

Pour exploiter tout le potentiel de ce corridor, nous mettons de l'avant un projet nommé « Avantage intérieur ». Il existe une occasion manifeste d'accroître les retombées de la voie maritime et de renforcer la valeur stratégique de l'infrastructure existante.

Notre proposition s'articule autour de trois volets. Premièrement, le rétablissement du transport maritime à courte distance de conteneurs entre Halifax, Montréal et les Grands Lacs par la voie maritime. Deuxièmement, le transport des ressources énergétiques par la voie maritime vers les marchés nationaux et internationaux afin de renforcer la compétitivité mondiale du Canada et de soutenir des infrastructures compatibles avec les objectifs climatiques grâce à la diversification des voies d'exportation. Troisièmement, le renforcement de la résilience hivernale de la Voie maritime afin d'en faire un corridor maritime encore plus fiable.

Nous accueillons favorablement la mise en place du nouveau Fonds de diversification des corridors commerciaux et l'approche qu'il privilégie. La récente fermeture de la saison de navigation, survenue en janvier dernier, a rappelé l'importance des investissements non seulement pour prolonger la saison, mais aussi pour assurer la fiabilité des opérations durant les mois de décembre, de mars et d'avril.

La Voie maritime est l'un des tout premiers projets qui ont contribué à bâtir le pays. Forte de son histoire et résolument tournée vers l'avenir, elle dispose d'un immense potentiel. En exploitant davantage ses quais, en renforçant sa capacité à opérer plus longtemps chaque année et en accroissant le transport de conteneurs et d'énergie, elle contribuera à moderniser et à diversifier les réseaux portuaires intérieurs et côtiers du Québec et du Canada.

Comme l'a souligné le ministre des Transports plus tôt cette semaine lors de l'ouverture officielle de la 68^e saison de navigation, « une voie maritime moderne et fiable renforce la position du Canada comme partenaire commercial de confiance ».

Merci.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Boisclair.

[Traduction]

Nous allons commencer notre deuxième série de questions avec M. Davies.

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

Fred Davies (Niagara-Sud, PCC): Merci, monsieur le président.

Bienvenue à tous.

Monsieur Boisclair, je crois me souvenir que vous avez déjà été responsable du canal Welland et que vous avez travaillé à St. Catharines et à Welland. Le canal Welland traverse ma circonscription en plein milieu, en passant par Port Colborne, Welland et Thorold.

Je souhaite aborder deux ou trois points et profiter de l'occasion pour remercier la Voie maritime du Saint-Laurent pour le travail réalisé sur l'écluse 8 l'hiver dernier. Les améliorations apportées, notamment l'installation de la technologie d'amarrage sans intervention manuelle, étaient particulièrement impressionnantes. Je pense qu'environ 6 millions de dollars ont été investis dans le pont 21. Corrigez-moi si je me trompe, mais n'est-ce pas seulement la première phase du renouvellement des infrastructures de ce pont?

• (1755)

Luc Boisclair: Les réparations s'échelonnent sur deux hivers, alors des travaux semblables auront lieu l'hiver prochain.

Fred Davies: D'accord. Merci.

J'aimerais revenir sur le quai 18. Je suis certain que vous vous attendiez à des questions de la part de quelqu'un de ma région. Tout d'abord, ce quai est-il considéré comme désaffecté ou abandonné?

Luc Boisclair: Il n'est plus en service.

Fred Davies: Donc, jusqu'à récemment, il ne faisait pas partie de votre stratégie de renouvellement de l'infrastructure. Est-ce exact?

Luc Boisclair: Les travaux d'entretien réguliers auraient permis de remettre l'infrastructure en état, mais nous visons aussi le développement commercial.

Fred Davies: Ce quai est hors service depuis plus de 10 ans, je crois. Je suis passé par là l'autre jour, et c'est en train de s'effondrer. Les murs, dont certains sont encore en bois, semblent particulièrement vulnérables. Si l'un d'eux cède, quelles seront les répercussions sur le projet de remise en état ou de revitalisation du quai?

