



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

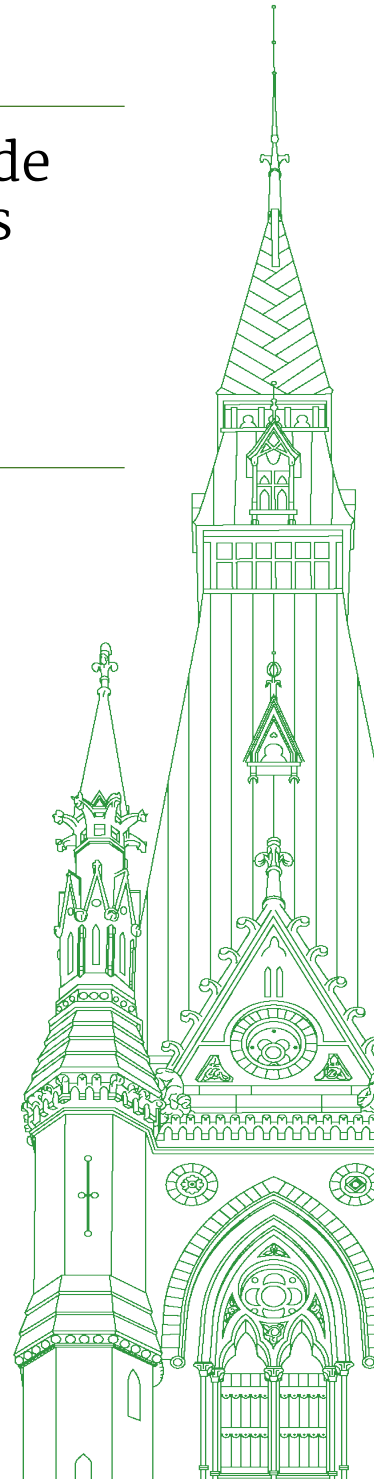
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 028

Le lundi 13 avril 2026

Président : Peter Schiefke



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

Le lundi 13 avril 2026

• (1100)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 28^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 11 décembre 2025, le Comité reprend son étude sur le soutien, la diversification et la modernisation des ports du Québec et du Canada. Conformément au Règlement, la séance d'aujourd'hui se déroule en format hybride.

Avant de continuer, j'invite tous les participants présents sur place à consulter les consignes inscrites sur les cartes posées sur les tables devant eux. Ces mesures visent à prévenir les problèmes de son et d'effet Larsen, ainsi qu'à protéger la santé et la sécurité de tous nos participants, y compris, bien sûr, nos interprètes. Vous remarquerez que sur la carte, il y a un code QR. Ce code renvoie à une courte vidéo de sensibilisation à cet égard.

Permettez-moi de formuler quelques consignes à l'intention de nos témoins et de nos membres.

Tout d'abord, avant de prendre la parole, veuillez attendre que je vous invite à le faire. Pour ceux qui participent par vidéoconférence, cliquez sur l'icône du microphone pour activer votre micro, et veuillez le désactiver lorsque vous ne parlez pas.

Pour ceux qui utilisent Zoom, en bas de votre écran, vous pouvez sélectionner le canal d'interprétation approprié: parquet, anglais ou français. Ceux qui sont dans la salle sont priés d'utiliser l'oreillette et de sélectionner la chaîne souhaitée.

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

Les membres présents dans la salle qui souhaitent prendre la parole sont priés de lever la main. Pour ceux qui sont sur Zoom, utilisez la fonction « Lever la main ». Le greffier et moi-même ferons tout en notre possible pour gérer correctement l'ordre des interventions. Nous vous remercions de votre patience et de votre compréhension à cet égard.

Distingués collègues, j'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue aux témoins de notre première heure. De la Coalition maritime canadienne, nous avons M. Derrick Hynes, président et directeur général par intérim. De l'Association des chemins de fer du Canada, nous avons M. Eric Harvey, président et directeur général. De l'Administration portuaire de Toronto, nous avons M. Atul Sharma, directeur principal des relations avec le gouvernement et les parties prenantes, qui se joint à nous par vidéoconférence.

Soyez les bienvenus.

Nous allons commencer par les déclarations liminaires de chacun. Monsieur Hynes, nous serez le premier. Vous avez cinq minutes.

Derrick Hynes (président et directeur général par intérim, Coalition maritime canadienne): Merci, monsieur le président. Mesdames et messieurs les députés, je vous souhaite le bonjour.

La Coalition maritime canadienne représente près de 100 employeurs et exploitants du secteur maritime privé, d'un océan à l'autre et le long du Saint-Laurent. Nos membres travaillent 24 heures sur 24 pour assurer la circulation des marchandises à l'entrée et à la sortie du pays, traitant ainsi plus d'un quart du total des biens échangés par le Canada.

Le statu quo n'est plus une option. Le Canada est aux prises avec une crise économique. Nous devons agir de toute urgence pour améliorer l'efficacité de nos infrastructures de transport. Il est impératif que nous n'hésitions pas à aborder les questions difficiles dans des domaines tels que la productivité du travail, les améliorations technologiques et la connectivité de la chaîne d'approvisionnement.

Nous avons formulé une série de recommandations regroupées en quatre thèmes.

Notre premier thème est la stabilité de la main-d'œuvre. Notre réseau de transport a subi 60 arrêts de travail au cours des deux dernières années. Certes, le droit de grève est un droit fondamental, mais personne ne saurait prétendre que la situation actuelle est acceptable. Les négociations collectives ne fonctionnent pas comme elles le devraient.

Le gouvernement a déjà étudié ce problème. La Commission d'enquête sur les relations de travail dans les ports de la côte Ouest a proposé des solutions. Bien que son rapport ait été publié il y a un an, aucun changement n'a encore été mis en œuvre. Deux recommandations pourraient s'avérer utiles.

La première est la mise en place d'une certification géographique des syndicats le long des ports de la côte Ouest. Cela permettrait, à l'instar de tous les autres grands ports du pays, de n'avoir qu'un employeur et qu'un syndicat, ce qui apporterait davantage de stabilité et de certitude à la table des négociations.

Pour replacer les choses dans leur contexte, précisons qu'à l'heure actuelle, les négociations se déroulent à seulement deux tables. Il en est ainsi en raison d'un accord volontaire entre les parties. Il existe un risque réel que ce nombre grimpe jusqu'à 39 tables au cours de l'année à venir. Cela pourrait facilement devenir chaotique. Selon le rapport de la commission d'enquête, « l'incertitude créée par la structure de négociation principalement volontaire des parties n'est pas compatible avec le besoin de fiabilité de la chaîne d'approvisionnement nationale du Canada ni avec la structure des autres ports au Canada ou dans le monde ».

Le rapport recommande également la nomination d'un médiateur spécial pour maintenir les parties à la table des négociations et les amener à trouver une solution. Les grèves et les lockout seraient suspendus pendant ce processus de médiation. Nous soutenons cette recommandation.

Notre deuxième sujet concerne la disponibilité de la main-d'œuvre.

Nous faisons face présentement à un problème de disponibilité de la main-d'œuvre imposé par le gouvernement. Les modifications législatives de la dernière décennie ont eu un effet tout simplement dévastateur sur la disponibilité des travailleurs. Un exemple en est le congé médical payé de 10 jours que le gouvernement a imposé. Il n'y a aucune autre administration en Amérique du Nord qui impose une telle exigence. Pour aggraver la situation, le gouvernement a imposé trois jours de congé personnel payé environ un an avant l'annonce des 10 jours de congé médical payé, ce qui fait 13 jours. La plupart de ces jours sont désormais pris sans que les employeurs puissent vraiment s'y opposer. Les données semblent indiquer que ces congés payés sont devenus des droits acquis selon le principe du « prenez-les ou perdez-les ». La difficulté de pourvoir les quarts de travail en main-d'œuvre est devenue monnaie courante.

Nous proposons quelques changements, dont le premier est une exemption pour le secteur du déchargement portuaire, car ce modèle d'emploi n'est pas compatible avec un tel avantage. Deuxièmement, si aucune exemption n'est accordée, nous proposons de réduire le nombre de jours de congé de 10 à 5. Troisièmement, les employeurs devraient être autorisés à exiger un certificat médical lorsqu'ils craignent des abus dans la prise de ces congés. La dernière recommandation est de ne pas permettre aux travailleurs de combiner ces congés avec des congés similaires.

Notre troisième sujet concerne le rendement.

Les membres de la Coalition maritime canadienne sont des entreprises du secteur privé qui souhaitent investir dans les infrastructures et la technologie. Des investissements publics devraient être faits lorsqu'il existe une analyse de rentabilité claire et que des partenaires du secteur privé sont présents. La modernisation des ports profite à tous; l'optimisation du débit contribue à augmenter le trafic et à multiplier les d'emplois.

Nous pensons également que le gouvernement peut contribuer à améliorer le rendement des ports grâce aux avancées suivantes: la numérisation des processus de l'Agence des services frontaliers du Canada concernant le dédouanement des conteneurs, l'obligation de documentation électronique tout au long du processus d'expédition et les mesures visant à soutenir le partage de données en temps réel entre les agences fédérales et les partenaires du secteur privé.

Notre dernier sujet concerne la gouvernance.

Nos membres souhaitent investir, mais le processus d'approbation des projets prend trop de temps. Tant à l'échelon fédéral qu'à l'échelon provincial, il y a souvent des examens, et ces derniers donnent lieu à de coûteux retards. Le Bureau des grands projets, récemment créé, pourrait être habilité à prendre la direction des examens de projets par l'intermédiaire d'une approche à guichet unique. En fait, si cela s'avérait plus approprié, les autorités portuaires elles-mêmes pourraient s'en charger dans le cadre de plans d'aménagement du territoire valides.

En ce qui concerne les autorités portuaires, la Coalition maritime canadienne est d'avis que leurs opérations devraient se faire avec plus de transparence et d'obligations redditionnelles.

Premièrement, des critères standard devraient être établis pour la fixation des loyers portuaires. À l'heure actuelle, la visibilité et la transparence dans ce domaine sont limitées.

● (1105)

Deuxièmement, il est nécessaire d'instaurer un code d'emprunt pour les administrations portuaires afin de rendre obligatoire la consultation des parties prenantes. Ce sont nos membres qui finissent par payer le coût de ces emprunts.

Troisièmement, il faudrait créer un document d'orientation qui énonce toutes les exigences en matière de consultation communautaire pour les projets portuaires. L'acceptabilité sociale est essentielle. Nous avons besoin d'un processus clair pour y parvenir.

Enfin, les administrations portuaires, au même titre que l'ensemble des acteurs de l'industrie maritime, devraient être tenues de déclarer toutes les activités de lobbying, par souci de transparence accrue à l'égard de la population.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hynes.

Nous passons maintenant à M. Harvey.

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

[Français]

Eric Harvey (président et directeur général, Association des chemins de fer du Canada): Merci, monsieur le président et membres du Comité.

À une époque où les droits de douane américains et l'évolution des politiques commerciales créent de l'incertitude, l'efficacité, la diversification et la modernisation de notre système portuaire n'ont jamais été aussi importantes. Comme plusieurs parties vous l'ont déjà expliqué, les ports du Canada ne sont pas des actifs isolés. Ils sont des éléments essentiels d'une chaîne d'approvisionnement intégrée qui soutient notre résilience économique et notre souveraineté commerciale. Renforcer les ports, c'est donc renforcer l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement qui relie le Canada aux marchés mondiaux.

Les chemins de fer canadiens font partie de cette chaîne d'approvisionnement et contribuent à l'effort collectif. Chaque jour, sur plus de 43 000 kilomètres de voies, les réseaux ferroviaires relient les fermes, les mines et les sites de production aux points d'exportation. L'an dernier, les chemins de fer ont transporté pour 400 milliards de dollars de marchandises, un volume atteignant un niveau record de 348 millions de tonnes métriques, dont la moitié était destinée à l'exportation par les ports canadiens. L'an dernier, les chemins de fer ont aussi enregistré le meilleur rendement jamais observé en matière de sécurité du transport de marchandises, en réduisant le taux d'accidents de 4,8 %. Il est important de souligner qu'il s'agit d'un système financé par le secteur privé. Les chemins de fer ont réinvesti 4,5 milliards de dollars dans leur réseau canadien, l'an dernier seulement, et plus de 35 milliards de dollars au cours des 10 dernières années.

[Traduction]

Lorsqu'il est question de diversification du commerce, d'accès à de nouveaux marchés et de renforcement de notre capacité d'exportation, nous sommes heureux de participer à la discussion, car les chemins de fer peuvent y contribuer. La bonne nouvelle, c'est que notre réseau ferroviaire est fort et résilient. Les chemins de fer canadiens comptent parmi les moins coûteux au monde en matière de tarifs moyens de transport de marchandises, ce qui aide les exportateurs canadiens à rester concurrentiels. Il subsiste toutefois un besoin de capacités portuaires supplémentaires.

Si nous tenons à accroître les exportations au-delà des États-Unis, nous devons accélérer l'approbation des projets en mettant l'accent sur le fond et les résultats, plutôt que sur les procédures. Un exemple simple, mais révélateur, concerne la manutention du grain au port de Vancouver. À l'heure actuelle, le grain n'est souvent pas chargé sur les navires lorsque les conditions météorologiques sont défavorables. Dans une région où il pleut souvent, cela a des conséquences bien réelles. Selon le port, cette situation réduit la capacité utile d'environ 7 %. L'industrie ferroviaire est néanmoins encouragée par les travaux qu'effectue Transports Canada, en collaboration avec les parties prenantes, dans ce dossier. Il est maintenant temps d'agir et de régler ce problème de capacité qui existe depuis longtemps.

