



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 144 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 16 mai 2019

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le jeudi 16 mai 2019

• (1100)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous étudions la Stratégie canadienne sur les transports et la logistique.

Nous accueillons aujourd'hui Danny Dumaresque ainsi que Daniel Villeneuve, président-directeur général de Great Northern Port. Puis par vidéoconférence, nous entendons Adrienne O'Pray, présidente-directrice générale du Conseil d'entreprises du Nouveau-Brunswick. Nous accueillons aussi François-Xavier Morency, directeur général de Maersk Supply Service Canada Ltd.

Bienvenue à tous.

Monsieur Dumaresque, je crois comprendre que vous devez prendre un avion, alors nous vous cédon's tout de suite la parole. Vous avez cinq minutes.

M. Danny Dumaresque (à titre personnel): Merci beaucoup, madame la présidente. Je remercie aussi les membres du Comité de m'avoir invité.

Depuis près de 30 ans, je suis l'évolution de la construction du dernier tronçon de la route qui reliera les côtes est et ouest du Canada. Cette route passerait dans un tunnel creusé sous le détroit de Belle-Isle. Pour ceux qui n'ont jamais visité cette région merveilleuse, nous avons le grand territoire, le Labrador qui, à son point le plus rapproché, se trouve à neuf milles de la péninsule Northern. La route relierait le petit village de Yankee Point, situé sur la péninsule Northern, à Point Amour où se trouve, comme vous le voyez ici, le deuxième phare parmi les plus élevés dans l'Est du Canada.

Je m'intéresse à ce projet depuis de nombreuses années. En fait, je n'en avais jamais entendu parler, et vous non plus d'ailleurs. Cependant en automne 1975, nous avons entendu une grosse détonation. C'était une puissante explosion du côté du Labrador, près de Point Amour, la première que le gouvernement de l'époque avait déclenchée pour creuser le tunnel sous-marin qui allait relier notre région à l'île.

Le gouvernement avait lancé ce projet pour répondre au besoin urgent d'amener l'électricité de Churchill Falls à l'île de Terre-Neuve. Comme vous le savez, nous n'y sommes pas parvenus si facilement, mais à ce moment-là, c'était l'objectif principal du projet. Peu de temps après, un juge a rendu une décision qui a mis fin aux travaux.

Je m'y suis intéressé quand je me suis joint à la législature de ce district et, bien sûr, parce que j'avais grandi à 10 milles seulement de l'entrée du tunnel qui devait nous relier à la partie continentale du Canada. Mon père a en fait travaillé pendant neuf jours pour ce projet. Il me racontait ses expériences en détail. Au cours de ces dernières années, j'ai consacré beaucoup de temps à l'étude de ce

projet. Pendant mon premier mandat au gouvernement, je me suis occupé de la construction d'une route qui relie le détroit de Belle-Isle au Canada.

Nous nous sommes concentrés sur la route translabradorienne et, lentement mais sûrement, elle s'est concrétisée. À partir de l'an prochain, nous aurons une route entièrement asphaltée entre la frontière du Québec et les détroits du Labrador. Voilà, cette partie du projet est accomplie. Il aurait été inutile de construire un tronçon qui ne relierait rien, il fallait qu'il traverse le détroit de Belle-Isle pour nous relier au reste du Canada.

J'ai passé beaucoup de temps en Norvège. Il s'y trouve des experts de la construction de ces tunnels. Ils en ont construit 32, et le 33^e s'ouvrira à la circulation cet automne. Ses mesures sont très similaires à celui que nous envisageons de percer. Il s'étend sur 14,3 kilomètres sous l'océan. Il relie Solbakk à Tau, en Norvège. On l'a creusé à mille pieds sous le niveau de la mer. Nous sommes allés rencontrer les grands directeurs de ce projet. La construction a commencé en 2013, et le tunnel s'ouvrira au public cet automne.

J'y suis allé pour répondre à deux questions. Je voulais savoir quel en a été le coût et si les formations géologiques entraveraient notre projet. J'ai le plaisir de vous annoncer que les coûts vous surprendront, je crois, mais qu'ils sont réalistes. Les résidents du Labrador sont au courant des avantages que leur procurera ce projet.

Je ne vais pas étendre ma présentation plus que nécessaire, mais je me ferai un plaisir de répondre à vos questions sur ce que coûterait ce projet, sur les moyens de le financer, sur sa construction et sur sa gestion ainsi que sur les bienfaits qu'il aurait sur la diversification économique de notre province et sur l'édification de notre nation, le Canada.

• (1105)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Dumaresque.

Nous passons maintenant la parole à M. Villeneuve.

M. Daniel Villeneuve (président-directeur général, Great Northern Port Project Inc.): Le changement est souvent effrayant. Qu'il s'agisse d'un nouvel emploi, d'une autre ville, d'une nouvelle relation ou d'une aventure, les humains sont des guerriers qui adorent vagabonder. Nos enfants se lancent sans crainte dans l'exploration du monde qui les entoure. Nos jeunes adultes quittent leur foyer afin de poursuivre leurs rêves. Les adultes fondent une famille et par là même, ils se créent de nouveaux défis. Les ouvriers qualifiés quittent leur foyer, mais parfois ils y reviennent. Cependant, ma province natale, Terre-Neuve-et-Labrador, apporte les défis à ses résidents pour les inspirer et les ramener à leurs origines dans un esprit nouveau et avec puissance.

Nous ressentons tous un besoin profond de nous unir à autrui. Nous nous unissons aux membres de nos familles, à nos amis et aussi à nos voisins. Comme l'a dit John Donne: « Nul homme n'est une île ». Avec la force et le courage des personnes qui sont dans cette salle et de bien d'autres gens, nous comblerons le fossé qui sépare deux provinces en construisant un lien fixe qui unira notre nation.

Je tiens à vous remercier aujourd'hui pour votre attention et pour votre considération. Nous vivons une période passionnante. Cette idée n'est pas nouvelle, elle est persistante. La Voie maritime du Saint-Laurent, le pont de la Confédération, le tunnel sous la Manche, Marconi et la radio sans fil... Au cours des générations, les visionnaires ont compris le besoin qu'ont les humains de s'unir et ils se sont efforcés de relier des peuples et des sociétés. Un lien fixe et un réseau stable de routes et de chemins de fer relieront avec puissance la partie insulaire de Terre-Neuve au reste de l'Amérique du Nord. Ce projet fera de nous les architectes d'un avenir nouveau, de l'avenir du Canada.

Comme tant d'autres, je rêve de prolonger la route 138 sur la rive nord du Québec, d'y ajouter un chemin de fer et de percer un grand tunnel à l'aide d'une technologie éprouvée. Ce réseau ouvrira une ère nouvelle de prospérité pour tous. En transportant rapidement les passagers, les produits commerciaux et les touristes, nous relierons à jamais les nombreuses ressources en développement de toutes les provinces à leurs voisines et au-delà. Cela n'est qu'un début. Tout commence chez nous, et tout commence maintenant.