Luc Boisclair: Le projet prévoit la reconstruction complète de toute la façade. Un effondrement plus ou moins important n'en changerait donc pas la portée.

Fred Davies: D'accord. Il y a quelques années, l'ancien ministre des Transports s'est rendu à Port Colborne pour annoncer un financement de 22,7 millions de dollars provenant du Fonds national des corridors commerciaux. Je pensais qu'un financement de contrepartie devait venir de Transports Canada ou de la Voie maritime du Saint-Laurent, mais celle-ci affirme maintenant qu'elle n'investira pas davantage pour rendre le projet viable. Est-ce exact?

Luc Boisclair: La demande au Fonds national des corridors commerciaux visait un financement à parts égales: la moitié provenant du Fonds et l'autre moitié d'un partenaire privé.

Fred Davies: S'agissait-il d'un partenaire privé ou de la Voie maritime du Saint-Laurent?

Luc Boisclair: Il s'agissait d'un partenaire privé. Comme je l'ai expliqué, nous sommes désormais à la recherche d'un partenaire, qu'il soit privé ou provincial.

Fred Davies: Est-ce votre façon de procéder pour tous les quais qui doivent être remis en état?

Luc Boisclair: Quand il s'agit de réparations relativement simples, nous les effectuons dans le cadre de notre programme habituel de renouvellement des actifs.

Fred Davies: D'accord. Je veux simplement clarifier les faits, car il me semble qu'après plusieurs années... Après des années d'inactivité du quai, une grande annonce a été faite. Des partenaires privés se sont penchés sur le projet, ont fait leurs devoirs, et en sont venus à la conclusion que ce n'était pas viable sans un engagement financier accru du gouvernement fédéral.

Il y a environ six mois, le président de la Voie maritime du Saint-Laurent m'a dit qu'il était dans l'intérêt de l'organisation de maximiser l'utilisation de tous ses actifs. Ce quai est situé à l'embouchure du canal Welland. Il pourrait générer d'importantes retombées pour Port Colborne. Il y a du potentiel sur le plan industriel, touristique et en matière de transport maritime à courte distance, mais en fin de compte, les revenus tirés des droits d'utilisation ne suffisent pas à justifier l'investissement. Est-ce que je résume bien la situation?

Luc Boisclair: Nous n'exploitons aucun quai. Donc, oui, nous percevons des droits d'amarrage et des droits sur le fret, mais comme nous ne sommes pas exploitants, nous ne touchons pas les autres revenus.

Fred Davies: Les 22,7 millions de dollars du Fonds national des corridors commerciaux, où sont-ils rendus maintenant?

Luc Boisclair: Le gouvernement détient toujours cet argent.

Fred Davies: Est-ce qu'il y a une date limite pour utiliser cet argent? Doit-il être dépensé dans un certain délai? Est-ce que cet argent est prévu dans vos projets d'immobilisations?

Luc Boisclair: Non.

Fred Davies: Il n'y a pas de travaux prévus au quai 18 prochainement.

Luc Boisclair: Non. Pour le moment, on travaille sur d'autres quais. Je rappelle que des travaux sont en cours au quai 17 et que des réparations majeures ont été faites aux quais 7 et 10.

• (1800)

Fred Davies: Les travaux au quai 10 ont-ils été effectués dans le cadre de votre calendrier d'entretien?

Luc Boisclair: C'est exact.

Fred Davies: Vous avez financé la totalité de ces travaux?

Luc Boisclair: Oui.

Fred Davies: Si je comprends bien, la norme minimale de la Voie maritime du Saint-Laurent prévoit un quai par navire transitant par le canal. Est-ce exact?

Luc Boisclair: C'est exact, parce qu'en cas d'arrêt de la navigation, il faut avoir des endroits sûrs où amarrer tous les navires.

Fred Davies: Autrement dit, le quai 18 permettrait d'augmenter la capacité, alors que vous opérez actuellement à près de 40 %.

Selon vous, quelle est la probabilité que le quai 18 soit remis en service d'ici cinq ans?