Comme bon nombre de témoins qui ont comparu devant vous, nous sommes d'avis qu'il faut renforcer le climat d'investissement au Canada, dans l'intérêt de l'ensemble de l'économie. Les capitaux privés sont essentiels à la construction des infrastructures dont nous avons besoin, mais ils ne seront débloqués que dans des conditions concurrentielles.

Les États-Unis ont mis en place un amortissement permanent de 100 %, créant ainsi une forte incitation à investir au sud de la frontière. Le Canada doit uniformiser les règles du jeu et élargir la portée de la superdéduction à la productivité pour que tous les secteurs bénéficient d'un amortissement immédiat. Une telle politique permettrait de stimuler les investissements, de soutenir la productivité et de faire en sorte que les capitaux soient investis ici, chez nous.

Nous devons également examiner la stabilité de la main-d'œuvre. Au cours des trois dernières années, le secteur canadien des transports a connu plus d'une centaine d'arrêts de travail. En 2024 seulement, cela a entraîné la perte de plus de 1,3 million de jours de travail — un niveau inégalé depuis des décennies. Ces interruptions ont une incidence sur les entreprises, les travailleurs et la façon dont nos partenaires internationaux perçoivent le Canada. La fiabilité est primordiale.

Il est donc essentiel d'instaurer un cadre modernisé qui favorise un règlement rapide des différends, en particulier lorsque des risques de préjudice économique de plus grande envergure sont en jeu. Cela comprend la mise en œuvre rapide des recommandations de la Commission d'enquête sur les relations de travail, notamment l'accréditation à l'échelle de la Colombie-Britannique, l'évitement de négociations fragmentées et le recours à l'arbitrage exécutoire lorsque l'intérêt national l'exige.

Enfin, nous sommes d'accord avec les témoins du secteur portuaire pour dire qu'une gouvernance efficace exige des nominations diligentes au sein des conseils d'administration, parmi des candidats ayant une solide expérience de la chaîne d'approvisionnement. L'industrie ferroviaire appuie pleinement cette orientation.

Le Canada est bien placé. Nous produisons ce que recherchent les marchés mondiaux, et nous disposons d'une chaîne d'approvisionnement solide et intégrée qui relie la production intérieure à nos ports. Chaque maillon de ce système a un rôle précis à jouer. Il sera indispensable de veiller à ce que l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement fonctionne de manière fiable et concurrentielle pour accéder à de nouveaux marchés.

Merci.

• (1110)

[Français]

Le président: Merci, monsieur Harvey.

[Traduction]

Monsieur Sharma, vous avez cinq minutes.

Atul Sharma (directeur principal, Relations gouvernementales et avec les parties prenantes, Administration portuaire de Toronto): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de m'avoir invité à m'adresser au Comité des transports au sujet de la modernisation des ports. Il s'agit d'un sujet important qui arrive à point nommé, alors que nous cherchons des moyens de fonctionner de façon plus efficace et plus résiliente.

L'Administration portuaire de Toronto dessert le port de Toronto depuis plus de 150 ans. De nombreuses villes canadiennes se sont développées autour de leurs ports, et Toronto ne fait pas exception. Nous perpétons bon nombre des traditions issues de ces premiers jours, notamment la cérémonie du « haut-de-forme », où nous célébrons l'arrivée du premier navire océanique dans le port.

Bien que l'Administration portuaire de Toronto partage de nombreuses similitudes avec les 16 autres administrations portuaires canadiennes, elle se distingue d'une manière importante. En vertu de la Loi maritime du Canada, nous sommes la seule administration portuaire qui possède et exploite également un aéroport. Même si la croissance et l'avenir de l'aéroport ont récemment suscité de nombreux débats, je vais me concentrer aujourd'hui sur le port et ses possibilités de modernisation.

L'Administration portuaire de Toronto se veut une porte d'entrée pour les importations. Elle accueille chaque année plus de deux millions de tonnes métriques de matériaux en vrac afin d'alimenter l'économie locale. Parmi les principaux produits, mentionnons le sucre provenant d'Amérique centrale et d'Amérique du Sud, principalement destiné à l'industrie des aliments et des boissons; le sel, essentiel à la sécurité des routes de Toronto pendant l'hiver; le ciment, les agrégats et des produits comme les barres d'armature pour les projets de construction locaux.

L'utilisation du port pour les livraisons régionales permet d'éliminer environ 51 000 trajets de camions par année sur des routes et des autoroutes déjà congestionnées. Les activités liées au fret maritime et à l'exploitation de navires soutiennent directement près de 700 emplois au port de Toronto et génèrent près de 500 millions de dollars en retombées économiques.

Au-delà du transport de marchandises, le port sert également de point de rotation pour l'industrie des croisières des Grands Lacs. En 2026, nous prévoyons près de 50 itinéraires offerts par cinq compagnies de croisière, ce qui amènera plus de 20 000 passagers à Toronto. En tant que port de départ et d'arrivée, Toronto accueille des voyageurs qui y embarquent ou y débarquent, et qui y séjournent souvent quelques jours, contribuant ainsi à l'économie touristique locale.

Malgré une superficie limitée à 52 acres le long du front d'eau, nous entrevoyons un fort potentiel de croissance et d'expansion économique pour Toronto. Cette perspective a d'ailleurs été reconstruite par la Ville de Toronto dans son plan d'action économique de 10 ans, intitulé « Sidewalks to Skylines », ainsi que dans le dernier plan d'action économique de la mairesse.

Bien que le gouvernement fédéral ne protège pas directement les terrains à vocation d'emploi, une déclaration claire de principes et d'orientations pourrait témoigner d'un appui à la préservation des zones qui créent des emplois et qui facilitent le commerce national. Plusieurs mesures concrètes peuvent être prises par le gouvernement afin de soutenir et de moderniser les ports, tant à Toronto qu'à l'échelle nationale. Je les ai classées en quatre catégories: les conteneurs dans le corridor des Grands Lacs; la modernisation des infrastructures vieillissantes; l'accès aux capitaux — un point déjà soulevé par d'autres témoins; et l'amélioration de la gouvernance.

Le budget de l'année dernière a reconnu que le transport de conteneurs dans les Grands Lacs pourrait renforcer la résilience locale et stimuler la croissance économique en acheminant les conteneurs là où les marchandises sont réellement nécessaires. La région du Saint-Laurent et des Grands Lacs, qui s'étend sur deux provinces et huit États, représente la troisième économie mondiale. L'amélioration des opérations portuaires et de l'efficacité dans cette région contribuerait grandement à la prospérité économique. Le gouvernement fédéral pourrait également s'attaquer au problème des infrastructures vieillissantes, dont certaines ont près de 100 ans et ont désespérément besoin d'être remplacées ou réparées.

Une autre amélioration possible concerne la facilité d'accès aux capitaux pour les ports. Contrairement aux administrations aéroportuaires, qui peuvent investir en fonction de leur cote de crédit et de leur accès au financement par emprunt, les administrations portuaires doivent obtenir une autorisation gouvernementale pour augmenter leurs limites d'emprunt. Ce processus exige la présentation de demandes à Transports Canada, la collaboration du ministère des Finances, puis l'approbation finale du Conseil du Trésor, ce qui prend beaucoup de temps et peut s'échelonner sur des mois, voire des années.

Un autre domaine fortement alourdi par la bureaucratie est celui des nominations au conseil d'administration. Pour que le conseil d'administration soit efficace, il est essentiel que les nominations fédérales soient faites en temps opportun.

Ce ne sont là que quelques-uns des domaines où, selon moi, le gouvernement peut jouer un rôle déterminant. Je serai heureux de

poursuivre la discussion pendant la période des questions et réponses.

Je vous remercie de votre attention.

• (1115)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sharma.

Nous allons maintenant entamer la période des questions. À cette fin, j'ai le plaisir de céder la parole à M. Albas.

Monsieur Albas, vous avez six minutes.

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

Merci à tous nos témoins d'être des nôtres aujourd'hui et de nous faire profiter de leur expertise.

Je vais commencer par vous, monsieur Harvey. Je sais que votre association a établi un partenariat avec d'autres groupes de l'industrie pour souligner la nécessité d'une réforme réglementaire en général. À l'heure actuelle, les pouvoirs conférés au premier ministre et à son gouvernement par le projet de loi C-5 n'ont pas encore été pleinement mobilisés pour faire avancer les choses. Un nouveau bureau a été créé, mais aucun projet n'a encore été inscrit à l'annexe 1.

Selon vous, cet outil devrait-il être davantage mis à contribution? Qu'aimeriez-vous voir concrètement? Des centaines d'autres projets susceptibles de soutenir la croissance de votre industrie — notamment la construction de ponts, de tunnels et de ponceaux — doivent voir le jour, mais à l'heure actuelle, d'après ce que je crois comprendre, le cadre réglementaire en freine largement la mise en œuvre.

Eric Harvey: L'industrie ferroviaire, comme vous l'avez dit, n'est pas la seule à réclamer des approbations de permis plus rapides. Je pense qu'il s'agit d'une demande générale faite par la plupart des industries.

La coalition à laquelle vous faisiez allusion — soit la coalition « Moving Economies » — regroupe des représentants des secteurs maritime, minier, forestier, automobile, etc. Tout le monde s'entend sur le fait qu'au Canada, les délais d'approbation des projets sont longs. Comme l'a signalé l'OCDE, notre pays est à la traîne. Nous arrivons bons derniers à ce chapitre, ce qui est pourtant crucial.

Lorsque le projet de loi C-5 a été adopté, nous y avons vu, de manière intuitive, une avancée dans la bonne direction. L'objectif consiste essentiellement à centraliser les processus et à établir un guichet unique pour les approbations afin d'éviter les retards liés aux divers champs de compétence. À ce stade-ci, je dirais que nous demeurons convaincus que ce bureau donnera suite à ces engagements.

Dan Albas: D'après vous, faut-il adopter une approche plus globale à l'égard de la réforme réglementaire, au lieu de se limiter à des projets privilégiés qui, dans certaines régions du pays, pourraient être influencés par des considérations politiques ou des réseaux de relations?

• (1120)

Eric Harvey: À notre avis, l'accélération des projets devrait s'appliquer tant aux grands qu'aux petits projets. Je suis tout à fait d'accord pour dire que, parfois, les petites infrastructures pourraient avoir une grande incidence sur le débit.

Si vous pensez à la côte Ouest en particulier, où les gens affirment parfois que des investissements sont nécessaires, je dirais simplement... J'ai évoqué l'exemple du chargement du grain sous la pluie. Il s'agit d'un problème qui est relativement simple à corriger et qui permettrait d'augmenter la capacité de 7 %. De ce point de vue, nous aimerions croire qu'une telle initiative pourrait être accélérée, tout comme de nombreux autres petits projets.

Dan Albas: Parlant de petits projets, il y a le financement des corridors commerciaux. Beaucoup de sociétés ferroviaires ont reçu, ces dernières années, un appui gouvernemental pour la numérisation. Je suis sûr que cela a donné des résultats positifs de leur côté, mais je crois comprendre que les ports n'ont pas accès à cette information, de sorte qu'ils ne font pas partie intégrante d'un régime d'échange d'information. Est-ce aussi votre constat?

Eric Harvey: Je dirais qu'il existe certainement une bonne communication entre les chemins de fer et leurs clients. Autrement dit, les clients canadiens sont aujourd'hui très bien informés. Ils connaissent très bien leur chaîne d'approvisionnement. Les sociétés ferroviaires leur fournissent des outils. Ils disposent aussi de leurs propres outils, et il y a une communication constante. De ce point de vue, je dirais que cela fonctionne bien en général.

Cependant, la coordination entre les divers acteurs présents dans les ports est parfois l'aspect qui, selon nous, mérite une attention particulière, notamment en ce qui concerne le besoin d'établir des priorités en fonction de différents paramètres. C'est pourquoi, depuis longtemps, nous plaidons en faveur d'un échange accru des données de toutes les chaînes d'approvisionnement qui convergent vers un même port. Cela améliorerait la coordination et permettrait de déterminer plus efficacement quelles marchandises doivent être traitées en priorité.

Dan Albas: Il semble y avoir eu un problème de gouvernance concernant le Second Narrows Rail Bridge du CN, situé en Colombie-Britannique, qui a été fermé pendant environ quatre jours en février dernier. Vous avez indiqué que certaines priorités devaient être revues. Le fait est que ce problème de gouvernance a eu pour conséquence d'interrompre l'acheminement de notre énergie vers les marchés internationaux, alors même que c'est précisément ce que souhaite le gouvernement. Un seul élément d'infrastructure mineur a suffi à paralyser un pipeline qui avait été racheté par le gouvernement pour un total de 40 milliards de dollars.

Pensez-vous qu'il faille améliorer la collaboration stratégique entre les différentes parties prenantes — Transports Canada, le port de Vancouver, le CN et d'autres acteurs majeurs —, afin de veiller à ce que ce type de priorités soient mieux définies à l'avance?

Eric Harvey: En ce qui concerne le Second Narrows Rail Bridge en particulier, je sais très bien qu'il y a eu des échanges entre l'association que je préside et le CN au sujet de la gestion des horaires d'ouverture du pont, afin de faciliter la circulation ferroviaire, de faire en sorte qu'elle se déroule aux moments prévus, et d'optimiser ainsi nos capacités.