Un projet de cette envergure ne peut que profiter à tous. En poursuivant des objectifs grandioses, on se heurte toujours à des défis, à des pièges et à des moments difficiles. Dans bien des cas comme le nôtre, la fin justifie les moyens. Nous le prouverons. Ce portail entre le Québec et Terre-Neuve ne pourra qu'accroître la prospérité. Ce tunnel sous-marin nous ouvrira une myriade de débouchés, alors prenons courage.

Avec courage, nous construirons un tunnel qui reliera les secteurs privé et public ainsi que le gouvernement fédéral à ses homologues provinciaux. Nous allons paver et tracer l'avenir de tous en réduisant les obstacles à la prospérité, surtout dans les régions rurales situées le long de la voie proposée. Cette mission, qui vise à restaurer la vigueur de nos espaces ruraux, s'inspire d'une vision commune. Comme l'a fait l'autoroute transcanadienne, ce nouveau système routier attirera dans la région d'innombrables visiteurs, il lui ouvrira de nombreux débouchés commerciaux et l'éclairera d'une vision nouvelle en lui forgeant un avenir radieux.

Après la pluie vient le beau temps. Terre-Neuve est ma patrie, et les gens de la région sont prêts à accueillir une vision nouvelle. Ils sont fatigués du mauvais temps, des grandes glaces et des gros vents qui forcent les traversiers et les avions à annuler leurs services, menaçant la sécurité alimentaire et entravant la mobilité vers le continent. Ce projet reliera les populations diverses du Québec et de Terre-Neuve-et-Labrador à celles du reste du Canada. Unies, elles pourront tisser, dans un réseau commercial national et international, les enjeux liés à l'environnement, à l'emploi, à l'éducation, au logement, à la santé et à la culture. Elles créeront ainsi une artère qui alimentera et renouvellera les infrastructures en leur apportant de nouvelles ressources et en renforçant l'économie. Une fois construit, ce lien générera ces activités et attirera toutes ces ressources.

Comme on le fait avant un long voyage, nous avons établi une feuille de route pour cette mission. Vous y trouverez des stratégies de contribution industrielle au PIB, de développement du commerce extérieur et d'électrification des transports. Ce projet engendra

d'autres et créera la force motrice de notre avenir. Tout cela découlera de la collaboration que nous établissons aujourd'hui. L'union fait la force.

Contrairement aux investissements traditionnels, notre lien fixe rapportera tout de suite des dividendes. Nous créerons des emplois. Nous développerons l'infrastructure. Nous proclamerons fièrement que nous croyons en l'avenir de ceux qui se trouvent des deux côtés du tunnel et tout le long des routes et des chemins de fer. Nous transformerons des vies. Les travailleurs feront venir leurs familles. Pour la première fois depuis des générations, les spécialistes afflueront chez nous au lieu de s'enfuir hors de la région. L'argent dépensé pour les travailleurs et pour les emplois fera croître notre économie. Nous sentons déjà un vent puissant de changement.

Tout comme l'autoroute qui dessert l'île de Terre-Neuve, ce lien fixe, avec sa nouvelle route et son chemin de fer, nous apportera une profonde liberté de mouvement. Il encouragera le développement des villes et l'ajout de pipelines. La croissance de la population ainsi que l'augmentation des ressources et des services de transport entraîneront les rouages du changement. Ce lien fixe favorisera l'échange des idées, des rêves et des visions qui revitaliseront la région. Nous entrerons dans une ère de coopération inimaginable entre Terre-Neuve-et-Labrador, le Québec et le reste du Canada. Soyons donc patients, prudents, mais surtout sages, unis et courageux. Après tout, le changement est souvent effrayant.

• (1110)

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Villeneuve.

Madame O'Pray, nous vous écoutons par téléconférence. Vous avez cinq minutes.

Mme Adrienne O'Pray (présidente-directrice générale, Conseil d'entreprises du Nouveau-Brunswick): Bonjour. Au nom des 26 PDG membres du Conseil d'entreprises du Nouveau-Brunswick, je tiens à vous remercier de nous avoir offert de comparaître devant le Comité pour parler d'un projet que le Conseil considère comme l'une de ses trois grandes priorités. En fait, ce projet stimulera énormément le développement économique du Québec et de la région des Maritimes.

Il est urgent de doubler le nombre de voies du tronçon de 41 kilomètres qui relie Saint-Louis-du-Ha! Ha! et Saint-Antonin, dans la province de Québec.

Plus exactement, de concert avec la Chambre de commerce du Canada et avec les trois grandes associations de camionnage de l'Ontario, du Québec et de l'Atlantique, nous demandons que l'on accélère l'élargissement à quatre voies de la route 185 en fixant la date d'achèvement non plus à 2025, mais à l'automne 2021.

La route 185 est le seul tronçon à deux voies de toute l'autoroute qui relie Halifax et Toronto. Elle fait gonfler les coûts de transport de la région de l'Atlantique vers l'économie du reste du Canada autant pour les transporteurs que pour les consommateurs. L'élargissement de cette route éliminerait un tarif particulier et aplanirait l'un des obstacles au commerce interprovincial.

À l'heure actuelle, les grands trains routiers sont obligés de s'arrêter pour se fractionner, puis de se réassembler à la fin de ce tronçon de 41 kilomètres. Cela hausse considérablement les coûts du transport des marchandises exportées des Maritimes vers d'autres régions du Canada ainsi que les frais des transporteurs de l'Ontario et du Québec. Ces derniers utilisent donc beaucoup moins de grands trains routiers, ce qui aggrave la pénurie de chauffeurs et accroît les émissions de carbone.

Ce projet d'élargissement de la route 185 à quatre voies se poursuit depuis plusieurs années. Il a déjà quelque peu progressé, mais il faut qu'il accélère, parce que chaque année, cette situation coûte environ un milliard de dollars à l'économie de l'Atlantique. S'il faut six ans pour achever l'élargissement de ce tronçon de 41 kilomètres, le potentiel économique de notre région diminuera terriblement.

En 2017, le Conseil d'entreprises du Nouveau-Brunswick a conclu un partenariat avec Herb Emery, de l'Université du Nouveau-Brunswick, et avec Kent Fellows de l'Université de Calgary qui, dans son rôle de chercheur principal du projet de corridor national, connaît bien la modélisation des répercussions qu'ont les infrastructures de transport sur le PIB.