Luc Boisclair: Je ne peux pas répondre à cette question.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Davies.

[Français]

Merci beaucoup à vous, monsieur Boisclair.

[Traduction]

Nous passons maintenant à Mme Nguyen. Vous avez la parole pour six minutes.

Chi Nguyen (Spadina—Harbourfront, Lib.): Je remercie les deux témoins pour leur contribution à notre réflexion sur l'avenir des ports, dans un contexte de relance économique et de planification des investissements à long terme.

J'ai une question à vous poser tous les deux.

Monsieur Fracassi, j'aime votre approche Équipe Canada dans ce dossier. Pouvez-vous nous dire quelles possibilités vous voyez pour ouvrir de nouveaux marchés et comment le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux annoncé dans le budget de 2025 vous aidera à y parvenir?

Fulvio Fracassi: Tout à fait. Le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux nous offre de nouvelles possibilités. Comme je l'ai dit dans ma déclaration d'ouverture, investir dans les infrastructures pour augmenter la capacité et améliorer l'efficacité et la fluidité demeure une priorité pour nous.

Dans l'industrie des conteneurs, les navires sont de plus en plus gros. Au port de Halifax, nous avons déjà reçu et entretenu des navires d'une capacité de 16 000 EVP. Il y a là une belle occasion d'agrandir nos infrastructures pour pouvoir recevoir deux méganavires en même temps, ce qui améliorerait notre compétitivité et nous aiderait à attirer davantage de cargaisons.

Le port de Halifax occupe une position privilégiée: il est le port le plus proche de l'Europe et il se trouve à une journée de moins que les autres ports américains de la côte Est pour rejoindre l'Asie du Sud-Est par le canal de Suez. En investissant pour être plus compétitifs et plus efficaces, nous pourrions mieux exploiter les infrastructures et services existants.

Par exemple, le port de Halifax compte 17 services qui relient le Canada à plus de 150 pays. En investissant pour améliorer ces services, nous renforçons notre capacité à soutenir la diversification des échanges commerciaux, notamment vers des marchés émergents comme l'Inde.

Chi Nguyen: Merci.

Monsieur Boisclair, la parole est à vous.

Luc Boisclair: Pour reprendre l'analogie de mon collègue avec Équipe Canada, il s'agit d'un véritable travail d'équipe. L'investissement ne peut donc pas se limiter uniquement à nos écluses et à nos ponts. Il doit mobiliser différents acteurs qui travaillent ensemble comme un tout. Je vais en mentionner quelques-uns.

Pour les conteneurs, il faut le dédouanement de l'Agence des services frontaliers du Canada. Pour naviguer sur la voie maritime, surtout en hiver, on a besoin de capacités de déglacement et du service de pilotage. Les navires reçoivent aussi divers services, et les terminaux doivent être équipés des bons raccordements et services.

Chi Nguyen: Merci beaucoup.

Maintenant que j'en apprends davantage sur les ports et sur leur fonctionnement au pays, je me demande si vous pourriez me parler de la collaboration entre les différents ministères. Comment l'Agence des services frontaliers du Canada et Transports Canada travaillent-ils ensemble, et comment cela se passe-t-il pour vos organisations respectives?

• (1805)

Luc Boisclair: Sur le plan opérationnel, la collaboration est très bonne, mais ces acteurs sont limités dans ce qu'ils peuvent faire. Soit ils ne peuvent pas assurer un service 24 heures sur 24, sept jours sur sept, soit leurs ressources sont limitées. La collaboration est très bonne, mais chaque acteur a ses propres contraintes, par exemple en matière de personnel, ou en raison de certaines conventions collectives qui ne sont pas tout à fait compatibles avec ce que nous essayons de faire.

Chi Nguyen: Allez-y, monsieur Fracassi.

Fulvio Fracassi: Il y a une bonne collaboration. Selon moi, on peut toujours faire mieux. Je pense que l'approche Équipe Canada dont j'ai parlé est essentielle pour réussir et pour garantir que chaque intervenant du système — chaque port — puisse mettre ses forces à contribution. Nous croyons que grâce à une approche coordonnée, nous serons en mesure d'atteindre nos objectifs de diversification commerciale et de stimuler le développement économique.