En ce qui concerne l'événement précis que vous évoquez, je pense qu'on peut dire sans se tromper que le CN a réagi très rapidement. L'entreprise a mobilisé d'importantes ressources. À notre avis, l'impact sur l'économie dans son ensemble n'a pas été si important. Il y a eu un léger fléchissement, mais d'un point de vue historique, le mois de février de cette année s'est avéré comparable à celui de l'année dernière. Bref, nous estimons que les données à cet égard sont demeurées assez stables dans le temps.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Harvey.

[Traduction]

Merci beaucoup, monsieur Albas.

Sur ce, nous allons à présent céder la parole à Mme Nguyen pour un total de six minutes.

Chi Nguyen (Spadina—Harbourfront, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Je tiens tout d'abord à remercier chaleureusement les témoins de leur présence parmi nous aujourd'hui. Leurs points de vue nous sont très utiles alors que nous examinons l'ensemble de l'écosystème de nos ports en tant que partie intégrante de nos infrastructures essentielles.

À titre de députée représentant une circonscription du centre-ville de Toronto, je constate directement à quel point le port de Toronto est essentiel à l'acheminement des marchandises vers notre région et notre ville. Ce port s'inscrit dans un système beaucoup plus vaste, grâce à son rattachement au corridor des Grands Lacs et à la stratégie commerciale générale du Canada, d'autant plus que nous cherchons à diversifier nos partenariats au-delà des États-Unis. Je souhaite axer mes prochaines questions sur la manière dont nous pouvons renforcer ce rôle, tant à l'échelle locale qu'au sein de l'infrastructure nationale.

Mes prochaines questions s'adressent aux représentants de l'Administration portuaire de Toronto. Compte tenu de la proximité du port avec les principaux réseaux routiers et ferroviaires, existe-t-il aujourd'hui des lacunes quant à l'intégration de ces systèmes? Quels types de mesures concrètes permettraient au port de Toronto d'améliorer l'efficacité de son fonctionnement au sein de la chaîne d'approvisionnement globale?

• (1125)

Atul Sharma: Il ne fait aucun doute que l'accès au réseau ferroviaire serait un atout majeur pour stimuler la croissance future du port. Historiquement, le port disposait d'un certain accès au réseau ferroviaire. Certains de ces réseaux d'embranchements et de lignes sont toujours en place, mais ne sont plus utilisés sur une base fréquente. Si nous pouvions les réintégrer au port de Toronto, cela contribuerait certainement à son intégration au sein du réseau global.

Il existe plusieurs liaisons fluviales autour de Toronto qui sont reliées au réseau ferroviaire. En réalité, il n'est pas si difficile pour nous de les emprunter et de profiter de cette possibilité.

Chi Nguyen: Compte tenu de la grande diversité des activités qui se déroulent sur le front de mer, je me demandais si vous pourriez nous faire part des pratiques et des approches efficaces que vous avez mises en place pour dialoguer de manière continue avec les parties prenantes, les résidents, ainsi que les différents partenaires communautaires.

Atul Sharma: En tant que société sous réglementation fédérale, l'Administration portuaire de Toronto assure également des fonctions de réglementation, et nous sommes en dialogue permanent avec les acteurs locaux pour mener ce type de discussions. Comme je l'ai déjà mentionné, nous occupons une position quelque peu particulière, étant également responsables d'assurer la gestion de l'aéroport de Toronto. De nombreuses discussions ont lieu au sujet du développement du port de Toronto, de son importance économique, ainsi que de ses liens avec l'aéroport de Toronto.

Un élément que nous constatons et dont nous sommes pleinement conscients, c'est le besoin en logements à l'échelle locale. Nous collaborons avec nos partenaires au sein de la coalition du front de mer pour déterminer comment garantir au mieux la construction de logements, tout en veillant à préserver un certain équilibre et à protéger les zones réservées à l'emploi, afin que les terrains industriels continuent également à servir l'économie locale.

Chi Nguyen: Grâce aux ressources mises à disposition de Toronto par le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux, le gouvernement fédéral réalise d'importants investissements dans les infrastructures facilitant les échanges commerciaux. Pourriez-vous nous dire si ce type d'investissements contribuerait à renforcer les capacités, et à réduire les embouteillages que l'on observe à Toronto?

Atul Sharma: Nous sommes entrain d'analyser très sérieusement le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux. Nous souhaitons déterminer quelles possibilités offre ce fonds concernant la gestion des 52 acres de terrain dont nous disposons, ainsi que dans le cadre d'autres projets innovants que l'Administration portuaire de Toronto pourrait mener en collaboration avec certains de nos partenaires locaux.

Bref, il s'agit d'une initiative du gouvernement fédéral que l'Administration portuaire de Toronto examine de très près, et qui est particulièrement appréciée.

Chi Nguyen: J'ai une dernière question pour M. Hynes.

Dans votre mémoire prébudgétaire, vous avez soulevé des questions concernant la productivité et les capacités de la main-d'œuvre. Vous avez évoqué certaines des recommandations ou modifications potentielles que nous devrions envisager afin d'améliorer la stabilité de la main-d'œuvre dans le secteur maritime. Souhaitez-vous profiter de votre témoignage devant le Comité pour nous soumettre d'autres recommandations en la matière?

Derrick Hynes: À notre avis, si nous devons formuler une seule recommandation à l'intention du Comité sur la manière dont nous pourrions avoir le plus grand impact en matière de stabilité de la main-d'œuvre pour l'année à venir, ce serait la mise en œuvre du rapport de la Commission d'enquête sur les relations de travail. Ce rapport contient des recommandations qui, selon nous, sont susceptibles d'améliorer le régime de relations de travail.

Cette année, les syndicats du port de Saint John et du port de Halifax vont entamer des rondes de négociation, puis ce sera au tour du syndicat du port de Vancouver un peu plus tard. Par ailleurs, le Syndicat des débardeurs du port de Montréal est actuellement en pleine procédure d'arbitrage exécutoire. Par conséquent, le risque demeure très élevé de nous retrouver aux prises avec des arrêts de travail comme en 2023.

L'alliance des organisations syndicales sur la côte Ouest est susceptible d'apporter une plus grande stabilité à ces négociations. Le recours à un médiateur spécial contribuerait à maintenir les parties

à la table des négociations, ce qui est précisément notre objectif. Nous souhaitons que les différentes parties parviennent à un accord sans paralyser toute l'économie canadienne, ce qui est inévitablement le cas en cas de blocage d'infrastructures de transport essentielles telles que les chemins de fer et les ports.

Le message que nous souhaitons adresser aux membres du Comité et au gouvernement dans son ensemble est le suivant: il faut suivre les recommandations de ce rapport. Il s'agit d'une solution particulièrement avantageuse, et qui ne coûte rien.

Chi Nguyen: Il ne me reste que quelques secondes, et je vais donc poser une dernière question au représentant de l'Administration portuaire de Toronto.

Monsieur Sharma, l'industrie des croisières sur les Grands Lacs est en pleine expansion. Dans ce contexte, pourriez-vous nous dire quels types d'investissements et de changements d'orientation contribueraient à renforcer la position du port de Toronto afin d'être en mesure d'accueillir davantage de navires de croisière?

Atul Sharma: En ce qui concerne la taille des navires et la fréquence des arrivées, l'une des contraintes physiques concerne le canal Welland, car les navires doivent être en mesure d'y accéder physiquement. Nous avons discuté avec des représentants de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent pour évaluer la manière de travailler ensemble pour résoudre ce type d'enjeux. En effet, nous prenons contact avec des sociétés de croisière afin de nous assurer que leurs prochains navires soient conçus pour accéder facilement aux Grands Lacs. Nous tenons parfois la région des Grands Lacs comme acquise, mais de nombreux voyageurs affichent complet deux ans à l'avance, principalement en raison de l'arrivée massive de touristes américains et européens.

• (1130)

Le président: Merci beaucoup, madame Nguyen, et merci, monsieur Sharma.

[Français]

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

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

Je remercie les témoins d'être des nôtres.

Je vais commencer par m'adresser à M. Harvey, de l'Association des chemins de fer du Canada.

Monsieur Harvey, vous avez mentionné, tout à l'heure, l'importance des réseaux ferroviaires, parce qu'ils sont connectés aux ports pour permettre de faire sortir et entrer des marchandises. Est-ce que vous considérez que la capacité ferroviaire qui existe actuellement permet de faire circuler de façon fluide les marchandises passant par les ports? Ma question sous-entend ceci: s'il y a un agrandissement d'un terminal portuaire à un endroit ou à un autre, est-ce qu'il y a des endroits où il existe déjà des goulots d'étranglement en ce moment et où ça pourrait être difficile à réaliser?

Eric Harvey: Si l'intention est de doubler les exportations vers les pays autres que les États-Unis, il est évident qu'il va devoir y avoir des investissements à plusieurs endroits, par exemple dans nos infrastructures et dans la chaîne logistique, y compris dans le rail.

À une grande échelle, on peut dire qu'il y a des capacités ferroviaires canadiennes disponibles dans l'Est comme dans l'Ouest du pays. Cependant, il est aussi évident que, si on veut doubler les volumes qui se déplacent d'est en ouest, on va devoir investir dans les infrastructures de façon ponctuelle, en se basant sur la demande précise qui découlerait de ces changements. En d'autres termes, les infrastructures actuelles sont adaptées aux volumes qui existent, mais si ces volumes sont destinés à doubler, il est évident qu'il va falloir investir dans telle commodité, dans tel port, etc.

Selon notre analyse, les forces du marché seraient probablement bien placées pour dicter l'endroit où ces investissements devraient se faire.

Xavier Barsalou-Duval: Justement, est-ce qu'il y a des endroits en particulier où on approche de la capacité maximale et qu'il faudrait surveiller? En a-t-on déjà repéré?

Eric Harvey: Évidemment, je suis très conscient du fait que, par exemple, les représentants du Port de Montréal vous ont dit qu'ils approchaient d'un certain seuil de capacité. Je crois qu'ils ont parlé de 85 %. Les représentants du Port de Vancouver ont aussi parlé du fait qu'ils avaient besoin d'investissements.

Xavier Barsalou-Duval: Ma question concernait surtout le secteur ferroviaire.

Eric Harvey: Je vous remercie de ce commentaire.

Ce qu'il faut bien comprendre, c'est que les chemins de fer ne vendent ou ne produisent pas ce qu'ils transportent. Ça veut dire que nous dépendons exclusivement de la demande de nos clients et du service à donner à destination.

Dans mes remarques d'ouverture, je parlais d'un système intégré. C'est vraiment quelque chose d'important, car, pour nous, dans le secteur ferroviaire, si on double les volumes, il va nécessairement falloir investir dans nos propres infrastructures, de la même manière que d'autres devront investir dans les leurs, notamment les ports, etc. Maintenant, comme je le disais, à quel endroit et dans quelle mesure il faudra investir dépendra, selon nous, de la demande du moment.

Xavier Barsalou-Duval: Donc, présentement, dans le secteur ferroviaire, il n'existe pas vraiment de goulots précis ou importants qui nuisent au trafic.

Cependant, qu'en est-il de l'avenir? La réponse n'était pas nécessairement claire pour moi. Est-ce qu'il y a des endroits précis où des investissements seront nécessaires s'il y a une augmentation du volume?

Eric Harvey: Je veux bien répondre à votre question, mais c'est difficile de le faire, car cette demande reste encore à se matérialiser. Une fois qu'elle va s'être matérialisée, nous allons voir à quel endroit la demande existe. Ce n'est pas quelque chose que nous pouvons prédire. Nous ne déterminons pas d'avance la demande pour nos services. C'est un peu le défi.

Je suis désolé de ne pas pouvoir répondre à votre question.

● (1135)

Xavier Barsalou-Duval: Je comprends un peu ce que vous voulez dire: vous ne contrôlez pas les endroits où les clients s'installent ni les endroits d'où viennent les volumes.

Eric Harvey: C'est sans compter la demande.

Xavier Barsalou-Duval: Je présume que, quand il y a un agrandissement ou l'installation d'un nouveau terminal portuaire, vous anticipez qu'il pourrait y avoir une demande supplémentaire.

Je sais que vous avez travaillé pour des compagnies ferroviaires. De façon générale, comment ça se passe à l'interne, ou même du point de vue de l'Association des chemins de fer du Canada? Est-ce qu'on investit avant l'arrivée des volumes, parce qu'on se dit que ça va être important d'avoir une chaîne fluide, ou est-ce qu'on investit une fois que les volumes sont là, parce qu'on ne veut pas dépenser des dollars pour rien?

Eric Harvey: Généralement, les décisions sont prises sur la base d'un dossier qui justifie l'investissement. Dans notre secteur, l'investissement dans les rails est très coûteux. Je parlais d'un investissement de 4,5 milliards de dollars seulement pour l'entretien, et d'investissements précis à quelques endroits pour l'an dernier seulement. On parle donc de 4,5 milliards de dollars en une année.

Je vous dirais simplement que, avant d'investir, les compagnies de chemins de fer s'assurent de la rentabilité de l'investissement. C'est évident.

Xavier Barsalou-Duval: Je comprends donc qu'on attend que la demande soit là ou à tout le moins que les signaux soient très clairs. On n'anticipera peut-être pas un investissement pour quelque chose dont on aura besoin dans 10 ans. On investit pour quelque chose qui viendra de façon prévisible.

Eric Harvey: Vous parlez de 10 ans. Pour moi, la question de la fenêtre est importante. Il y a un équilibre à atteindre. Je vous dirais que, si on ne fait qu'attendre pour investir dans les infrastructures, on va nécessairement manquer les occasions qui vont se présenter dans les prochaines années.

L'idée est qu'à plusieurs endroits, notre chaîne logistique est très proche de sa pleine capacité. Alors, si on attend la demande pour justifier ces investissements, il est possible qu'on manque des occasions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Harvey.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Sur ce, nous cédon à présent la parole à M. Muys.