Nous désirions donc quantifier — ce qui, apparemment, n'avait jamais été effectué — les répercussions économiques que ce goulot d'étranglement du transport crée pour les marchandises exportées vers les marchés de l'Ouest à partir de l'Est du Canada, de l'Ontario et du Québec ainsi que de la région de l'Atlantique. Grâce aux renseignements que nous lui avons fournis, M. Fellows a calculé que l'ajout de deux voies à la route 185 réduirait le coût de livraison des produits commerciaux de 1,5 % à 2,5 %, ce qui augmenterait chaque année le PIB du Canada d'un milliard à 1,78 milliard de dollars.

Il nous semble que les gouvernements et les dirigeants qui, dans le cadre de la Stratégie de croissance pour l'Atlantique, ont cherché avec tant de diligence des occasions de faire croître l'économie, auraient bien de la peine à trouver des projets qui offriraient un tel rendement en si peu de temps sans exiger l'augmentation de leur financement.

Nous avons appris qu'en 2018, Infrastructure Canada et le gouvernement du Québec ont signé une entente afin d'injecter plus de 389 millions de dollars dans la troisième phase de ce projet, qui est l'élargissement à quatre voies de cette route de 41 kilomètres. Au nom du Conseil d'entreprises du Nouveau-Brunswick, nous demandons au gouvernement fédéral de verser à l'avance ces fonds déjà approuvés afin d'accélérer la réalisation de ce projet d'infrastructures, dont l'importance est cruciale.

L'élargissement de la route 185 en une autoroute à quatre voies apportera d'autres bienfaits à considérer. Les transporteurs pourront utiliser un plus grand nombre de longs trains routiers, ce qui réduira considérablement les émissions. Cela résoudra également un grave problème de main-d'oeuvre auquel l'industrie se heurte, la pénurie de chauffeurs.

Soulignons aussi que ce tronçon routier est dangereux. Selon l'Alliance canadienne du camionnage, la route 185 est souvent citée comme l'une des plus dangereuses au Canada. Comme toutes les routes à deux voies où circulent un très grand nombre de véhicules de tourisme avec des trains routiers qui ne peuvent pas passer ailleurs, cette route met le public et les chauffeurs en danger.

En conclusion, le Conseil d'entreprises du Nouveau-Brunswick est convaincu que ce projet mérite une attention particulière, qu'il aura d'excellentes répercussions et qu'il ne sera pas nécessaire d'en augmenter le financement. Il contribuera à améliorer le rendement des exportations de la région de l'Atlantique, du Québec et dans l'ensemble de notre pays.

Merci.

• (1115)

La présidente: Merci beaucoup, madame O'Pray.

Nous passons maintenant la parole à M. Morency pour cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Francois-Xavier Morency (directeur général, Maersk Supply Service Canada Ltd.): La société de transport maritime Maersk, dont le siège social est au Danemark, mène aussi des activités commerciales au Canada. Elle transporte les plus grandes quantités de marchandises au monde. L'une des cinq valeurs fondamentales de la société Maersk est de veiller constamment à la qualité, autant actuelle que future.

La société Maersk concentre ses activités sur le transport maritime et sur la logistique. Ses dirigeants reconnaissent la nécessité de comprendre et d'influencer l'évolution de cette industrie pour assurer la survie de leur entreprise au cours du siècle à venir. Ils comprennent que ses activités ont une incidence profonde sur la société dans laquelle nous vivons.

La société Maersk a pris la décision ambitieuse de réduire ses émissions de carbone à zéro d'ici à 2050. Elle compte atteindre cet objectif sans acheter de crédits de carbone. Elle devra peut-être abandonner les combustibles à base de carbone au cours de ces 30 prochaines années. C'est donc dans cette optique que nous présentons certains points de vue sur l'évolution de l'industrie canadienne des transports et sur les liens étroits qu'elle partage avec celle des autres pays du monde.

La décarbonisation n'entrave pas nécessairement les ambitions commerciales. La croissance de l'entreprise doit être durable. En notre ère d'expansion du commerce mondial et d'intégration des chaînes d'approvisionnement, l'atteinte de ces objectifs présente d'énormes défis. À notre avis, grâce à sa masse terrestre, à son accès aux océans, à son économie avancée, à ses ressources naturelles et à ses initiatives de modernisation de son réseau de transports, le Canada a une occasion exceptionnelle de devenir un chef de file mondial de la modernisation des réseaux logistiques. Il y parviendra tout en veillant à sa bonne intendance de l'environnement et à sa santé économique.

Nous appuyons les recommandations formulées par le Comité sur la côte Ouest et sur la région de Niagara. Nous nous permettons d'y ajouter la nécessité de relever ces défis en apportant des solutions renouvelables à faibles émissions de carbone, surtout dans les domaines où la technologie s'y prête déjà.

Citons par exemple l'électrification de tous les nouveaux transports ferroviaires de la région de Niagara. Cette solution stimulerait les activités économiques de plusieurs secteurs industriels, comme ceux des transmissions automobiles, de la construction et de l'industrie lourde.

Le corridor commercial qui s'étend à l'est de Montréal-Windsor est fortement sous-estimé et sous-développé. Il est crucial que le Canada développe cette région en exploitant le potentiel de centres industriels dans les régions rurales situées le long de la Voie maritime du Saint-Laurent et dans les provinces de l'Est.

Ce corridor commercial est riche en ressources et en énergies renouvelables. Il a un accès direct à des centres qui devraient stimuler la diversification commerciale du bassin atlantique, c'est-à-dire l'Europe, l'Afrique et l'Amérique du Sud. Ce corridor commercial de l'Est est essentiel à la diversification économique.

On déploie déjà des efforts considérables pour garantir un accès durable aux ports en eau profonde du bassin de l'Atlantique. Ces ports actuels et futurs assureront la distribution des marchandises expédiées vers les marchés asiatiques en passant par l'Arctique. On pourra les adapter, ou les concevoir, en y appliquant des techniques d'énergie renouvelable. On pourra redistribuer en Amérique du Nord les marchandises transportées par de gigantesques navires par les réseaux routiers et ferroviaires existants ou par transport maritime à courte distance.

Soulignons que pour des raisons techniques, les plus petits navires feront avant les autres la transition des combustibles à base de carbone aux énergies renouvelables. Les routes du Nord s'ouvriront. Il faut que le Canada s'y prépare.

Les aspects économiques de ces vastes projets d'infrastructures posent de grands défis. Seul un programme d'infrastructures à long terme et non partisan axé sur la vision d'un réseau efficace et neutre en carbone ouvrira au Canada son accès privilégié à trois océans.

Nous nous permettons donc de recommander que le Canada vise à réduire l'empreinte carbone du secteur des transports à zéro d'ici à 2050. Il y parviendra en construisant ses infrastructures avec souplesse afin qu'elles soient prêtes à recevoir les navires qui modifieront leurs modes de propulsion au cours de ces prochaines décennies, en prévoyant l'électrification de ses chemins de fer et des autoroutes où circuleront des véhicules propulsés par des carburants de remplacement. On pourrait tout d'abord munir les quais portuaires d'un accès à l'électricité renouvelable. On pourrait aussi maximiser le transport du pétrole et du gaz par pipelines afin de réduire l'empreinte de carbone à un minimum.