Au Port d'Halifax, nous nous concentrons sur une stratégie que nous appelons la stratégie des « grands navires ». Nous sommes le seul port de l'Est du Canada capable d'accueillir ces navires de grande taille. C'est là que nous pouvons apporter notre plus grande contribution: grâce à notre capacité d'accueil, ces navires ne sont pas contraints de contourner le Canada pour rejoindre les ports de la côte est des États-Unis. D'autres intervenants du système peuvent mettre leurs forces à contribution.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, madame Nguyen.

Merci, monsieur Fracassi.

Chers collègues, comme vous le voyez, un vote est annoncé. La sonnerie se fait entendre. J'ai besoin du consentement unanime pour continuer.

Je crois que nous avons le consentement unanime pour procéder à une autre ronde. M. Barsalou-Duval aura la parole pour six minutes. Ce sera ensuite au tour de M. Davies, suivi de Mme Miedema. Puis, M. Barsalou-Duval aura à nouveau la parole pour deux minutes et demie.

Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.

[Français]

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

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

Lors de la dernière rencontre du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, nous avons eu la chance de recevoir le président-directeur général du groupe Desgagnés, qui nous a parlé de l'existence d'une injustice qui a été mise en place par le gouvernement fédéral en ce qui a trait au transport d'acier. Le gouvernement a décidé de subventionner le transport d'acier par train, mais de laisser tomber le transport par bateau. Ça a entraîné une redirection des volumes qui devaient transiter par la voie maritime vers le réseau ferroviaire.

Tout à l'heure, monsieur Boisclair, vous avez mentionné qu'il existait de nombreux avantages au transport par bateau, notamment en matière de réduction des gaz à effet de serre. Ça permet aussi une efficacité, car on peut transporter plus facilement de grandes quantités de marchandises par bateau, comparativement au transport par train.

Comment percevez-vous cette décision du gouvernement de financer un mode de transport au détriment d'un autre, alors que ça vient nuire à des entreprises qui utilisent vos installations?

Luc Boisclair: Malheureusement, je ne pourrai pas commenter ça, car c'est hors de mon domaine d'expertise.

Xavier Barsalou-Duval: Vous attendez-vous à ce que ça ait un effet sur les marchandises qui vont transiter par la voie maritime?

Luc Boisclair: Nos prévisions pour la prochaine année sont similaires. Alors, nous ne prévoyons pas d'augmentation importante du volume de marchandises.

Xavier Barsalou-Duval: Avez-vous tenu compte de ces subventions dans les prévisions que vous avez faites, ou est-ce trop récent?

Luc Boisclair: Je ne pourrais pas vous le dire. C'est probablement trop récent.

Xavier Barsalou-Duval: D'accord.

Ne pensez-vous pas qu'une telle décision politique va avoir des effets?

Luc Boisclair: Je ne suis pas au courant de ces tractations.

Xavier Barsalou-Duval: D'accord.

J'ai une autre question pour vous.

L'été passé, un paquet de bateaux ont été pris dans le fleuve. Le port de Montréal a dû imposer des restrictions obligeant un certain nombre d'entre eux à alléger leur charge. J'aimerais savoir quel est votre rôle et comment vous entrevoyez l'avenir en ce qui concerne le niveau des eaux.

Qu'on le veuille ou non, on a l'impression que la diminution des niveaux d'eau est un phénomène de plus en plus fréquent. Est-ce un effet des changements climatiques?

Peut-on s'attendre à ce que la capacité portante du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs soit réduite dans les prochaines années?

Luc Boisclair: En effet, c'est un problème important. Les exemples que vous avez donnés sont en aval de la voie maritime, mais nous étions aussi à risque. Nous avons eu quelques semaines de réduction du tirant d'eau.

Ce que nous faisons, c'est que nous représentons l'industrie à la Commission mixte internationale, qui gère les débits d'eau qui viennent du lac Ontario. Notre rôle, en tant qu'exploitant des voies navigables, est de représenter l'industrie maritime à ce forum.