Monsieur Muys, à vous la parole pour un total de cinq minutes, je vous prie.

Dan Muys (Flamborough—Glanbrook—Brant-Nord, PCC): Je vous remercie, monsieur le président, et je tiens à remercier également tous nos invités d'aujourd'hui.

Je vais adresser mes questions à M. Hynes et à M. Harvey.

Je souhaite d'abord revenir sur une question posée par ma collègue, Mme Nguyen, concernant les potentiels arrêts de travail. Vous avez tous les deux soulevé cet aspect, qui n'avait pas encore été abordé par nos autres invités dans le cadre de notre étude. Il s'agit pourtant d'un aspect important à approfondir, alors que nous préparons un rapport contenant différentes recommandations.

Tout d'abord, pourquoi est-il si important d'aborder ce type d'enjeux dès maintenant?

Eric Harvey: Ces enjeux sont très importants, car ils ont un impact réel sur la performance de notre économie.

Chaque fois qu'il y a un arrêt de travail dans le secteur ferroviaire ou portuaire, nos partenaires commerciaux doivent réacheminer leur trafic vers d'autres destinations. Si le trafic ferroviaire ou portuaire se retrouve paralysé au Canada, un autre pays se chargera de combler le vide.

Ces dernières années, en particulier, en ont malheureusement été une parfaite illustration. En 2024, le Canada a laissé passer de multiples opportunités économiques en raison des arrêts de travail dans le secteur ferroviaire et le secteur maritime. C'est une évidence. Sur le site Web de mon association, nous publions des données qui montrent que chaque fois qu'il y a un arrêt de travail, la diminution du trafic est immédiate; il s'agit d'une conséquence directe.

Bref, il s'agit d'enjeux qui concernent l'ensemble de l'économie canadienne. D'un autre côté, nous devons continuer d'offrir à nos employés de bonnes conditions de travail et des salaires décentes, et ne pas porter atteinte à leurs droits; d'un autre côté, nous devons préserver la stabilité et la vitalité de l'économie nationale.

Dan Muys: Je vais à présent m'adresser à M. Hynes.

Monsieur Hynes, je sais que vous avez formulé une recommandation concernant la mise en œuvre concrète du rapport, et que vous avez formulé d'autres recommandations. Parlez-nous un peu de la manière de procéder. Que devons-nous faire concrètement?

Derrick Hynes: Dans le but d'assurer une plus grande stabilité à court terme, notamment dans le secteur portuaire de la côte Ouest, nous proposons de mettre en œuvre les recommandations contenues dans le rapport de la Commission d'enquête sur les relations de travail. Actuellement, en vertu de l'article 34 du Code canadien du travail, si un groupe de syndicats souhaite négocier collectivement, il a le droit de demander l'autorisation d'aller en ce sens. Pour sa part, l'employeur ne dispose pas d'une telle possibilité.

Conformément aux recommandations de ce rapport objectif et indépendant, nous demandons que l'employeur soit autorisé à invoquer l'article 34 afin que les négociations se déroulent entre un seul syndicat et un seul employeur. À court terme, cela représente pour nous une solution assez simple et susceptible d'apporter davantage de stabilité. À mon avis, nous devons tout faire pour éviter une situation potentiellement chaotique à l'automne prochain, impliquant 39 tables de négociation réparties sur l'ensemble de la côte Ouest. Je ne pense pas qu'une telle situation soit souhaitable.

Pour faire suite aux remarques formulées tout à l'heure par mon collègue, nous avons traversé, au cours des deux dernières années depuis la fin de la pandémie de COVID, une période marquée par une grande instabilité à la table des négociations dans les secteurs de l'aviation, du transport maritime, et du transport ferroviaire. Nous avons assisté à un nombre considérable d'arrêts de travail. Évidemment, personne ici ne conteste le droit de grève, mais nous estimons qu'il doit y avoir certaines limites. Bref, nous devons parvenir à un certain équilibre afin de maintenir toutes les parties à la table des négociations, et éviter qu'éclatent de nouveaux arrêts de travail dont les conséquences risquent d'être très graves.

• (1140)

Dan Muys: Je vous remercie de vos réponses.

Monsieur le président, compte tenu des événements qui se déroulent à l'échelle mondiale et de la hausse du coût du carburant, qui a des répercussions sur l'industrie des transports — notamment sur le transport routier et sur d'autres parties de l'industrie — et,

bien sûr, sur l'économie dans son ensemble, je souhaite donner verbalement avis d'une motion qui indique ce qui suit:

Que, étant donné que:

la flambée des prix du pétrole fait grimper les coûts pour les familles et les entreprises canadiennes;

la hausse des prix du pétrole génère des recettes fédérales supplémentaires estimées entre 9 et 10 milliards de dollars par année;

ces recettes supplémentaires dépassent le coût de la suspension des taxes fédérales sur les carburants;

les coûts élevés de l'essence et du diesel font grimper le prix des biens essentiels dans l'ensemble de l'économie,

Le Comité informe la Chambre qu'il exhorte le gouvernement du Canada à:

suspendre immédiatement la taxe d'accise fédérale sur les carburants;

suspendre la TPS sur l'essence et le diesel;

éliminer définitivement la norme sur les combustibles propres et la tarification du carbone pour l'industrie;

Afin d'apporter un soulagement immédiat et réel aux Canadiens à la pompe, tout en réduisant les pressions sur les coûts dans l'ensemble de l'économie.

Merci, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie infiniment d'avoir présenté cette motion, monsieur Muys. Votre temps de parole est maintenant écoulé.

Je vais maintenant céder la parole à M. Lauzon.

Monsieur Lauzon, la parole est à vous.

[Français]

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

Je remercie les témoins d'être des nôtres.

Vous avez beaucoup parlé de plans de maintenance et de mise aux normes. Les chiffres sont impressionnants.

Monsieur Harvey, vous avez parlé de plus de 4,5 milliards de dollars investis pour l'entretien, et de déficits en matière d'infrastructures. Est-ce qu'on aurait avantage à entretenir le réseau ferroviaire qu'on a avant de penser à ajouter des services? Quelle est votre stratégie pour répondre à la demande et, en même temps, entretenir le réseau ferroviaire? Pouvez-vous nous parler un peu de ça?

Eric Harvey: Merci de votre question.

Je dirais que le réseau ferroviaire canadien est présentement très bien entretenu. De façon générale, le réseau qui existe est un réseau qui est utilisé. Il y a eu une rationalisation à la fin des années 1990, qui a fait que, maintenant, la majorité du réseau qui existe au Canada est utilisée, entretenue et conforme aux normes établies par Transports Canada.

Là où nous voyons une nécessité, c'est dans l'investissement pour augmenter de façon marginale la capacité ferroviaire lorsque la demande va le justifier dans des endroits très précis. Je parle toujours de la demande en tenant évidemment pour acquis qu'elle va augmenter. C'est ce que tout le monde souhaite.

C'est la raison pour laquelle nous demandons en particulier que l'allocation du coût du capital soit applicable à davantage d'industries, et pas seulement à l'industrie manufacturière. Ce serait vraiment utile pour augmenter la demande et la production dans tous les secteurs.

Au Canada, on a deux chemins de fer principaux, mais aussi des chemins de fer locaux. Ce sont des chemins de fer dont le réseau est plus petit et très localisé, mais je dirais qu'ils ont peut-être besoin d'un appui plus adapté à leur situation. Je parle ici d'un crédit d'impôt semblable à celui qui a été attribué par la province de l'Ontario l'an dernier. Il faut saluer cette mesure de l'Ontario et inviter le gouvernement actuel à reprendre ça et à l'étendre à tous les chemins de fer locaux au Canada.

• (1145)

Stéphane Lauzon: Merci beaucoup.

Monsieur Hynes, vous pourriez peut-être répondre à la question suivante. La façon dont notre réseau est construit sert peut-être davantage les États-Unis et nous fait dépendre d'eux pour notre chaîne d'approvisionnement et pour nos clients. Quand le premier ministre dit que les secteurs économiques du bois, de l'acier, des marchandises et des matières premières devraient devenir plus indépendants, est-ce que ça a des conséquences sur le réseau que vous représentez aujourd'hui?

[Traduction]

Derrick Hynes: Du point de vue des ports et du secteur maritime, nous estimons qu'il est important que nous considérions le système d'infrastructures de transport comme un écosystème et que, lorsque nous envisageons d'investir dans cet écosystème — qu'il s'agisse de chemins de fer, de routes, de ponts, d'entrepôts à l'intérieur du pays ou d'infrastructures portuaires —, nous le fassions de manière à bâtir l'avenir que le premier ministre s'efforce d'édifier.

Nous sommes bien sûr favorables à l'intensification des échanges commerciaux canadiens, et nous soutenons vivement les investissements particuliers qui nous permettront d'obtenir ces résultats.

[Français]

Stéphane Lauzon: Monsieur Harvey, quelle est votre perspective?

Eric Harvey: Ce que je dirais là-dessus, c'est que la plupart des infrastructures qu'on connaît maintenant ont été construites il y a plusieurs années. La réalité est que la croissance démographique, combinée à une croissance du produit intérieur brut — en d'autres termes, on produit plus aujourd'hui qu'il y a 50 ans — fait que, maintenant, dans plusieurs endroits, les infrastructures ont peut-être atteint leurs limites.

Tout à l'heure, en réponse à une question d'un de vos collègues, je parlais de la nécessité de voir loin, c'est-à-dire de ne pas seulement penser à aujourd'hui, mais d'imaginer que les infrastructures qu'on a besoin de construire serviront encore plusieurs années. Donc, c'est vraiment nécessaire de voir ça dans une perspective à moyen et à long termes. Il y a donc deux objectifs à atteindre.

Stéphane Lauzon: M. Sharma nous a indiqué des chiffres impressionnants liés au retrait d'un certain nombre de camions des routes, puisque ceux-ci ont des répercussions sur l'état des routes et sur la sécurité routière. Nous sommes justement en train de faire une étude sur le dossier « Chauffeurs inc. ».

Est-ce que, dans chacune de vos études et de vos réflexions sur le déploiement du réseau pour bien servir vos clients et travailler avec les ports, vous prenez en considération que chaque utilisation du transport ferroviaire représente un camion de moins sur la route?

On ne vous a pas entendu faire un témoignage dans le sens de celui de M. Sharma. Pouvez-vous nous en parler un peu?

Eric Harvey: Essentiellement, il est évident que, du point de vue de la consommation d'essence, le transport ferroviaire est un transport beaucoup plus efficace. On parle de quatre fois moins d'essence pour transporter le même trafic. Juste ça, c'est énorme.

Stéphane Lauzon: Vous voulez dire le même volume.

Eric Harvey: Oui.

Stéphane Lauzon: Qu'en est-il de la sécurité?

Eric Harvey: Comme vous venez de le dire, il est évident qu'un train de 150 wagons, c'est essentiellement 150 camions de moins sur la route. Nous jugeons que nous sommes donc stratégiquement bien positionnés pour effectuer un transfert de trafic, tout en gardant en tête que, si ce transfert se faisait, il y aurait nécessairement des demandes auxquelles il faudrait répondre.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Harvey et monsieur Lauzon.

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Je vais continuer avec vous, monsieur Hynes.

Nous avons reçu des témoins qui nous ont fait part de leur déception quant à certaines politiques du gouvernement fédéral dans le domaine maritime, notamment quant à des décisions relatives à la subvention pour le transport de l'acier.

D'ailleurs, il y a une aciérie chez nous, dans ma circonscription.

Dans le contexte des droits de douane américains, je comprends l'idée du gouvernement fédéral de mettre en place un système de subvention pour financer 50 % du coût de transport de l'acier par voie ferroviaire quand il s'agit de déplacer l'acier d'un endroit à l'autre au Canada. Malheureusement, cette subvention s'applique seulement au transport ferroviaire, et non au transport maritime. D'une certaine manière, ça vient créer une forme de concurrence déloyale, parce que les gens du transport maritime ne bénéficient pas de cette aide, alors que ce serait parfois plus efficace d'utiliser le transport maritime que le transport ferroviaire.

J'aimerais savoir si vos membres vous ont parlé de ça. Quelle est la position de votre organisation là-dessus?

• (1150)

[Traduction]

Derrick Hynes: À vrai dire, je ne suis pas très au fait de cet enjeu. Il semble logique que le secteur du transport maritime bénéficie également d'une telle subvention, mais il faudrait que j'en discute avec les membres de la coalition et que je vous transmette leur réponse par la suite.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Monsieur Harvey, si jamais l'inverse se produisait, c'est-à-dire si on décidait de subventionner le secteur maritime sans subventionner le secteur ferroviaire, est-ce que vous trouveriez ça normal qu'on fasse le choix délibéré de ne pas laisser les règles du marché s'appliquer, d'une certaine manière?

Eric Harvey: D'abord, il est important de noter que ce n'est pas une subvention au secteur ferroviaire. Ce qu'on comprend ici, c'est qu'il s'agit d'une subvention que le gouvernement a choisi de donner à deux secteurs économiques touchés par les droits de douane américains: le bois et l'acier. C'est important de le noter: initialement, ce n'est pas quelque chose qui a été fait à la demande de l'industrie ferroviaire. Cependant, on comprend qu'il y a tout simplement une dynamique où le gouvernement veut appuyer certaines industries qui sont touchées par les droits de douane américains.