Nous recommandons aussi d'accélérer ces changements dans l'industrie des transports en construisant un réseau de voies ferrées, d'autoroutes et de routes maritimes qui aient accès aux énergies renouvelables.

Nous recommandons d'encourager la croissance de l'économie en finançant les programmes technologiques afin que le Canada devienne le chef de file mondial du développement et du déploiement de modes de transport qui n'émettent pas de carbone.

Nous recommandons de continuer à investir dans les infrastructures afin que les projets, surtout ceux qui ne produisent pas d'émissions de carbone, demeurent rentables pendant des décennies.

● (1120)

Enfin, nous recommandons d'accorder la priorité, comme moyen de diversifier l'économie, à l'aménagement du corridor commercial de l'Est, y compris des ports en eau profonde, des réseaux d'interconnexion et l'accès à l'Arctique.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Morency.

Nous allons passer aux questions. Monsieur Liepert, vous avez six minutes.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Merci, madame la présidente, et merci, messieurs, d'être ici aujourd'hui.

Merci, madame O'Pray, de vous joindre à nous par vidéoconférence. J'ai d'abord quelques questions à vous poser.

Considérez-vous que les pipelines font partie d'une stratégie de transport?

Mme Adrienne O'Pray: Oui. Du point de vue du Conseil d'entreprises du Nouveau-Brunswick, nous considérerions bien sûr les pipelines comme faisant partie d'une stratégie nationale sur les transports en ce qui concerne l'exploitation des ressources naturelles.

M. Ron Liepert: Que ferait un pipeline ouest-est pour les entreprises chez vous?

Mme Adrienne O'Pray: Dans la région de l'Atlantique, je suppose que l'oléoduc Énergie Est aurait évidemment des répercussions économiques importantes. Le plan initial visant à faire en sorte que les produits soient raffinés ici au Nouveau-Brunswick aurait certainement des répercussions économiques importantes. Lorsqu'on examine les pipelines d'un point de vue stratégique national, nous les considérons certainement comme faisant partie d'une stratégie d'édification du pays.

M. Ron Liepert: Tout d'abord, comme je viens de l'Ouest canadien, je dois reconnaître que bon nombre des problèmes auxquels vous êtes confrontés quotidiennement sur la côte Atlantique sont des problèmes que je ne connais pas très bien. Je vais donc laisser mes collègues d'en face, qui viennent du Canada atlantique, vous en parler.

J'aimerais avoir le point de vue de quelqu'un qui a vécu la situation. Le Sénat est actuellement saisi du projet de loi C-48. Heureusement, il est bloqué, ce qui est bien. C'est un projet de loi qui vise à interdire la circulation des pétroliers au large de la côte Ouest « vierge » de la Colombie-Britannique, comme l'a dit le premier ministre.

J'aimerais savoir si vous avez une expérience de la circulation de pétroliers au large de ce que je considère comme étant une côte est vierge, et si cela a été un problème en ce qui concerne les déversements ou les dommages à l'environnement.

Pourriez-vous nous aider dans la partie occidentale du pays et nous dire si cela est perçu comme un problème sur votre côte?

● (1125)

Mme Adrienne O'Pray: Je dirais que ce n'est pas une question dont j'ai traité directement dans le détail, mais effectivement, nous avons d'importants ports dans le Canada atlantique. À ma connaissance, il n'y a pas eu de déversement majeur.

Bien sûr, quand nous examinons des projets comme Énergie Est, ce sont des questions qui sont soulevées par nos citoyens et par des groupes environnementaux, mais à ma connaissance, pour répondre directement à votre question, je ne suis au courant d'aucun type de déversement qui a résulté de la circulation des pétroliers dans notre région à ce jour.

M. Ron Liepert: Merci.

Je vais peut-être poser la question à M. Morency. Je crois que votre entreprise n'exploite probablement pas de pétroliers, mais elle est engagée dans le transport maritime sur la côte Est. Que pensez-vous de l'idée que le gouvernement impose sur la côte Est quelque chose de semblable à l'interdiction à laquelle nous sommes confrontés dans l'Ouest?

M. Francois-Xavier Morency: Je suis d'accord avec la personne qui m'a précédé et qui a dit qu'il n'y avait pas eu d'accident majeur. Je pense qu'il s'agit de savoir comment atténuer vos actions dans le domaine du transport maritime. C'est trop néfaste pour l'industrie d'arrêter la circulation des pétroliers. Je pense que ce sont des choix que nous devons faire. C'est important pour le Nouveau-Brunswick. C'est important pour Terre-Neuve. C'est important pour l'Est en général.

Nous devons mettre en place les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du transport maritime.

M. Ron Liepert: Connaissez-vous le projet de loi C-48?

M. Francois-Xavier Morency: Non.

M. Ron Liepert: Eh bien, il serait peut-être bon que vous y jetiez un coup d'œil et que vous fassiez savoir à vos députés de l'Est du Canada à quel point ce projet de loi est mauvais.

Merci.

La présidente: Merci, monsieur Liepert.

Nous passons maintenant à Mme Hutchings.

Mme Gudie Hutchings (Long Range Mountains, Lib.): Merci, madame la présidente.

Tout d'abord, bonjour et merci à tous nos témoins de s'être préparés et d'être ici ce matin.

Comme mon collègue l'a reconnu, c'est un peu différent dans l'Est. J'ai eu la chance d'être ici mardi dernier, et comme nous l'ont dit les témoins qui étaient présents, les changements climatiques ont un impact énorme, à cause de la glace dans le détroit et de l'impact sur les traversiers de Marine Atlantique. Cela entre aussi en ligne de compte dans la conversation que nous avons sur les tunnels.

Je m'adresse aux trois témoins ici présents. J'aimerais savoir quelle devrait être, selon vous, la première étape de l'établissement d'un lien fixe.

M. Danny Dumaresque: La première étape consiste à connaître le coût, et la deuxième à déterminer comment vous allez payer. Pour moi, la première étape n'est pas une tâche difficile. Je suis en affaires depuis maintenant près de 23 ans. Si j'ai un projet, je le définis, que ce soit pour construire un nouvel immeuble ou pour acheter une nouvelle machine. Je définis ce que je veux et je m'adresse aux gens qui le construisent et je leur demande un prix.

Dans ce cas-ci, il faudrait mettre un terme aux études. Ne perdez pas plus de temps et d'argent dans des discussions théoriques. Définissez les paramètres du projet. Ce n'est pas difficile. Cette zone des détroits a fait l'objet d'études sismiques et de forages, et des plongeurs ont traversé le détroit de Belle-Isle. On l'étudie depuis 50 ans, alors on n'a pas besoin d'autres études. Nous n'avons pas besoin de gaspiller plus d'argent.