• (1810)

Xavier Barsalou-Duval: De votre côté, avez-vous des prévisions ou une idée des répercussions futures que ça pourrait avoir sur la capacité des ports?

Luc Boisclair: Il y a plus de variabilité en raison des changements climatiques. Certaines années, il y aura des semaines où les niveaux d'eau seront bas, ce qui apportera des restrictions. C'est difficile de prédire la quantité, mais ça devrait être de plus en plus fréquent.

Xavier Barsalou-Duval: *A contrario*, j'ai l'impression que, au printemps, on voit de plus en plus souvent des niveaux d'eau très élevés. C'est peut-être parce que je ne connais pas bien ça, mais j'ai un peu de mal à m'expliquer qu'on ait si souvent des inondations au printemps et que, vers la fin de l'été, il arrive aussi souvent qu'il manque d'eau. Cela ne semble-t-il pas un peu contradictoire?

Luc Boisclair: Ça peut sembler un peu contradictoire, mais les inondations vécues autour de Montréal dans les dernières années ont été causées aussi par la rivière des Outaouais et par des aménagements d'eau autres que le fleuve. Ce n'est donc pas le seul facteur contributif.

Xavier Barsalou-Duval: Je présume que vous allez encore une fois me dire que vous vous attendez à ce que la fréquence des inondations s'accroisse.

Luc Boisclair: Les statistiques démontrent que, effectivement, les probabilités sont plus élevées.

Xavier Barsalou-Duval: De votre côté, en tant qu'organisme qui s'occupe de la voie maritime, est-ce que vous pouvez mettre en place des mesures pour atténuer tant les effets des bas niveaux d'eau vers la fin de l'année que les effets des niveaux d'eau très élevés au printemps?

Luc Boisclair: Nous travaillons avec les intervenants de l'industrie pour leur annoncer le plus tôt possible ces restrictions. Ils peuvent donc charger leurs bateaux en conséquence. C'est une mesure que nous prenons.

Nous prenons aussi des mesures pour les aider à naviguer dans des périodes où il y a des problèmes en ce qui a trait aux courants. Nous avons des outils opérationnels dans notre coffre pour optimiser les choses.

Xavier Barsalou-Duval: Envisagez-vous, par exemple, des travaux de creusement de la voie maritime ou de relèvement du niveau des eaux? Est-ce qu'il y a des travaux physiques auxquels nous devons nous attendre?

Luc Boisclair: Ce n'est pas le cas présentement.

Xavier Barsalou-Duval: J'ai une autre question pour vous, mais je pense que je n'aurai pas suffisamment de temps de parole.

Monsieur le président, si vous me le permettez, je vais utiliser le reste de mon temps de parole à mon prochain tour de parole.

Le président: C'est parfait. Je vais ajouter 40 secondes à votre prochain tour.

Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est au tour de M. Davies.

Monsieur Davies, vous avez la parole pour cinq minutes.

Fred Davies: Merci, monsieur le président.

En ce qui concerne le quai 18, vous avez dit que le projet était prêt à passer à la phase de mise en œuvre. Cela signifie-t-il que vous disposez de dessins techniques détaillés?

Luc Boisclair: Oui, nous avons un plan.

Fred Davies: Très bien. En ce qui concerne le plan et les formalités administratives, je me demande si nous pourrions mettre en place un partenariat public-privé. Les dessins sont-ils suffisants pour susciter l'intérêt d'un partenaire du secteur privé?

Luc Boisclair: Oui.

Fred Davies: D'un point de vue philosophique, je continue de penser qu'il s'agit d'un projet relevant de la Voie maritime, et que celle-ci devrait être responsable de ses propres actifs. Si nous parvenons à trouver un partenaire pour prendre en charge une partie des coûts, combien de temps faudrait-il à la Voie maritime pour intégrer cela à son système d'améliorations des immobilisations? Vous seriez toujours responsables du projet, n'est-ce pas?

Luc Boisclair: Oui.