Par ailleurs, vous parliez du marché. Selon moi, la question qui n'a pas eu de réponse dans cette conversation est: quel est le volume? Ce que j'ai compris, c'est que, par exemple, il y a une préoccupation par rapport au transport de l'acier jusqu'en Colombie-Britannique, qui ne peut évidemment pas se faire par bateau. Par ailleurs, il y a aussi le transport du produit forestier qui, là encore, dépend des dynamiques de marché local. Il y a une source en Ontario et une source dans l'Ouest, en Colombie-Britannique et dans une partie de l'Alberta. Tout ce que je veux vous dire, c'est que, selon nous, la mesure qui s'applique est d'abord une mesure temporaire qui vise à appuyer des industries qui souffrent. C'est comme ça que nous l'avons compris.

Le président: Merci, monsieur Harvey et monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous allons maintenant céder la parole à M. Lawrence.

Monsieur Lawrence, vous avez la parole pendant cinq minutes.

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

Mes questions sont destinées à M. Sharma.

Je vais mettre plus particulièrement l'accent sur l'aéroport Billy Bishop. Bien entendu, le gouvernement Ford a annoncé son intention de l'agrandir. Si j'ai bien compris, cet aéroport est actuellement régi par un accord tripartite auquel participe l'Administration portuaire de Toronto, c'est-à-dire votre organisation. À quels obstacles le gouvernement Ford se heurtera-t-il s'il décide en effet de mettre en œuvre le projet d'agrandissement de l'aéroport Billy Bishop?

Atul Sharma: Vous avez raison, l'aéroport est régi par un accord tripartite dans lequel nous intervenons, tout comme la ville de Toronto et le ministère des Transports, qui représente le gouvernement fédéral.

Étant donné que les municipalités relèvent des provinces, il appartient à la province et à la municipalité de déterminer qui sera le représentant. Ce modèle de gouvernance comprend trois parties parce qu'il y avait dans le passé des bancs de sable dans cette zone que notre organisme prédécesseur, la Commission du havre, a fait combler. À l'origine, ces bancs de sable appartenaient à la ville de Toronto.

Le terrain que nous avons remblayé nous appartenait et nous appartient toujours. La représentation est assurée par l'Administration portuaire de Toronto, dans 78 % des cas, par la ville de Toronto dans 20 % des cas, et par Transports Canada dans environ 2 % des cas.

En ce qui concerne les obstacles, le gouvernement Ford devra certainement régler la question directement avec la ville.

Philip Lawrence: L'une des autres parties concernées est, bien sûr, Transports Canada et le gouvernement fédéral. Le ministre MacKinnon s'est montré quelque peu évasif quant à savoir s'il sou-

tiendrait cette initiative, en affirmant qu'il allait collaborer avec la province « pour tracer la voie à suivre ». Ce sont littéralement ses paroles, ce qui est loin d'être un feu vert.

Si Transports Canada ne soutient pas l'agrandissement de l'aéroport Billy Bishop, cela pourrait-il mettre un terme aux projets d'agrandissement?

Atul Sharma: C'est tout à fait possible. Vous vous souvenez sans doute qu'en 2015, une autre proposition avait été présentée par les trois parties. La ville et, à l'époque, Porter Airlines avaient formulé cette proposition, mais le gouvernement fédéral avait décidé de ne pas autoriser la réouverture de l'accord tripartite pour y donner suite. Bien entendu, cela avait mis un terme à toute activité relative à cette proposition à l'époque.

Si le gouvernement fédéral décidait de s'opposer à l'agrandissement de l'aéroport, cela mettrait certainement un terme au projet. Je tiens toutefois à souligner que le gouvernement a bel et bien investi environ 30 millions de dollars dans la mise en place d'un service de précontrôle douanier à l'aéroport. Il a également pris récemment certaines décisions concernant Pickering.

• (1155)

Philip Lawrence: Monsieur Sharma, quelle serait la prochaine étape? Quelles autorisations faut-il obtenir pour que cet avion puisse décoller, pour ainsi dire?

Atul Sharma: Je crois que, dans le cadre de la prochaine étape, il faudrait que la province et la ville désignent le représentant au titre de l'accord. Une fois cette question réglée, les trois parties se réuniraient pour examiner les grandes lignes du futur projet d'aménagement.

Philip Lawrence: Je vous remercie de vos réponses, monsieur Sharma.

Je vais adresser ma dernière question à M. Hynes.

J'ai l'impression que vous qualifiez un éventuel arrêt de travail d'« alarme d'incendie », si le gouvernement fédéral ne prend aucune mesure. Vous avez dit que cela fait un an que le rapport a été publié. Cela correspond presque exactement au moment où le nouveau gouvernement libéral a été mis en place, et vous n'avez observé aucune action à cet égard de la part du gouvernement fédéral. Est-ce bien le cas?

Deuxièmement, vous pourriez peut-être étoffer certaines des autres réponses. Si un arrêt de travail venait à se produire dans un avenir proche, quelle incidence à long terme cela aurait-il sur l'économie canadienne?

Derrick Hynes: Ce rapport a été amorcé sous le gouvernement précédent. Il a été commandé par un ancien ministre du Travail à la suite de la grève de 13 jours qui a touché les ports de la côte Ouest en 2023 et qui a eu des répercussions considérables sur l'économie.

Ce rapport, rédigé par deux experts externes, est le fruit de près d'une année d'analyse. Ils ont formulé une série de recommandations. Il y en a sept au total, et quatre d'entre elles portent sur l'accreditation régionale, c'est-à-dire le cadre qui régit les négociations sur la côte Ouest et qui tient compte des idées des intervenants concernant des améliorations qui pourraient être apportées pour renforcer la stabilité dans cette région. La question du médiateur spécial est un aspect des recommandations dont l'objectif serait de maintenir les parties à la table des négociations.

Ce rapport a été achevé puis rendu public il y a environ un an. Je ne saurais trop insister sur le fait que nous n'avons cessé de plaider en faveur de la mise en œuvre de ses recommandations. Nous ne pensons pas qu'elles soient très difficiles à mettre en œuvre. Elles offrent une solution simple et peu coûteuse.

Pour répondre à votre deuxième question, c'est avant tout une question de réputation. M. Harvey en a parlé tout à l'heure. Ces arrêts de travail nuisent gravement à la réputation du Canada. Les entreprises se tournent vers d'autres transporteurs, et certaines d'entre elles ne reviennent pas. Nous avons des concurrents tout le long de la côte, dans les ports de l'est et de l'ouest, qui veulent offrir ces services et s'occuper d'expédier ces produits, et il s'agit parfois de contrats à long terme. Lorsque nous perdons ces contrats, ces clients ne reviennent pas.

Nous souhaitons simplement que nos activités soient plus stables. Nous voulons que les parties restent à la table des négociations afin de conclure des conventions collectives qui répondent aux besoins du syndicat et de l'employeur.

Le président: Je vous remercie infiniment, messieurs Hynes et Lawrence.

Enfin, pour la prochaine intervention, nous allons donner la parole à M. Kelloway.

Vous avez la parole, monsieur.

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

Mes questions seront destinées à MM. Harvey et Hynes.

Jusqu'à maintenant, dans le cadre de notre étude, nous avons interrogé les responsables d'un nombre non négligeable de ports de la côte atlantique, qui ont tous souligné l'importance du transport ferroviaire pour renforcer leur compétitivité. J'ai également discuté avec les responsables des ports de la côte Est. Ils n'ont pas comparu devant nous, mais ils ont tenu les mêmes propos. Je me demande donc, du point de vue du Canada atlantique, où en est l'état de préparation du réseau ferroviaire, pour ainsi dire.

Monsieur Harvey, vous avez évoqué la nécessité de ne pas attendre pour construire des infrastructures. Nous devons les construire dès maintenant. J'aimerais savoir si vous pourriez tous les deux me donner une idée des priorités en matière de transport ferroviaire, de l'état actuel du réseau ferroviaire et des mesures à prendre pour garantir que les ports du Canada atlantique restent réellement compétitifs.

Eric Harvey: En ce qui concerne le service ferroviaire vers le Canada atlantique — de la côte Ouest à la côte Est —, il y a sans aucun doute des capacités disponibles. Il y a deux compagnies ferroviaires nationales: l'une dessert divers ports, dont celui d'Halifax, et l'autre dessert le port de Saint John, au Nouveau-Brunswick. Nous croyons comprendre qu'à l'heure actuelle, ces deux ports en particulier ne fonctionnent pas à plein rendement et que, par conséquent, s'il y avait des possibilités de croissance, ces deux compagnies ferroviaires interviendraient et répondraient à cette demande.

• (1200)

Mike Kelloway: En ce qui concerne la situation actuelle du réseau ferroviaire, quelle note donneriez-vous aux chemins de fer du Canada atlantique? Leur attribueriez-vous un A, ce qui signifierait qu'aucun changement n'est nécessaire, ou plutôt un B, un C, un D, un E ou un F?

Eric Harvey: Écoutez, je ne suis pas sûr de vouloir évaluer...

Mike Kelloway: Vous n'êtes pas obligé de leur attribuer une note, mais pourriez-vous me donner votre avis à leur sujet?

Eric Harvey: J'ai l'impression que, premièrement, les corridors ferroviaires sont déjà en place et que les infrastructures existantes semblent répondre à la demande.

Cette question rejoint un peu ce que je disais tout à l'heure: si la demande venait en fait à augmenter considérablement, toutes les infrastructures nécessaires seraient déjà en place et disponibles. Il faudrait simplement améliorer progressivement ce qui existe déjà afin de répondre à cette demande. C'est ainsi que je vois les choses. En d'autres termes, les chemins de fer seraient déjà en place et prêts à prendre en charge le trafic vers la côte Est.

Mike Kelloway: Je vous remercie de vos réponses.

Je voudrais aborder quelques aspects de vos recommandations, car je les ai trouvées très intéressantes.

Je suis originaire de l'île du Cap-Breton, et je viens d'une famille de travailleurs syndiqués. La plupart des biens que je possède aujourd'hui auraient été impossibles à accumuler sans un syndicat fort et un secteur privé robuste, dans lequel mon père a travaillé pendant de nombreuses années comme mineur de charbon. Ces conditions m'ont apporté beaucoup d'avantages. En même temps, d'après votre témoignage concernant les défis liés à la chaîne d'approvisionnement, il est clair que la stabilité de la main-d'œuvre, en particulier, a fait défaut.

Vous avez évoqué ce que nous avons manqué en matière d'occasions de faire des affaires avec des entreprises qui utilisent le transport ferroviaire. Je ne sais pas si ces pertes sont quantifiables ou non, mais je voudrais commencer par parler du potentiel commercial.

Vous avez tous deux parlé avec beaucoup d'éloquence des occasions manquées. En ce qui concerne les entreprises qui auraient pu envisager de s'implanter au Canada ou de s'établir quelque part sur la côte Est, dans le Centre du pays ou sur la côte Nord, pourriez-vous nous donner une idée de l'incidence — en citant un exemple si cette incidence n'est pas quantifiable — que la situation a eue sur notre capacité à attirer des entreprises, un aspect qu'aucune fiche signalétique ne met en évidence?

Derrick Hynes: Je ne pense pas que l'on puisse quantifier ces pertes aujourd'hui. Toutefois, lorsque je m'entretiens avec nos membres, ils me confient que leurs homologues étrangers sont de plus en plus au fait de l'instabilité récente de l'emploi au Canada, et qu'elle ne nous fait pas bonne presse. Je pense que nous avons là une occasion en or, en cette période très difficile, de positionner le Canada en tant que lieu propice aux affaires, à l'importation et à l'exportation, mais nous devons renforcer la stabilité de la main-d'œuvre.

Nous ne devons pas nuire aux syndicats, je suis donc tout à fait d'accord avec vous sur ce point. Nous devons mener des négociations collectives mûres, respectueuses et raisonnables, au cours desquelles nous trouverons des compromis et parviendrons à des accords. Nous devons mettre fin à cette série de grèves qui ont des conséquences très lourdes, et nous pensons que la seule façon d'y parvenir est d'apporter quelques changements au système et de tout mettre en œuvre pour que les parties restent à la table des négociations.

Si toutes les solutions échouent et que les négociations dans les secteurs clés de la chaîne d'approvisionnement semblent avoir atteint une impasse lors d'un cycle de négociations donné, nous devrions alors recourir à un autre mode de règlement des différends pour parvenir à un accord.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kelloway.

Messieurs Hynes, Harvey et Sharma, je tiens à vous remercier. Malheureusement, notre temps est écoulé. Nous devons accueillir un autre groupe de témoins.

Monsieur Harvey, si vous souhaitez formuler d'autres remarques, je vous invite à les transmettre par écrit à notre greffier; nous les ajouterons aux témoignages.

Sur ce, je tiens à vous remercier tous les trois d'avoir contribué à cette étude très importante.

Chers collègues, nous allons suspendre la séance pendant quelques minutes afin que le greffier puisse préparer la salle pour le prochain groupe de témoins.

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

- (1200) _____ (Pause) _____
- (1220)

Le président: Nous reprenons la séance.

Chers collègues, j'aimerais souhaiter la bienvenue à notre deuxième groupe de témoins d'aujourd'hui. Nous accueillons aujourd'hui M. John Grech, directeur du développement commercial chez Picton Terminals, ainsi que Mme Lorna Campbell, de la Port of Sydney Development Corporation.

Bienvenue à vous deux. Passons directement à vos observations liminaires.

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

John Grech (directeur, Développement commercial, Picton Terminals): Merci, monsieur le président, et honorables membres du Comité. Nous vous sommes très reconnaissants de nous donner l'occasion de participer à votre étude.