Définissez le projet. Présentez le projet comme une demande de propositions, un peu comme dans le cas du magnifique pont de la Confédération. Premièrement, nous avons décidé du genre de pont que nous voulions. Ensuite, nous avons demandé à l'industrie canadienne de la construction et de l'ingénierie de nous dire, sur la base de la conception, ce que cela coûterait. Une fois que nous avons obtenu ce coût, bien sûr, les gens sont venus nous dire comment nous pourrions le financer.

Le pont de la Confédération, lui, a été financé par le secteur privé et n'a pas coûté un sou de plus aux contribuables du Canada ou de l'Île-du-Prince-Édouard.

• (1130)

Mme Gudie Hutchings: Excellent. Merci.

Monsieur Villeneuve, quel est le lien entre un lien fixe et votre projet à Great Northern Port? Comment voyez-vous le lien entre les deux?

M. Daniel Villeneuve: Eh bien, évidemment, avec le choix de l'emplacement du port sur la péninsule nord de Terre-Neuve, il représentera l'un des plus grands ports privés d'Amérique du Nord. Le port sera la zone de réception et d'exportation pour les déplacements dans l'Arctique à l'avenir et, bien sûr, nous allons éliminer 5 300 milles marins du transport qui se fait actuellement.

C'est donc, évidemment, une occasion pour l'Europe et le Nord-Est des États-Unis, et pour l'arrière-pays portuaire du Québec, de

l'Ontario et des provinces de l'Ouest. L'ensemble de la côte Est en bénéficiera certainement, et bien sûr, le lien fixe lui-même.

Mme Gudie Hutchings: C'est merveilleux.

Pensez-vous qu'il y a suffisamment de population et d'occasions d'affaires? Je suis peut-être un peu partielle parce que je viens de cette région, mais j'aimerais entendre vos opinions à tous à ce sujet.

Avons-nous la population nécessaire pour le faire? Y a-t-il des occasions d'affaires? Cela peut-il inciter les gens à rentrer chez eux?

M. Francois-Xavier Morency: Je peux répondre à cette question.

Beaucoup de gens sont attirés par les régions rurales. Il y a certainement une place pour les villes et les grands centres industriels, mais il y a aussi une place importante pour nos économies rurales.

Cela dit, il faut donner à ces gens un moyen de gagner leur vie, et il faut ensuite pouvoir compter sur un réseau permettant la poursuite du commerce international. Construisez le réseau, et je pense que les perspectives économiques augmenteront avec ce réseau.

D'une certaine façon, je ne crois pas qu'un tel réseau existe déjà, mais si vous en bâtissez un, les débouchés ne manqueront pas, ne serait-ce que grâce à l'accès au commerce international.

Mme Gudie Hutchings: Merveilleux.

Monsieur Villeneuve, êtes-vous d'accord avec M. Dumaresque pour dire qu'on devrait recourir au concept de demande de propositions, à un modèle d'entreprise?

M. Daniel Villeneuve: Oui, je suis tout à fait d'accord avec M. Dumaresque.

Nous avons maintenant une occasion à saisir. Notre projet portuaire en est un parfait exemple. Le Canada est un endroit très sûr pour les investisseurs. L'infrastructure est l'investissement idéal, et je crois vraiment qu'il y a maintenant une occasion pour le secteur privé, en collaboration avec les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral, que le secteur privé pourrait en fait diriger.

Mme Gudie Hutchings: Monsieur Dumaresque, je sais que vous faites de la recherche depuis de nombreuses années. Il y a eu divers concepts, notamment un lien ferroviaire, le creusement par la méthode de forage avec dynamitage, et par la technique de forage horizontal. Que recommanderiez-vous d'après vos nombreuses années passées à voyager dans le monde et à voir les différentes techniques de perçage de tunnels?

M. Danny Dumaresque: Il y a deux ou trois choses. Tout d'abord, il y a la question de la population. Dans les années 1980 et au début des années 1990, il y a eu un référendum à l'Île-du-Prince-Édouard au sujet de la construction du pont de la Confédération. L'Île-du-Prince-Édouard compte moins de 150 000 habitants, mais en 1993, le secteur privé a offert 1,3 milliard de dollars de fonds privés et conclu une simple entente avec le gouvernement du Canada selon laquelle il construirait, exploiterait et entretiendrait le pont de la Confédération pendant quelque 33 ans si nous lui accordions simplement la subvention que nous dépensions de toute façon pour le traversier et si nous lui permettions de conserver les 34 ou 40 \$ par voiture... Dans 13 ou 14 ans, ce pont sera remis au gouvernement du Canada et à la population canadienne pour 1 \$, et il nous aura permis d'économiser des millions de dollars. Je vois le même concept se concrétiser ici.

Pour ce qui est de la construction, comme mon ami norvégien m'a dit, « Danny, ce n'est pas sorcier; c'est juste de la roche, et tant que vous savez quel genre de roche vous allez croiser tous les cinq mètres, peu importe que vous soyez à 1 000 ou à 10 000 pieds sous le niveau de la mer, rien ne va s'écrouler. »

Il y a six ans, je suis allé pour la première fois dans le tunnel Solbakk, qui est à 1 000 pieds de profondeur, et j'ai vraiment pensé que c'était la fin pour moi, quand je suis descendu et que j'ai vu de l'eau qui coulait partout, mais c'est le 33^e tunnel, et il est sur le point d'ouvrir à la circulation.

Il n'y a rien à craindre. Il vous suffit de savoir ce que vous faites et de faire preuve de diligence raisonnable. Il sera sécuritaire, et réel.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons à M. Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, madame la présidente.

Je remercie chacun des invités d'être avec nous ce matin.

J'ai l'impression que deux visions se dégagent des témoignages que j'ai entendus. Il faut bien comprendre qu'il y a un déficit d'investissements dans les infrastructures depuis nombre d'années. Quand j'apprends, d'une part, qu'il existe des problèmes comme celui de l'autoroute 185 et que, d'autre part, il y a la construction d'un tunnel, d'un lien fixe, je me demande à quoi nous devrions accorder la priorité en matière d'investissement, sachant que les budgets ne sont pas infinis même si on les souhaiterait toujours plus grands.

La question s'adresse à tout le monde. Chacun pourra y répondre brièvement.

Quelle approche doit-on prendre? Celle où c'est l'infrastructure qu'on construit qui va générer l'activité économique, ou celle où on prend l'activité économique déjà existante et on met à niveau l'infrastructure pour qu'elle puisse se développer mieux qu'à l'heure actuelle?

Le tunnel et l'autoroute 185 représentent les deux modèles. Avez-vous un commentaire rapide à ce sujet?