Il s'agit d'un projet de construction de deux ans. Il faudrait probablement ajouter une année de planification.

Fred Davies: Je vais revenir à ma question initiale. Est-ce le seul quai du réseau qui soit actuellement classé comme abandonné?

Luc Boisclair: Il y en a d'autres, mais aucun projet n'est prévu pour ceux-là. Ils ont été abandonnés il y a plusieurs décennies.

Fred Davies: Celui-ci aussi a probablement été abandonné il y a 20 ans.

Avez-vous des projets pour ces autres quais? S'il y avait des fonds, le quai 18 serait-il votre grande priorité?

Luc Boisclair: C'est notre grande priorité.

Fred Davies: Les 22,7 millions de dollars prévus dans le Fonds national des corridors commerciaux représentent une autre source de financement du gouvernement. Il y a la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, et il y a Transports Canada, qui est propriétaire de tout. Nous disposons maintenant d'un fonds qui contribue au projet du quai 18. Je crains que si nous ne lançons pas rapidement ce projet, nous perdions le financement du Fonds national des corridors commerciaux.

Qu'en pensez-vous?

• (1815)

Luc Boisclair: Je partage cette préoccupation.

Fred Davies: Avez-vous la moindre idée du moment où ce financement disparaîtra?

Luc Boisclair: Non.

Fred Davies: Le projet du quai 18 ne figure aucunement dans votre budget d'immobilisations, n'est-ce pas?

Luc Boisclair: C'est exact.

Fred Davies: Je crois que votre budget d'immobilisations est d'un peu plus de 100 millions de dollars pour 2026.

Luc Boisclair: Il s'élève à 130 millions de dollars.

Fred Davies: Ces fonds ont-ils tous été alloués?

Luc Boisclair: Oui, tous les fonds ont été alloués. Cela commence le 1^{er} avril.

Fred Davies: Vous allez devoir vous occuper de quelques ponts dans les prochaines années. Si j'ai bien compris, le pont n^o 5 devra être remplacé à un moment donné, et ce projet devrait coûter à lui seul environ 120 millions de dollars.

Luc Boisclair: Oui, c'est exact.

Fred Davies: Savez-vous quand le pont sera remplacé?

Luc Boisclair: Le pont n^o 5 devrait être remplacé au plus tard dans 10 ans.

Il s'agit d'un projet d'approvisionnement et de construction de cinq ans.

Fred Davies: D'accord. Vous devrez donc évidemment demander du financement au gouvernement fédéral.

Luc Boisclair: En effet.

Fred Davies: Si vous demandez du financement pour un pont, pouvez-vous aussi en demander pour le quai? C'est un projet très important pour l'avenir de la ville de Port Colborne à bien des égards. En raison des terres qui y sont rattachées, la ville est située dans une zone de développement économique clé.

Ma dernière question porte sur les terrains aménageables du côté est, près de Ramey's Bend. Savez-vous de quel endroit je parle?

Luc Boisclair: Oui.

Fred Davies: Avez-vous l'intention d'entreprendre des travaux dans ce secteur?

Luc Boisclair: Nous n'avons pas de plan. Nous louons certains terrains, où il y a un potentiel de développement, mais nous n'avons pas prévu de dépenses d'immobilisations liées aux infrastructures autour de Ramey's Bend.

Fred Davies: D'accord. Merci.

Le président: Nous passons maintenant à Mme Miedema.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

Shannon Miedema: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Fracassi, je suis ravie de vous revoir, même si c'est virtuellement.

Merci beaucoup à nos deux témoins d'être ici.

Je suis heureuse de participer à cette réunion du comité des transports, car je suis très enthousiaste à l'idée que le Port d'Halifax puisse saisir pleinement les possibilités qui s'offrent à lui en cette période cruciale pour le Canada. Le gouvernement s'est fixé l'objectif audacieux de doubler les exportations du Canada vers d'autres pays que les États-Unis d'ici 2035.