Je suis ici aujourd'hui au nom de Picton Terminals, une installation en eaux profondes privée située à l'extrémité est du lac Ontario. Créé à l'origine dans les années 1950 pour servir de terminal maritime de chargement de boulettes de minerai de fer, ce site a fonctionné jusqu'à la fin des années 1970. En 2014, cette propriété a été rachetée par Doornekamp Construction, qui souhaitait qu'elle joue à nouveau un rôle important dans la chaîne d'approvisionnement canadienne.

Depuis l'acquisition de cette installation, Picton Terminals a investi plus de 50 millions de dollars dans la modernisation du port et pour garantir le respect des exigences environnementales et réglementaires. Nous avons réussi à mettre en place des solutions logistiques sur mesure pour des partenaires comme Kimco Steel, Parrish & Heimbecker et Windsor Salt. Ce port, qui était autrefois inutilisé, devrait accueillir plus de 500 000 tonnes de marchandises en 2026.

Dans le contexte économique actuel, qui se caractérise par la fragilité de la chaîne d'approvisionnement, l'évolution des relations commerciales et la nécessité croissante de faire preuve de rési-

lience, l'importance de consolider le réseau de transport canadien n'a jamais été aussi évidente. Le transport maritime reste un élément essentiel et sous-exploité de ce réseau.

La Voie maritime du Saint-Laurent fonctionne en deçà de sa capacité. Cette sous-utilisation exerce une pression croissante sur les réseaux ferroviaires et routiers, ce qui contribue à la pénurie de chauffeurs et à la congestion sur les corridors principaux. Il s'agit là d'indicateurs systémiques d'une dépendance excessive à l'égard des transports terrestres.

Le transport maritime est la solution naturelle de désengorgement. Le développement des corridors maritimes améliore l'efficacité logistique globale, réduit les coûts et les émissions, prolonge la durée de vie de nos infrastructures routières et renforce la sécurité en atténuant la congestion. Cependant, alors que nous avons accordé une attention particulière au développement de l'infrastructure routière et ferroviaire, nous n'avons pas appliqué la même approche systémique à notre réseau maritime. Les flux de conteneurs, par exemple, continuent d'être concentrés dans un nombre limité de grands ports de transbordement. Ces ports sont essentiels, mais ils sont également soumis à une pression croissante. À mesure que la congestion augmente, l'efficacité du système diminue et l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement nationale devient plus vulnérable.

Le Canada a su faire preuve d'une grande efficacité dans le transport de marchandises en vrac via le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent, mais nous accusons toujours un retard dans le domaine du transport maritime par conteneurs. Cette situation n'est pas due à des facteurs géographiques, mais à la conception du réseau.

Le Canada ne dispose que d'un nombre limité de points d'entrée pour les conteneurs, dont la situation ne reflète pas la répartition de la population et de l'activité économique. Les marchandises à destination du Canada transitent déjà de plus en plus souvent par les ports américains et les corridors terrestres. Si cette tendance se poursuit, le Canada risque de devenir de plus en plus dépendant des points de passage étrangers pour ses propres flux commerciaux.

Si les investissements dans les infrastructures existantes, y compris les projets d'extension comme celui de Contrecoeur, sont importants, le simple fait d'étendre les nœuds existants ne suffit pas pour mettre en place un réseau national résilient. Une approche plus efficace consisterait à étendre le réseau. Dans le bassin des Grands Lacs, où vivent environ neuf millions de Canadiens, on trouve des installations situées à des endroits stratégiques qui pourraient compléter les points d'accès existants, notamment Thunder Bay, Goderich, Windsor et Picton.

Picton Terminals bénéficie d'une situation géographique unique entre Montréal et Hamilton. Cette installation bénéficie d'un accès direct au lac Ontario et de la proximité de la partie est de la région du Grand Toronto. Ce site est propice au transport maritime de conteneurs sur de courtes distances. Son utilisation permettrait de réduire chaque année de plusieurs millions de kilomètres le trafic routier sur l'autoroute 401, réduirait la congestion et améliorerait l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement.

Il ne s'agit pas là d'une simple hypothèse. Picton Terminals et Parrish & Heimbecker viennent de mener à bien un important projet d'extension, dans le cadre duquel ils ont investi environ 50 millions de dollars de capitaux privés pour accroître leur capacité de manutention maritime. Nous permettons ainsi d'acheminer plus efficacement vers les marchés mondiaux environ 1,2 million de tonnes de produits agricoles, notamment du blé, des céréales et des légumineuses. Les camions parcourent des distances plus courtes, la congestion routière et portuaire est réduite et les coûts de la chaîne d'approvisionnement sont moins élevés. Cet exemple montre ce que le Canada peut accomplir lorsqu'il conçoit son système maritime comme un réseau plutôt que comme un ensemble de points d'accès isolés.

En conclusion, Picton Terminals ne demande pas que l'on remplace les ports existants, mais qu'on les complète. Nous demandons au Canada d'exploiter pleinement le potentiel de son réseau maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Nous sollicitons deux recommandations précises. Tout d'abord, le gouvernement fédéral doit réaliser des investissements ciblés afin de renforcer la capacité des infrastructures maritimes dans des installations sous-utilisées comme Picton, pour que celles-ci bénéficient d'un traitement équivalent à celui des administrations portuaires canadiennes. Deuxièmement, l'Agence des services frontaliers du Canada devra accorder rapidement une désignation et un soutien afin de permettre le traitement des conteneurs.

• (1225)

Le Canada a l'occasion d'établir un réseau portuaire plus équilibré, plus résilient et plus efficace, qui tienne compte des lieux où vivent les Canadiens, des flux de marchandises et des zones de croissance future. Picton Terminals est prêt à contribuer à cet effort.

Merci de votre attention. Je répondrai volontiers à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Grech.

Nous allons maintenant donner la parole à Mme Campbell.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

Lorna Campbell (présidente et directrice générale, Port of Sydney Development Corporation): Je vous remercie, monsieur le président et chers membres du Comité, de me donner l'occasion de comparaître aujourd'hui.

Je m'appelle Lorna Campbell. Je suis ingénieure professionnelle et présidente-directrice générale de la Port of Sydney Development Corporation.

La Port of Sydney Development Corporation est un organisme à but non lucratif autofinancé qui a été créé en 2002. Notre conseil d'administration est composé de représentants de la communauté, notamment des Premières Nations de Membertou et d'Eskasoni ainsi que de la municipalité régionale du Cap-Breton. Je suis ici pour vous parler, en m'appuyant sur notre expérience directe, des mesures concrètes qui doivent être prises pour soutenir, diversifier et moderniser les ports canadiens.

Le port de Sydney est un port en eau profonde abrité, accessible toute l'année, situé sur la côte nord-est de l'île du Cap-Breton. Nous sommes stratégiquement situés à environ dix kilomètres de la route orthodromique de l'Atlantique Nord. Sydney domine le détroit de Cabot et constitue véritablement la porte vers le Nord.

Sydney est un port public détenu par le gouvernement fédéral. Les terrains submergés restent la propriété du gouvernement fédéral, tandis que les actifs portuaires ont été soit transférés, soit vendus. Il n'existe pas d'autorité locale unique officiellement chargée de la gestion et de la coordination de l'ensemble du port. Les recettes générées par l'activité portuaire ne sont pas systématiquement réinvesties dans le port. Des lacunes persistent dans les infrastructures essentielles, ce qui limite notre capacité à nous développer et à être compétitifs.

Le conseil d'administration du port s'est fixé comme priorité de résoudre les problèmes de gouvernance qui perdurent depuis des décennies à Sydney. Le conseil municipal de la municipalité régionale du Cap-Breton soutient à l'unanimité la création d'une autorité portuaire locale, la société portuaire étant reconnue comme l'acteur local fédérateur chargé de promouvoir la modernisation de la gouvernance en collaboration avec Transports Canada. Ce degré de cohésion reflète à la fois l'urgence de l'enjeu et les opportunités qui s'offrent à nous. Sans une gouvernance portuaire efficace, nous risquons de passer à côté de ces opportunités et de voir les échanges commerciaux et les investissements se détourner vers d'autres destinations. D'un point de vue général, la modernisation des ports canadiens ne concerne pas seulement l'infrastructure, mais aussi la gouvernance, la connectivité et la capacité de réinvestir et d'être compétitifs à l'échelle mondiale.

Les ports servent de point d'entrée, et les chemins de fer relient le Canada aux marchés mondiaux. Nous constatons régulièrement que les ports dotés de liaisons ferroviaires intégrées sont en mesure d'acheminer les marchandises plus efficacement, d'attirer des investissements plus importants et d'accéder à des marchés nationaux et internationaux plus vastes. Sans réseau ferroviaire, même les ports bien situés ont du mal à rester compétitifs, malgré leurs avantages géographiques, qui sont évidents dans le port de Sydney.

À Sydney, nous mettons en place un modèle de gouvernance concret qui répond aux besoins du pays. Nous proposons la création d'une autorité portuaire locale pour le port de Sydney dans le cadre d'un accord de gestion conclu avec Transports Canada. Selon ce modèle, la propriété et la compétence fédérales ne changeraient pas. Toutefois, une autorité locale serait chargée de coordonner les opérations, d'accroître l'efficacité et de réinvestir les recettes générées par l'activité portuaire.

Il est important de noter que ce modèle comblerait une lacune existante en matière de gouvernance et servirait de catalyseur pour faire progresser la planification stratégique et les investissements portuaires. Il permettrait d'accéder plus directement à de nouveaux marchés mondiaux, de soutenir les industries émergentes comme celles de la production éolienne en mer et des minéraux essentiels, de renforcer les capacités de défense et d'améliorer la résilience globale de la chaîne d'approvisionnement du Canada.

Sans réforme de la gouvernance, les investissements dans les infrastructures manquent de coordination et ne sont pas viables à long terme. Sans connectivité, la réforme de la gouvernance ne peut pas générer de croissance économique. Les deux doivent aller de pair.

Du point de vue fédéral, trois mesures concrètes peuvent contribuer à exploiter cette opportunité. Nous vous recommandons ce qui suit: Tout d'abord, mettre en place et soutenir des modèles d'entente de gestion qui permettent la gestion des ports par les autorités portuaires au niveau local; deuxièmement, mettre en place un financement transitoire sans obstacle afin d'accélérer les investissements portuaires stratégiques et la mise en place d'opérations locales durables, afin de combler le fossé entre les contraintes actuelles et l'autosuffisance à long terme; troisièmement, envisager les liaisons ferroviaires et intermodales comme des éléments essentiels de la modernisation portuaire.

En conclusion, le port de Sydney n'est pas une opportunité théorique. Il s'agit d'un exemple, soutenu au niveau local et prêt à être mis en œuvre, qui illustre comment le Canada peut dès aujourd'hui moderniser la gouvernance portuaire, renforcer les chaînes d'approvisionnement et favoriser la diversification commerciale. Avec les bons outils, ce modèle pourrait être reproduit dans d'autres régions du pays.

Merci. J'ai hâte de répondre à vos questions.

• (1230)

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

Nous entamons maintenant notre série de questions avec M. Lawrence.

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

Philip Lawrence: Je vous remercie beaucoup.

Mes questions s'adresseront à vous, monsieur Grech. Je suis allé au port de Picton, et il est étonnant de voir ce que les fonds privés, l'entrepreneuriat et les propriétaires ont réussi à accomplir là-bas. J'aimerais vous dire un grand merci de la part de quelques agriculteurs de Northumberland, dans ma circonscription. Ils sont très reconnaissants.

J'aimerais donner aux gens un aperçu des services que le port de Picton fournit actuellement et pourrait fournir à l'avenir. Pour ceux qui ne viennent pas de l'Ontario, les navires arrivent actuellement de la Voie maritime du Saint-Laurent, et Picton se trouve sur la rive nord du lac Ontario. Ces navires passent littéralement par Picton, Northumberland et Cobourg — et de nombreuses autres collectivités — et se rendent à Toronto ou à Hamilton, ou même plus loin, où leurs marchandises sont déchargées et ensuite transportées par camion dans les collectivités de l'Est de l'Ontario.

Est-ce exact? Ai-je raison de croire que des gains d'efficacité considérables pourraient être réalisés en déchargeant plus de marchandises à Picton et dans d'autres ports locaux?

John Grech: Vous avez tout à fait raison. Comme je l'ai dit plus tôt, il s'agit de créer un autre noeud au sein du réseau.

À mesure que notre population se disperse, les itinéraires d'autobus changent et nos navetteurs changent aussi. Nous allons là où se trouvent les navetteurs. Compte tenu de l'emplacement du terminal de Picton, il y a certainement beaucoup de marchandises qui passent devant cet endroit avant de faire le trajet en sens inverse.

Et ce n'est pas tout, car il y a même des navires qui passent par Picton. C'est drôle, car lorsqu'un représentant de Parrish & Heimbecker est venu examiner notre site pour déterminer si l'entreprise devrait ou non y construire des installations céréalières, un navire

était justement en train de décharger de l'acier. Le représentant de P&H a regardé son téléphone et a dit: « Vous savez, ce navire va à Hamilton pour charger des céréales. Si nous avions déjà construit ces silos, ce navire aurait déchargé l'acier, serait resté à cette installation, aurait rechargé les céréales et serait reparti vers les marchés internationaux. Nous aurions pu éviter que ce navire se rende jusqu'à Hamilton et fasse tout le chemin du retour. »

Philip Lawrence: Je vous remercie.