M. Dumaresque pourrait commencer et Mme O'Pray poursuivra.

• (1135)

M. Danny Dumaresque: Merci beaucoup.

[Traduction]

Je parle de deux choses. L'une consiste à dépenser l'argent existant de façon plus judicieuse. Dans les 40 prochaines années, nous allons dépenser quelque 2,4 milliards de dollars pour des traversiers, des

brise-glaces et la *Bella Desgagnés* qui assure la traversée entre Rimouski et la Basse-Côte-Nord. C'est 2,4 milliards de dollars, et pourtant un tunnel de 14,3 kilomètres a été creusé en Norvège, en réalité deux tubes représentant 28,6 kilomètres, pour 418 millions de dollars, en dollars canadiens. Les chiffres sont réels. L'analyse de rentabilisation vise à utiliser plus judicieusement les fonds existants.

Bien sûr, si vous pourriez recourir au financement global de la banque d'infrastructure pour améliorer la route 138 le long de la Basse-Côte-Nord, parce que cette région est aussi une zone de chômage chronique. Il serait bien de pouvoir aménager l'itinéraire pour y amener les touristes.

C'est l'une des choses qu'on ne peut pas écarter du revers de la main. En 1997, lorsque le pont a été ouvert à l'Île-du-Prince-Édouard, il y avait 700 touristes...

M. Robert Aubin: Pouvez-vous conclure, s'il vous plaît? Je veux donner du temps à Mme O'Pray.

M. Danny Dumaresque: D'accord. Des centaines de milliers de personnes viendront créer des emplois dans des régions comme la Basse-Côte-Nord du Québec.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, monsieur Dumaresque.

Madame O'Pray, vous avez la parole.

[Traduction]

Mme Adrienne O'Pray: Quand je pense aux options que vous avez proposées et au tronçon de 41 kilomètres qui ne sera pas terminé avant 2025, cela m'amène à évoquer la possibilité d'adapter les infrastructures existantes pour en tirer des retombées économiques maintenant.

En Ontario, au Québec et dans les provinces de l'Atlantique, les associations de camionnage ainsi que le conseil d'entreprises ont correspondu avec les ministres fédéraux et provinciaux. Même en 2017, ils ont dit qu'ils auraient de la difficulté à trouver un projet d'infrastructure routière dans l'Est du Canada qui aurait autant de retombées économiques pour la région que celui-ci. Il est vraiment impensable, à notre époque, que notre capacité de transporter des marchandises d'une province à l'autre au Canada soit limitée à un seul tronçon routier de Halifax à Toronto.

Pour répondre à votre question précise sur les priorités, je suis d'accord. Je sais que c'est une priorité et que le financement est en place, mais c'est le genre de projets... L'impact annuel d'un milliard de dollars pour le Canada atlantique est important, étant donné que le financement est déjà là.

Il n'y a pas besoin d'argent neuf pour cela. Il faut que les autorités aient envie d'accélérer ce projet pour que nous puissions voir les retombées économiques pour le Canada, mais surtout pour le Canada atlantique et le Québec.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

J'ai une question pour M. Morency.

C'était de la musique à mes oreilles d'entendre, lors vos propos préliminaires, que vous visiez un bilan de zéro émission de carbone.

La question environnementale, y compris la réduction des gaz à effet de serre, devrait-elle être un critère prioritaire dans le financement de tout projet en infrastructure, quel qu'il soit, dès aujourd'hui?

M. François-Xavier Morency: Certainement, la réponse courte est oui.

Cependant, il faut être pragmatique et être certain de pouvoir tenir compte des technologies et de là où nous en sommes quant aux progrès vers la cible de zéro émission de carbone. Il ne faut pas empêcher les occasions d'affaires de progresser.

M. Robert Aubin: Quand vous parlez d'électrification des transports, vous parlez du train, entre autres.

Pensez-vous aussi à l'électrification du transport routier, notamment toute la filière des camions ou des autobus à hydrogène, qui est peu développée au Canada? Nous avons des chefs de file absolument extraordinaires dans ce domaine, mais notre pays est probablement l'un de ceux qui développent le moins cette filière.

Chez vous, est-ce quelque chose qui a été étudié?

• (1140)

M. François-Xavier Morency: Cela a été fait en détail.

En disant « chez vous », parlez-vous du Danemark?

M. Robert Aubin: Non, je parle du Canada, notamment de sa filière hydrogène et des piles à combustible, qui développe bon nombre de transports de camions qui peuvent faire du transport à zéro émission.

M. François-Xavier Morency: Il ne faut pas choisir la technologie pour la technologie. Il faut juste avoir un objectif de zéro émission. Peu importe la technologie, cela n'a pas d'importance. Il faut juste développer le réseau d'infrastructure, afin que les compagnies aient accès à cette énergie. C'est le plus important.

M. Robert Aubin: J'ai une autre question, qui n'a pas directement rapport avec le sujet.

[Traduction]

La présidente: Il va falloir faire très court.

[Français]

M. Robert Aubin: Je n'aurai pas le temps. Je suis désolé.

[Traduction]

La présidente: Désolée, monsieur Aubin.

Monsieur Rogers.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je souhaite la bienvenue à nos invités.

J'ai quelques questions, principalement au sujet de l'exposé de M. Dumaresque et de M. Villeneuve.

Danny, je sais que vous avez envisagé la construction d'un tunnel depuis 30 ans déjà.

M. Danny Dumaresque: Au moins.

M. Churence Rogers: S'agissant de ce nouveau lien avec le reste du Canada, qui passerait par la péninsule nord, comme vous souhaitez, je crois, l'appeler — et j'ai déjà entendu cela auparavant —, on se trouverait à boucler ce que nous appelons la route circulaire, de Québec au Labrador et de l'autre côté, jusqu'à la péninsule nord, pour revenir à Québec en passant par Marine Atlantique.

Nous entendons des points de vue divergents en ce qui concerne les économies possibles et l'incidence sur l'efficacité du service de Marine Atlantique. Je pense à l'accès à l'île à partir de la partie continentale du Canada, quand les conditions météorologiques sont difficiles et que Marine Atlantique ne tourne pas.

En ce qui concerne la route circulaire dans sa globalité, en quoi celle-ci présente-t-elle un avantage important pour la province, selon vous?

Monsieur Dumaresque.

M. Danny Dumaresque: L'une des façons les plus spectaculaires d'illustrer cela est... lorsque le pont de la Confédération a été inauguré en 1997, quelque 700 000 personnes s'étaient rendues dans la merveilleuse Île-du-Prince-Édouard. L'année dernière, il y en a eu 1,5 million.