Monsieur Fracassi, pourriez-vous parler un peu plus, pour mes collègues ici présents, du port et de ses activités? Il ne s'agit pas

seulement d'un lieu où transitent des navires. Le port joue un rôle dans la sécurité alimentaire et dans le transport, il dispose d'un élévateur à grains et il accueille même des bateaux de croisière. Pourriez-vous brosser un tableau de la situation, s'il vous plaît?

Fulvio Fracassi: Vous dites vrai. Le fret conteneurisé représente une grande partie des activités du port, mais nous faisons bien sûr beaucoup d'autres choses. Nous offrons par exemple des services à Richmond Terminals pour les marchandises non unifiées. De plus, le port d'Halifax est un port de croisière de premier ordre: 90 % des navires de croisière qui viennent dans le Canada atlantique s'arrêtent au port d'Halifax. Vous avez aussi mentionné l'élévateur à grains qui s'y trouve, et nous gérons d'autres biens immobiliers et actifs au nom du gouvernement.

Évidemment, c'est tout un écosystème qui gravite autour du port: les zones industrielles sont responsables de charger et de décharger le fret, et le service ferroviaire nous permet d'atteindre les grands marchés en un à trois jours, selon l'emplacement. Voilà qui donne une idée générale de ce que fait le Port d'Halifax et de son importance pour l'économie, non seulement pour la ville d'Halifax, mais aussi pour la province et pour le pays.

Shannon Miedema: Merci.

Si je ne me trompe pas, il y a quelques années, le Port s'est doté d'une grande vision pour 2050, et des études et des recherches ont été réalisées pour éclairer cette stratégie. Pouvez-vous nous parler des retombées sociales et économiques que le port apporte à Halifax et à la Nouvelle-Écosse? Y a-t-il un rapport que vous pourriez transmettre au comité à ce sujet?

• (1820)

Fulvio Fracassi: Notre plan d'infrastructure sur 50 ans, qui décrit la vision future pour le port, est consultable. Il comprend certains des éléments dont j'ai déjà parlé en ce qui concerne l'expansion des activités liées au fret conteneurisé. Il couvre la question du personnel et d'autres aspects de nos activités. Notre plan de développement durable est également disponible. Il décrit comment nous contribuons à la vie d'Halifax dans l'intérêt de toute la ville, de la province et de la région. Vous pouvez consulter ces plans, qui témoignent des effets positifs importants que le port a sur la région.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, nous avons réalisé une étude sur les retombées économiques du port. Celui-ci contribue à hauteur de plusieurs milliards de dollars au PIB et génère plus de 25 000 emplois, ce qui donne une petite idée des effets positifs que le port a sur la ville, la province et la région.

Shannon Miedema: De quoi avez-vous besoin de la part du gouvernement fédéral, du gouvernement provincial et, éventuellement, d'autres partenaires pour concrétiser votre vision?

Fulvio Fracassi: Selon moi, les investissements dans les infrastructures, entre autres aspects clés, sont absolument essentiels. Si nous voulons stimuler le développement économique et contribuer aux efforts de diversification commerciale du Canada, il faut investir dans les infrastructures. Nous serons ainsi en mesure de nous positionner pour aller chercher de nouveaux marchés.

J'ai déjà mentionné que nous fournissons des services à certains des plus grands navires qui font escale dans les ports canadiens. Nous devons renforcer nos capacités à ce chapitre. Actuellement, nous pouvons prendre en charge un seul navire surdimensionné à la fois. Nous devons être en mesure d'en accueillir davantage.

Le président: Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour trois minutes dix secondes.

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Monsieur Boisclair, je vais continuer mon échange avec vous.

Dans ma circonscription, notamment dans les villes de Varennes, Verchères et Contreccœur, qui, à moins que je ne me trompe, ne sont pas sur le territoire couvert par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, on vit un problème quand même majeur: le batillage causé par les navires commerciaux entraîne une érosion importante des berges. À certains endroits, on perd d'un à deux mètres de terrain par année. Les citoyens se plaignent depuis des années. Malheureusement, du côté du gouvernement fédéral, on fait la sourde oreille complètement. Il n'y a aucune volonté d'aider les gens aux prises avec ce problème.