L'une des demandes que vous formulez — et qui, je crois, est en suspens depuis quelques années — consiste à autoriser votre port à recevoir des conteneurs. Pour recevoir des conteneurs, il faut le soutien de l'ASFC et, plus précisément, de ses services d'inspection. Je crois que vous avez même offert d'appuyer financièrement un tel projet, mais l'ASFC a rejeté votre demande, malgré les retombées évidentes qui pourraient être engendrées pour les collectivités environnantes de la baie de Quinte, dans ma région, à Belleville et dans d'autres collectivités de l'Est de l'Ontario. Est-ce exact?

John Grech: Oui, c'est exact.

Philip Lawrence: Quel type de soutien précis serait nécessaire? Je suis sûr que les députés du gouvernement ici présents aimeraient dire au ministre, M. MacKinnon, que c'est un moyen très facile d'accroître la diversification du commerce, qu'ils sont censés appuyer.

• (1235)

John Grech: Oui, certainement. Nous avons seulement besoin de la présence d'agents de l'ASFC sur les lieux. Le port de Windsor, le port de Goderich et le port de Johnstown ont demandé la même chose. L'Agence a insisté sur le fait qu'elle n'a pas la main-d'œuvre nécessaire pour un tel projet.

À un moment donné, nous avons offert d'assumer le coût de cette main-d'œuvre. Nous étions prêts à payer les agents qui se rendent sur les lieux pour faciliter la circulation de ces conteneurs. À un moment donné, un navire était en route pour le port de Picton, mais il a été refusé trois jours avant son arrivée, simplement parce que les agents de l'ASFC ne pouvaient malheureusement pas être présents ce jour-là.

Philip Lawrence: Merci beaucoup, monsieur Grech. Je vous suis reconnaissant. J'espère sincèrement, de façon non partisane, que les députés libéraux de l'autre côté ont entendu cela, car il s'agit d'une solution simple et économique qui pourrait grandement aider l'Est de l'Ontario, y compris la circonscription de baie de Quinte.

Je vais maintenant présenter un avis de motion. Je demanderais aux députés libéraux d'écouter la motion très attentivement, car nous l'avons formulée de manière très précise et ciblée. Je pense que c'est une motion assez simple, et j'espère que lorsque nous la présenterons, nous obtiendrons le soutien unanime, car elle est très ciblée.

Voici la motion:

Que, étant donné que, le 25 mars 2026, le président-directeur général de la Banque de l'infrastructure du Canada a déclaré que si le Comité souhaite obtenir une réponse, il s'efforcera de lui en fournir une et a ajouté qu'il est toujours à la disposition du Comité lorsqu'il s'agit de fournir de l'information sur les modalités de remboursement du prêt accordé par la Banque au projet éolien de la rivière Mersey;

a) Le Comité ordonne à la Banque de l'infrastructure du Canada de lui fournir les documents non caviardés sur les modalités de remboursement du prêt accordé au projet éolien de la rivière Mersey dans les 72 heures suivant l'adoption de la présente motion; et

b) Que le Comité donne instruction au président d'assigner le président-directeur général de la Banque de l'infrastructure du Canada à comparaître devant le Comité dans les cinq jours de séance parlementaire suivant l'expiration du délai de 72 heures, si la Banque ne produit pas les documents complets et non caviardés sur les modalités de remboursement.

Nous ne demandons pas qu'on nous envoie un million de documents. Notre demande est très ciblée. Pratiquement aucun motif d'ordre commercial ne peut être invoqué pour éviter de divulguer ces renseignements. Il s'agit d'un secteur très réglementé, et tous ces renseignements devraient être rendus publics.

Comme je l'ai dit, nous avons formulé une demande très ciblée, et j'espère que nous obtiendrons un soutien unanime pour ces modalités de remboursement, ne serait-ce que pour apporter des éclaircissements.

Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lawrence. Vous avez presque parfaitement respecté le temps imparti. Bravo, monsieur.

La parole est maintenant à M. Kelloway.

Vous avez la parole. Vous avez six minutes.

Mike Kelloway: Je vous remercie, monsieur le président.

Mes questions s'adressent à Mme Campbell.

Tout d'abord, je tiens à vous remercier, vous et votre conseil d'administration, ainsi que votre personnel, passé et présent, du travail que vous avez accompli dans le dossier du port. Je tiens également à remercier le maire, M. Clarke, et les conseillers, ainsi qu'Eskasoni et Membertou.

À titre d'information, le port de Sydney est réputé pour son trafic de croisière, mais je sais que vos motivations et vos objectifs vont bien au-delà de ces considérations. J'aimerais que vous présentiez au Comité la situation actuelle du port de Sydney en ce qui concerne les possibilités à court et à long terme en matière de diversification commerciale.

Lorna Campbell: Sydney est réputée pour son industrie des croisières. L'île du Cap-Breton est une île magnifique, et nous travaillons en collaboration avec les ports du Canada atlantique, qui sont nos ports partenaires. C'est chez nous que l'on trouve le violon géant appelé Big Fiddle, que certains d'entre vous connaissent peut-être.

Les croisières génèrent environ 70 millions de dollars de retombées économiques directes et indirectes pour l'île, mais ce n'est pas la seule activité du port de Sydney. En effet, le port de Sydney héberge Marine Atlantique, la société qui offre le service obligatoire en vertu de la Constitution de relier Terre-Neuve-et-Labrador au reste du Canada tout au long de l'année. Le port reçoit aussi du charbon destiné à la centrale électrique de Nova Scotia Power pour la production d'énergie, et notre terminal reçoit des produits pétroliers. Il y a donc beaucoup d'activités dans le port et les environs.

Il est important de souligner l'annonce récente de la Garde côtière canadienne selon laquelle le port de Sydney serait le site privilégié pour l'aménagement de la base d'entretien des brise-glaces de classe polaire. C'est une annonce importante pour le port de Sydney. Cette base serait aménagée juste à côté de l'Académie de la Garde côtière canadienne.

Sydney a de vastes terrains à aménager. Nous prévoyons un développement accru dans les domaines de l'approvisionnement et du soutien dans le Nord, de la défense et des services maritimes, et

nous avons observé une activité importante en matière de soutien aux projets éoliens extracôtiers le long de la côte nord-est des États-Unis.

Ce sont donc les possibilités qui se présenteront à court terme, selon nous, pour Sydney. Nous devons donc moderniser notre gouvernance, afin d'être en mesure d'appuyer tous ces développements potentiels, ainsi que les exploitants actuels.

● (1240)

Mike Kelloway: Parlons du modèle de gouvernance, puisque vous venez d'y faire allusion et que vous en avez parlé dans votre déclaration préliminaire. Vous souhaitez devenir une administration portuaire locale.

Quels sont les avantages d'une administration portuaire locale comparativement à la structure que vous avez maintenant? Pourriez-vous nous parler des avantages d'une administration portuaire locale par rapport à ce que vous avez actuellement dans le cadre des objectifs du port de Sydney?

Lorna Campbell: Comme je l'ai déjà dit, le port de Sydney est un port public. Le gouvernement fédéral demeure propriétaire des terres submergées, mais au fil des ans, les biens fédéraux situés à terre ont été soit vendus, soit cédés.

Nous sommes sous la direction du groupe des ports de Transports Canada, mais Transports Canada a une présence locale limitée sur place. La société portuaire pour laquelle je travaille est un organisme sans but lucratif, et nous sommes l'autorité portuaire du port de Sydney ou nous en sommes responsables en l'absence d'une autre présence dans le port. Nous voyons des possibilités et des parties prenantes qui souhaitent entreprendre des projets, mais il n'y a pas de groupe unificateur ou ce que j'appellerais un catalyseur pour unifier, promouvoir et défendre les intérêts de chacune de ces parties prenantes.

Nous souhaitons créer une administration portuaire locale financée par les revenus générés par les activités portuaires, mais ces revenus sont actuellement versés dans les recettes générales de Transports Canada. Il y a donc une lacune à combler à cet égard.

En 2024, nous avons présenté une proposition concernant le désaisissement et la possibilité de participer au Programme de transfert des installations portuaires, mais nous ne sommes pas admissibles à ce programme parce qu'il n'y a pas d'actifs fédéraux, à l'exception des terres submergées, qui nous permettent de répondre à ces critères.

Nous ne sommes pas une administration portuaire canadienne, et nous ne répondons pas non plus aux critères pour être une administration portuaire canadienne. Nous proposons donc cette voie pour tenter d'établir une gouvernance qui confère un contrôle local par l'entremise d'une entente de gestion avec Transports Canada qui sera essentiellement conforme à la Loi maritime du Canada, mais qui permettra d'atteindre les objectifs de la Politique maritime nationale.

Mike Kelloway: Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Il vous reste 10 secondes.

Mike Kelloway: Je tiens à vous remercier, madame Campbell, ainsi que les gens du Cap-Breton qui vous ont accompagnée. Je sais que c'est une initiative importante pour la communauté. Le maire, les conseillers, les chefs et vous appuyez le port et tout ce qu'il est appelé à devenir. Je vous suis très reconnaissant de votre présence aujourd'hui.

Lorna Campbell: Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kelloway.

Merci, madame Campbell.

[Français]

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Je voudrais parler de mon malaise relativement à la manière dont les choses se passent en ce moment au Comité. Depuis plusieurs semaines, nous faisons défiler les représentants des ports, un peu comme des ballerines, et nous leur faisons chanter la partition libérale pour entretenir le narratif selon lequel tous les pays du monde vont tout à coup s'arracher les marchandises produites ici et le nombre d'exportations va exploser, grâce à « l'effet Carney ». Les ports ne sont pas fous: ils flattent le gouvernement dans le sens du poil pour avoir de l'argent pour répondre à leurs besoins. Je les comprends.

Ce qui me fatigue un peu plus, c'est qu'on présente le cas du port de Montréal comme si ce dernier allait déborder de façon imminente alors que, dans les faits, c'est loin d'être le cas. En effet, ça fait plutôt 10 ans que les volumes au port stagnent. Ça ne bouge à peu près pas. Récemment, la tendance serait même vers la baisse. La question que je me pose est donc la suivante: est-ce que l'agrandissement du port de Montréal est nécessairement une urgence nationale? Moi, je n'en suis pas encore convaincu.

Ce qu'on nous dit, c'est qu'avec Mark Carney le magicien, tout va changer. Il ne faut pas poser de questions et il faut lui faire confiance. On nous dit que ça va bien aller. Moi, j'ai l'impression que, au bout du compte, ce qu'on nous demande, c'est un acte de foi. Au Québec, nous avons déjà joué dans ce film avec des gens comme Pierre Fitzgibbon, qui jouait au casino avec les fonds publics. On dit avoir une foule de projets pharaoniques, comme le port de Montréal et le TGV d'Alto. Bientôt, ça va être le tour des pipelines. Toutefois, pendant ce temps, nous n'avons pas de chiffres et nous avons un gouvernement qui fait de la comptabilité créative pour cacher son déficit astronomique.

Le pire, c'est que, la semaine passée, j'ai eu la chance, si on peut dire ça ainsi, de voir débarquer dans ma circonscription M. Carney et toute sa bande, sans avertissement, pour annoncer un investissement de 1,16 milliard de dollars pour le terminal de Contrecoeur. Pourtant, il y a quelques semaines, j'ai averti le ministre MacKinnon qu'il y avait beaucoup de problèmes à régler: l'érosion des berges, l'abandon du quai de Verchères, le réaménagement de la voie ferrée, qui est un défi pour les gens de Boucherville, et l'inquiétude liée à l'augmentation de la circulation ferroviaire. Sur le coup, M. MacKinnon semblait de bonne foi en me disant qu'il ferait un suivi et qu'il travaillerait avec moi pour régler ces dossiers. Cependant, malheureusement, il n'y a eu absolument aucun suivi. Au contraire, il a plutôt débarqué sans avertissement. Disons que ça commence un peu mal pour ce qui est de la collaboration.

Je ne me fais pas d'illusion: je sais que les libéraux ont l'intention de faire ce qu'ils veulent. De toute manière, c'est une question de

temps avant qu'ils se rafistolent une majorité. Cependant, j'aimerais quand même voir le gouvernement agir de bonne foi, et je pense qu'il n'y a absolument rien qui l'empêche de faire ça. Avant d'investir des milliards de dollars à l'aveugle, est-ce qu'on peut au moins avoir les hypothèses et les chiffres sur lesquels on se base pour dépenser ces fonds publics, afin qu'on puisse poser des questions et les valider? Finalement, il faut simplement savoir dans quoi on s'embarque. Il me semble que ce n'est pas trop demander et que c'est tout à fait raisonnable.

Ce qui est plus inquiétant encore, c'est que, pendant qu'on est en train de foncer tête baissée dans ce projet dont on ne sait même pas si on a vraiment besoin — peut-être que oui, peut-être que non, je ne suis pas encore convaincu —, trois départs assez intrigants à la direction du Port de Montréal viennent d'avoir lieu. En mars, le responsable du terminal de Contrecoeur, Paul Bird, a quitté son poste. En avril, il y a à peine une semaine et demie, la présidente-directrice générale, Julie Gascon, semble avoir été démissionnée. On n'a aucune idée de la raison pour laquelle elle n'est plus en poste. Ce matin, on a appris que le directeur des finances, Alban Fournier, avait quitté ses fonctions au Port. On n'a aucune idée de ce qui s'est passé. Cela dit, il me semble que lorsque le pilote et ses deux copilotes quittent l'avion en plein vol, il y a de quoi s'inquiéter. Personnellement, ça m'inquiète, et je pense que ça devrait aussi inquiéter les membres du Comité. Nous devrions tous nous demander ce qui se passe au Port. J'ai l'impression qu'il y a comme une crise.