Il y a dix ans, Marine Atlantique transportait environ 140 000 non-résidents sur l'île de Terre-Neuve. L'an dernier, il y en a eu moins de 100 000. Que s'est-il passé? Les gens vont bien sûr à Terre-Neuve, et ils veulent visiter la province, mais au lieu de payer 44 \$ pour se rendre à l'Île-du-Prince-Édouard, il leur en coûtera plus de 500 \$ pour une traversée de sept heures, et ils ne savent pas si le traversier sera à l'heure. Je peux vous en parler, moi qui travaille dans le secteur de la pêche et qui ai eu un conteneur à quai pendant 11 jours... Cela entraîne toutes sortes de risques et d'imprévus, de sorte que 90 % des gens iront ailleurs pour ne pas avoir à payer ces coûts supplémentaires et perdre ce temps additionnel.

Cependant, si vous ajoutez ce lien fixe — 7 jours sur 7, 24 heures sur 24, 365 jours par année — pour le prix du traversier, vous aurez la garantie absolue de faire la liaison.

Je crois que si les gens pouvaient venir à ce tarif, beaucoup — pour ne pas dire la plupart — d'entre décideraient de passer par le Québec, de passer par le Labrador, sous le détroit de Belle-Isle, et après avoir visité tous les merveilleux endroits de l'île de Terre-Neuve, ils sortiraient en passant par Port aux Basques. Cela assurerait des revenus stables et de nouveaux revenus pour Marine Atlantique, alors qu'il y aurait une diminution du trafic commercial à Port aux Basques et le long de la route circulaire parce que les expéditeurs de marchandises miseraient sur la fiabilité du camionnage.

À mon avis, ce serait un grand avantage.

M. Churence Rogers: Quand vous songez à la portée globale du projet — aux coûts associés à la construction, au recouvrement des coûts dont vous avez parlé, etc., et la valeur pour toute la région de l'Est du Canada, y compris pour le Québec, pour les provinces de l'Atlantique, et pour Terre-Neuve-et-Labrador —, est-ce une chose très positive, de votre point de vue?

M. Danny Dumaresque: Cela ne fait aucun doute. Quand j'étais au gouvernement — comme tous ceux qui se sont penchés sur la question au fil des ans —, une fois le taux de chômage pris en compte... D'Ouest en Est au Canada, de la Colombie-Britannique à la Nouvelle-Écosse, puis à l'Île-du-Prince-Édouard, on constate que le taux de chômage augmente de 6 ou 7 % en cours de route.

Depuis l'ouverture du pont de la Confédération, et surtout plus récemment, le taux de chômage à l'Île-du-Prince-Édouard est aux alentours de 10 %, ce qui est semblable au reste du Canada. Puis, d'un coup, quand vous passez à Port aux Basques, il grimpe de 7 %.

Il est indiscutable que le fait de ne pas avoir l'assurance que nos biens et nos services peuvent entrer et sortir facilement représente un énorme boulet pour notre économie.

•(1145)

M. Churence Rogers: Si j'ai bien compris le projet dans son ensemble, l'élément clé ici, c'est qu'il doit y avoir des partenariats solides entre les gouvernements fédéral et provinciaux — la province de Québec et la province de Terre-Neuve-et-Labrador — et peut-être le secteur privé pour que ce projet devienne une réalité.

Vous avez parlé des coûts. J'ai entendu des chiffres exorbitants, comme 4 milliards de dollars. D'où viennent ces chiffres et quel rapport ont-ils avec ceux que vous nous présentez aujourd'hui?

M. Danny Dumaresque: Si vous posez la question à un universitaire, il va se mettre à l'étudier selon toutes sortes de méthodologies. La réponse dépend des hypothèses de départ. Il n'y a rien de tel que de donner les paramètres ou le plan directeur à celui qui le construit.

C'est exactement ce qui devrait se passer ici. On définit les paramètres du projet. On en connaît la longueur. On peut suivre en ligne l'historique des appels d'offres en Norvège et trouver les prix unitaires. Ensuite, on prend part au tour de table et on se dit prêt à prendre part au financement.

Le Québec, Ottawa et Terre-Neuve-et-Labrador ont des fonds publics dans les traversiers et les routes existants. Pourquoi ne pas prendre ces fonds, négocier avec le secteur privé une entente du genre de celle conclue avec l'Île-du-Prince-Édouard...

M. Churence Rogers: Personne ne fait d'études de faisabilité. Ils ne font que des demandes de proposition?

M. Danny Dumaresque: Le pont de l'Île-du-Prince-Édouard a fait l'objet d'une demande de proposition. Voyez ce que l'on fait maintenant avec les centres pour personnes âgées à Terre-Neuve. Je ne sais pas trop ce qui se fait ailleurs, mais on a signé récemment une entente pour la construction d'un tel centre dans le cadre d'un partenariat privé-public semblable. On lance une demande de propositions pour un projet défini et chacun avance son prix. En fonction du prix, on conclut une entente de financement.

Dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard, cela n'a pas coûté un sou. Cela a permis d'économiser des millions de dollars aux contribuables canadiens, de créer des centaines de milliers de nouveaux emplois et de nouvelles possibilités, et tout le monde est content.

La présidente: Merci.

Nous allons passer à M. Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

Tout d'abord, merci à vous tous d'être ici ce matin et cet après-midi. Je voulais commencer par dire que la raison pour laquelle on mène cette étude partout au pays, c'est que l'on tient à vous associer directement aussi bien à l'établissement des objectifs de l'étude et des plans d'action qui en découlent qu'à la mise en oeuvre des plans d'action dans le cadre de la réalisation de nos futurs corridors de distribution logistique du transport.

J'aimerais poser la première question à M. Morency. Vous êtes sur le terrain tous les jours et dans votre plan d'affaires, vous parlez d'offrir aux clients un accès fluide à un plus large éventail de services logistiques et de services. C'est au coeur de nos discussions d'aujourd'hui. Comment établir au mieux ces objectifs et ces plans d'action? Comment pouvons-nous ensuite les mettre en oeuvre de sorte que vous ayez tous les atouts en main pour créer plus de fluidité et un accès plus homogène à la logistique et aux offres de services?

M. Francois-Xavier Morency: Notre modèle d'affaires à l'heure actuelle consiste, pourrait-on dire, à exploiter le plus gros navire

possible dans le port où il est le plus facile d'entrer et de sortir. C'est le modèle d'affaires. Ensuite, le fret est redistribué en fonction du marché. C'est le modèle d'affaires à Vancouver, je pense. Vous avez travaillé à éliminer l'engorgement dans la région de Vancouver. On n'a pas vraiment d'infrastructure dans l'Est. Les gros navires ne peuvent s'engager dans la Voie maritime du Saint-Laurent, alors ils doivent accoster dans un port de l'Est où la cargaison sera transbordée.