Nous avons notamment demandé, dans un rapport produit par le passé, la mise en place d'un programme de protection des berges, comme ce qui a déjà existé dans le passé. Nous avons d'ailleurs déposé une pétition à cet effet aujourd'hui même à la Chambre. Nous avons fait un rapport de comité là-dessus.

J'aimerais savoir ce qu'il en est de votre côté, dans le territoire que vous couvrez. Votre territoire était couvert dans l'étude faite par le Comité sur ce sujet. Est-ce que ce sont des problèmes importants sur votre territoire?

Luc Boisclair: Dans notre territoire, non, ce n'est pas un problème important.

Xavier Barsalou-Duval: N'y a-t-il donc pas d'érosion?

Luc Boisclair: Il y a de l'érosion, mais elle n'est pas aussi importante que ce que vous venez de mentionner.

Xavier Barsalou-Duval: Comment travaillez-vous à prévenir l'érosion? Y a-t-il des mesures concrètes qui sont mises en place pour ça?

Luc Boisclair: Non, pas à ma connaissance.

Xavier Barsalou-Duval: Il n'y a donc pas de gestion de l'érosion à proprement parler.

Luc Boisclair: Non, il n'y en a pas dans le programme de gestion que nous administrons.

Xavier Barsalou-Duval: Est-ce que, à tout le moins, vous mesurerez les effets de ça?

Luc Boisclair: L'érosion se fait surtout dans les zones où il y a de la navigation libre, notamment sur des lacs. Bien que ce soit dans la voie maritime, ce ne sont pas des zones où on intervient.

Xavier Barsalou-Duval: Un autre sujet que j'aimerais aborder avec vous est la question des brise-glaces. Je pense que vous avez fait mention de leur importance.

On sait qu'il y a un vieillissement de la flotte de brise-glaces et que c'est un problème souvent soulevé par les entreprises du secteur maritime et par les chambres de commerce.

Est-ce que vous entrevoyez un problème ou est-ce que vous vivez déjà des problèmes présentement pour ce qui est des brise-glaces?

• (1825)

Luc Boisclair: C'est déjà un problème pour la saison de navigation existante. Il y a un problème de disponibilité. Même quand le brise-glace est là, il y a des problèmes de disponibilité de personnel pour le faire fonctionner de façon continue.

Xavier Barsalou-Duval: Est-ce que le problème est relatif au personnel ou au matériel?

Luc Boisclair: Ce sont les deux. Je voulais mentionner que, même quand...

Xavier Barsalou-Duval: Donc, il y a un problème en plus sur le plan du personnel.

Luc Boisclair: ... le brise-glace est présent, il n'est pas fonctionnel 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.

Xavier Barsalou-Duval: De quel genre de problèmes parlez-vous? À quel point est-ce problématique? Est-ce que vous auriez besoin de huit brise-glaces de plus, par exemple? Est-ce que la fin de vie de ceux qui sont là présentement est une préoccupation? Est-ce qu'il y a un problème du fait qu'il y a un large territoire à couvrir? Qu'est-ce que ça représente pour vous comme défi?

Luc Boisclair: Nous sommes en communication avec la Garde côtière justement pour définir exactement le besoin. Je pense que personne n'a vraiment établi le besoin.

Le problème, c'est le ralentissement. On réussit à faire passer les navires, mais on arrive à en faire passer deux ou trois par jour, justement parce qu'on est en attente du brise-glace pour venir briser la glace et ouvrir le chenail pour les navires.

Xavier Barsalou-Duval: Il y a donc un manque de capacité.

Le président: Malheureusement, il ne vous reste plus de temps de parole. Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Merci beaucoup, monsieur Boisclair.

[Traduction]

Merci beaucoup de vous être joint à nous, monsieur Fracassi. Au nom de tous les membres du comité, je vous remercie de nous avoir accordé de votre temps pour témoigner aujourd'hui.

Voilà qui conclut notre réunion, chers collègues. Je vous souhaite une excellente fin de journée.

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>