J'ai donc deux motions à proposer ce matin, et j'aimerais les présenter aux membres du Comité. La première motion est rédigée ainsi:

Que la Banque d'infrastructure du Canada (BIC) et l'Administration Portuaire de Montréal (ADM) transmettent au Comité dans un délai de 30 jours une copie du contrat de financement relatif au prêt de 1,16G\$ accordé pour la construction du terminal de Contrecoeur, que la BIC transmette ses analyses de risque et les analyses financières ayant menées à l'octroi du prêt; qu'ADM dépose au Comité ses hypothèses de calcul soutenant la rentabilité du projet ainsi qu'une copie de son entente avec DP World lorsqu'elle sera conclue.

La deuxième motion est rédigée ainsi:

● (1245)

Que le Comité invite l'ancien responsable du terminal de Contrecoeur, M. Paul Bird, l'ancienne présidente-directrice générale du Port de Montréal, Mme Julie Gascon, ainsi que l'ancien directeur des finances du Port de Montréal, M. Alban Fournier, à comparaître dans le cadre de l'étude intitulée Soutenir, diversifier et moderniser les ports du Québec et du Canada.

J'aimerais maintenant que nous disposions de ces motions.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Nous pouvons débattre d'une seule motion à la fois.

Est-ce que nous pouvons commencer par l'une des deux?

Xavier Barsalou-Duval: Nous pourrions commencer par la deuxième motion que j'ai déposée, donc celle qui vise à inviter les trois personnes qui ont quitté leurs fonctions de façon impromptue.

Le président: C'est parfait.

Monsieur Lauzon, la parole est à vous.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

J'aimerais remercier mon collègue d'avoir déposé ces motions.

Nous sommes prêts à débattre de la deuxième motion. Pour ce qui est de la première, nous y reviendrons.

J'aimerais simplement que nous puissions débattre de la première motion à partir du 20 avril, c'est-à-dire lundi prochain, à condition que nous débattions de la deuxième motion aujourd'hui.

• (1250)

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Madame Lewis, vous avez la parole.

Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC): Mes préoccupations concernent la première motion, et je vais donc réserver mon temps de parole jusqu'à ce moment-là.

Le président: Chers collègues, nous sommes saisis de deux motions. Nous allons lancer le débat sur la deuxième motion.

Y a-t-il d'autres interventions au sujet de la motion ou sommes-nous prêts à voter sur cette motion?

Je pense que nous avons convenu, comme nous en avons discuté avant de reprendre les travaux, de débattre de la première motion lundi et de l'inscrire à l'ordre du jour.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, nous allons l'inscrire officiellement à l'horaire pour le lundi 20 avril.

Xavier Barsalou-Duval: C'est parfait.

Monsieur le président, cette façon de faire me convient, par respect pour les témoins qui sont ici aujourd'hui. Je comprends qu'ils ont des choses à nous dire et que nous voulons les interroger. Toutefois, je trouve qu'il est important d'en débattre et que ce soit à l'horaire lundi prochain.

Le président: Je suis entièrement d'accord avec vous.

Xavier Barsalou-Duval: Je pense que nous avons tous intérêt à avoir les chiffres et à savoir quelles sont les données, afin que nous puissions nous faire notre propre tête. En ce moment, c'est difficile d'y voir clair.

Le président: Sommes-nous tous d'accord pour voter sur la deuxième motion aujourd'hui, et pour débattre de la première le lundi 20 avril?

Je constate que ça convient à tout le monde.

[Traduction]

Chers collègues, nous allons voter sur la deuxième motion, qui a été présentée par M. Barsalou-Duval.

(La motion est adoptée.)

Le président: Il a été convenu publiquement que nous débattons de la première motion dans le cadre du premier point à l'ordre du jour le lundi 20 avril.

[Français]

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Chers collègues, la parole est maintenant à M. Albas.

Vous avez cinq minutes, monsieur.

Dan Albas: Je vous remercie, monsieur le président.

Je tiens à remercier nos deux témoins d'être ici aujourd'hui.

J'aimerais d'abord m'adresser au représentant de Picton Terminals.

Monsieur, permettez-moi tout d'abord de dire que le fait d'offrir d'assumer les frais liés à l'ASFC est non seulement un signe que vous êtes convaincus que votre port peut accueillir ces activités, mais que cela démontre également le sérieux de votre démarche au gouvernement et le fait que c'est absolument nécessaire.

Le gouvernement a parlé d'embaucher 1 000 agents de l'ASFC. J'imagine que vous souhaiteriez que quelques-uns d'entre eux soient affectés à Picton, n'est-ce pas?

John Grech: Oui, tout à fait.

Dan Albas: Je suis sûr que vous avez un plan d'immobilisations pour le développement de votre port. Avez-vous un plan pour l'agrandissement du port ou s'agit-il seulement du renouvellement de l'infrastructure pour le moment?

John Grech: Nous avons une vision d'ensemble, mais nos actions dépendent des occasions qui se présentent. Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, nous élaborons des solutions logistiques sur mesure pour nos partenaires portuaires. Nous avons constaté que les conteneurs sont très populaires. En fait, il y a une forte demande pour exporter des produits agricoles par conteneurs. Comme nous avons maintenant l'installation nécessaire pour traiter les produits en vrac, cela devient beaucoup plus facile.

Plusieurs agriculteurs nous ont demandé si nous allions adopter cette solution. Nous leur avons répondu que pour l'instant, cela n'a pas de sens. Ils font tout le trajet jusqu'à Brampton pour récupérer des conteneurs et, parfois, ils n'en obtiennent même pas un seul, puis ils reviennent chez eux, mais doivent y retourner le lendemain parce que les conteneurs ne sont pas disponibles.

Si nous pouvions créer cette plaque tournante là où se trouve la demande, ce serait beaucoup mieux. Nous savons ce que nous aimerions faire à Picton pour y parvenir. Malheureusement, nous sommes limités par l'espace sur les quais. Maintenant que Parrish & Heimbecker est là, nous nous attendons à recevoir de 20 à 25 navires cette année, et peut-être jusqu'à 60, car le port est en mesure de les accueillir. Nous avons besoin de plus de quais pour faciliter ces activités, car le temps, c'est de l'argent. Il est important que ces navires puissent entrer et repartir, et nous ne voulons pas créer des retards liés à la congestion dont tout le monde parle dans toutes les autres installations. Nous voulons éviter cela.

Dan Albas: Quelle est la meilleure façon d'y arriver? Y a-t-il un plan d'immobilisations privées ou êtes-vous à la recherche de partenariats au sein du gouvernement?

John Grech: Nous avons un tel plan, et nous avons aussi quelques partenariats. Nos partenaires ont laissé entendre qu'ils seraient prêts à investir dans ce projet. La société Sel Windsor et d'autres clients du secteur du sel ont exprimé cette préoccupation, mais nous espérons présenter une demande de financement dans le cadre du Fonds pour la diversification des corridors commerciaux.

Dan Albas: Je vous remercie, monsieur.

Je tiens à faire comprendre aux députés ministériels qui sont ici aujourd'hui que lorsqu'une personne demande au gouvernement de simplement faire son travail afin de pouvoir accroître ses activités au profit de sa région, c'est un excellent point de départ.

Monsieur le président, j'ai donné avis d'une motion que j'espérais que nous pourrions traiter rapidement au sujet de B'nai Brith et de sa demande de comparution. Je veux m'assurer auprès du greffier qu'elle est recevable. Je l'ai envoyée vendredi, soit le 10, et elle devrait donc être recevable. Oui, d'accord. Je voulais simplement m'en assurer.

Je propose:

Que, en ce qui concerne la motion adoptée par le Comité le 11 décembre 2025, le Comité invite des représentants de B'nai Brith à témoigner dans le cadre de son étude sur les défis auxquels sont confrontés les aéroports canadiens.

J'espère que c'est une question de bon sens. Ce sont les représentants de l'organisme qui nous ont écrit au départ pour nous dire que c'est un sujet important, et nous devrions donc envisager de les inviter à comparaître.

• (1255)

Le président: Voulons-nous en discuter maintenant?

Dan Albas: Je cherche à obtenir le consentement unanime.

Le président: Souhaitons-nous donner un consentement unanime ou préférons-nous en discuter davantage? Il appartient aux membres du Comité d'en décider.

[Français]

Monsieur Lauzon, la parole est à vous.

Stéphane Lauzon: Ça a été rapide. J'aimerais avoir le texte de la motion en français et j'aimerais que nous en discutions davantage.

Dan Albas: Monsieur le président...

[Traduction]

Le président: Allez-y, monsieur Albas.

[Français]

Dan Albas: J'ai envoyé le texte de la motion au greffier.

[Traduction]

Le président: Un instant, monsieur Albas.

[Français]

Monsieur Lauzon, la parole est à vous.

Stéphane Lauzon: Ce que j'ai dit, c'est que nous avons reçu la motion qui vient d'être déposée. J'aimerais en discuter avec mon équipe pour que nous puissions déterminer quelle orientation nous allons prendre. Nous ne savions pas que ça pouvait être déposé aujourd'hui.

[Traduction]

Le président: Chers collègues, étant donné qu'il ne reste que cinq minutes, et comme il s'agit d'une motion simple, pouvons-nous nous en occuper lors de la réunion de mercredi? Il serait possible de se pencher là-dessus à ce moment-là.

Dan Albas: Je me suis dit que ce serait simple, mais si les membres du Comité ont besoin de plus de temps, alors c'est ce que nous ferons.

Le président: Monsieur Albas, nous prenons note que vous allez peut-être présenter cela mercredi. J'ose espérer que nous pourrons en discuter à ce moment-là.

Dan Albas: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Albas.

[Français]

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

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être des nôtres.

Madame Campbell, le port de Sydney a bénéficié d'investissements fédéraux historiques, notamment pour le dragage du port. Cependant, selon ce que vous nous avez dit, il se trouve dans un moment charnière.

À l'heure actuelle, que ce soit en matière d'infrastructure ou de financement transitoire, quel type de soutien fédéral ou de mesure réglementaire serait le plus déterminant pour vous aider davantage? Comment pourrions-nous faire mieux pour vous aider davantage? Quelles recommandations le Comité pourrait-il proposer à cet effet?

[Traduction]

Lorna Campbell: Le problème fondamental auquel nous sommes confrontés réside dans une structure de gouvernance fragmentée et dans la nécessité pour l'administration locale de défendre les intérêts des usagers du port, des exploitants de terminaux existants et des promoteurs. Je constate personnellement très souvent, lors de réunions avec les principales parties prenantes, qu'il existe un fort potentiel d'investissement et de diversification des services au sein du port. Notre objectif est de jeter les bases nécessaires pour soutenir tous les utilisateurs des terminaux existants.

Comme vous pouvez le constater, en ce qui concerne la propriété foncière, tout a été cédé. Nous avons affaire à un groupe de personnes fragmenté. Nous avons une initiative locale... Nous entretenons un excellent partenariat avec les utilisateurs actuels du port afin d'accroître les possibilités et de répondre aux besoins de tous les utilisateurs.

Au sein de la société portuaire, nous nous concentrons principalement sur les services maritimes et sur l'amélioration des infrastructures nécessaires aux navires qui entrent au port et qui en sortent. Nos infrastructures sont vieillissantes. J'ai déjà mentionné que nous disposons d'un secteur des croisières très dynamique au terminal que nous exploitons, mais nous avons des infrastructures fédérales héritées du passé qui sont pratiquement hors d'usage. Sans financement transitoire, nous risquons de ne plus pouvoir assurer les activités courantes pour le secteur des croisières. Il faut investir dans l'installation d'auto-accostage sur le site de notre terminal. Le coût est estimé à 10 millions de dollars.

Nous avons d'autres investissements à prendre en compte, en fonction des responsabilités qui nous seraient confiées dans le cadre d'un accord de gestion, si nous parvenons à le conclure, avec Transports Canada. Le financement transitoire, qui se chiffre en dizaines de millions de dollars, nous serait très utile, mais cela ne tient pas compte des travaux de modernisation du tracé de la voie ferroviaire. L'estimation des coûts d'investissement la plus complète que j'ai vue, qui datait de 2017, s'élevait à un peu plus de 100 millions de dollars pour ces réparations. Nous disposons d'un tracé ferroviaire existant qui n'est pas utilisé, mais qui relie notre port à l'intérieur des terres.

Je ne sais pas si vous connaissez l'histoire du Cap-Breton et de nos exportations d'acier et de charbon. C'était un secteur très dynamique, entièrement centré sur notre port. Avec le déclin et la disparition de ces industries, notre plus grand atout réside sans doute aujourd'hui dans les terrains disponibles autour du port. Notre port est sous-exploité, mais il offre un potentiel considérable pour compléter les activités des autres ports et alléger la pression là où cela s'avère judicieux. Nous considérons le chemin de fer comme un élément clé à cet égard.

En matière d'investissement, nous avons besoin d'un financement transitoire et de conserver les droits portuaires qui sont actuellement versés à Ottawa. Les ports relevant des Administrations portuaires canadiennes et même les petits ports entièrement cédés conservent les recettes générées par les navires en transit afin de les réinvestir dans le port. Nous n'avons pas cette possibilité à Sydney, et nous aimerions en bénéficier.

• (1300)

[Français]

Stéphane Lauzon: Merci.

Le président: Merci, monsieur Lauzon.

Ça passe vite, je le sais.

[Traduction]

Monsieur Grech et madame Campbell, je tiens à vous remercier tous les deux d'avoir comparu devant le Comité aujourd'hui et d'avoir contribué à cette étude très importante.

Sur ce, chers collègues, la séance est levée. Au plaisir de vous revoir mercredi.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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