M. Vance Badawey: D'accord, allons un peu plus au fond. L'activité principale de votre entreprise est évidemment sur l'eau. Bien sûr, avec cela et surtout avec les accords commerciaux récemment conclus — on pense en premier lieu au RPC et au PTP à cet égard —, à l'heure actuelle, pour ce qui est du Saint-Laurent et des Grands Lacs, vous êtes tributaires de nombreux services intérieurs avec lesquels vos services font un tout. Dans votre exposé, vous mentionnez le transport ferroviaire et je suis sûr qu'il en va de même pour le camionnage et le transport aérien.

Cela dit, dans toutes les régions du Canada, y compris dans tous les corridors commerciaux stratégiques — auxquels vous participez actuellement pour certains d'entre eux et souhaitez participer je suis certain pour certains autres —, comment pouvons-nous aider à rationaliser les procédures pour faciliter l'intégration de vos services avec les services intérieurs, ce qui est tout aussi important que ce que l'on essaie de faire avec vos services océaniques?

•(1150)

M. Francois-Xavier Morency: L'important, dans le transport des marchandises, c'est la rapidité. On tient beaucoup, par exemple, à accélérer le mouvement du fret en boîtes ISO. C'est la clé de tout. Cela détermine le choix du mode de transport, à savoir la route, le bateau — le transport maritime à courte distance — ou le rail, le mode d'exportation et la mise en place des mesures de sécurité nécessaires propres aux transports modernes. Ce qui compte vraiment, c'est d'accélérer le mouvement des marchandises. C'est le concept clé qui domine toutes les opérations allant de l'accostage d'un navire de classe Triple-E dans un grand port et de son déchargement, à la distribution de la cargaison dans tout le réseau, en passant par l'intégration de tous les éléments du réseau.

J'ajouterai qu'avec une bonne planification, on peut aussi automatiser un peu et diminuer les émissions de carbone.

M. Vance Badawey: Pour en revenir à votre plan d'affaires, vous facilitez les chaînes d'approvisionnement mondiales et offrez à vos clients l'occasion de faire du commerce international. Vous êtes actuellement présent dans l'Ouest et un peu dans l'Est, soit à Montréal et à Sorel. Cela vous pose parfois des difficultés d'ordre pratique, pour le transport de vos produits. Comment pouvons-nous vous faciliter la tâche sur ce plan? Comment améliorer l'intégration, surtout dans la région de Sorel-Montréal où les conteneurs sont déchargés? La plupart sont transportés par camion. Une partie l'est par train. En quoi notre stratégie peut-elle améliorer l'intégration entre les deux pour vous rendre la tâche plus facile, à vous et aux autres entreprises?

M. Francois-Xavier Morency: Le moyen le plus efficace de transporter des marchandises est le transport maritime. Mais une fois la marchandise déchargée, l'important est que les opérations, le port et les infrastructures soient intégrés. Comment interconnecter tous les réseaux? Comment les marchandises seront-elles acheminées?

M. Vance Badawey: Donc, pour vraiment s'aligner sur ce que vous faites, il faudra moderniser les ports. Comme vous le savez, nous procédons à l'examen de la modernisation des ports. Les principaux résultats seront repris dans cette stratégie.

M. Francois-Xavier Morency: C'est exact, la modernisation des ports et des réseaux d'interconnexion.

M. Vance Badawey: Ma dernière question s'adresse à vous tous, y compris...

La présidente: Soyez très bref.

M. Vance Badawey: Je fais une supposition, mais je vais la formuler comme une question.

Une fois que les rapports provisoires seront prêts et que nous aurons produit le rapport final, êtes-vous prêts à participer à ce processus pour nous aider à produire ce rapport final?

M. Francois-Xavier Morency: Bien sûr. C'est un effort conjoint du gouvernement et de l'industrie.

M. Vance Badawey: Excellent. Merci.

La présidente: La parole est maintenant à Mme Block.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Comme mes collègues, je vous souhaite la bienvenue ce matin. Je prends grand plaisir à cette étude. J'en apprendrais certainement davantage sur notre région de l'Atlantique et je comprends que nos corridors commerciaux de l'Atlantique sont importants pour le bien-être économique des provinces de l'Atlantique et du Canada dans son ensemble.

Il est important de comprendre, je pense, que, pendant que le Comité se réunit pour discuter d'une stratégie et du développement des transports et de l'infrastructure visant à maintenir la compétitivité du Canada dans un marché mondialisé, le gouvernement actuel présente des mesures législatives, des règlements d'application et même des taxes fédérales qui, à mon avis, ont une incidence sur notre compétitivité. On ne peut pas séparer ces choses d'une stratégie visant à répondre à nos besoins en matière de transport.

Madame O'Pray, vous avez souligné les répercussions que les retards dans le parachèvement des 41 kilomètres de la route 138 ont sur l'économie et les entreprises qui ont besoin que cette route soit achevée afin d'offrir un transport plus efficace à la région.

Je me demande si vous pourriez également nous parler de la taxe fédérale sur le carbone et si votre organisation a une position officielle sur la taxe sur le carbone et son incidence sur la compétitivité de votre région.

• (1155)

Mme Adrienne O'Pray: En 2017, le conseil des gens d'affaires a tenu un forum avec de nombreux intervenants, soit des représentants du gouvernement, des universitaires, du milieu des affaires et des organisations environnementales. On s'est surtout penché sur la question de la compétitivité.

Le conseil des gens d'affaires reconnaît certainement la nécessité d'une réglementation pour lutter contre les changements climatiques partout au Canada. Toutefois, le filet de sécurité fédéral a été appliqué au Nouveau-Brunswick parce que, lors du changement de

gouvernement, ce qui avait été proposé par le gouvernement précédent au Nouveau-Brunswick n'a pas été accepté. Par conséquent, le Nouveau-Brunswick a eu recours par défaut au filet de sécurité fédéral.

Dans ce cas-ci, la position du conseil des gens d'affaires est que l'on exhorte fortement le gouvernement du Canada à donner une deuxième chance au Nouveau-Brunswick tout comme les autres provinces du Canada atlantique l'ont eue. Terre-Neuve, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard ont pu négocier leurs propres mécanismes de tarification du carbone et des changements climatiques et la transition.

Au Nouveau-Brunswick, comme le plan présenté par le gouvernement précédent n'a pas été accepté, on a eu recours au filet de sécurité fédéral. On recommande vivement que le Nouveau-Brunswick ait une autre occasion, le plus tôt possible, de présenter un plan de rechange pour le Nouveau-Brunswick.

À l'heure actuelle, une taxe carbone sur le carburant représenterait une augmentation d'environ 5,5 ¢ le litre, alors que dans les autres provinces, elle serait d'environ 1 à 1,3 ¢. Même au Canada atlantique, cela place le Nouveau-Brunswick dans une position non concurrentielle par rapport aux provinces voisines.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup.

Je veux parler d'un autre projet de loi dont le Sénat est actuellement saisi. Je serais heureux d'entendre les commentaires des témoins au sujet du projet de loi C-69.

Celui-ci propose de resserrer la réglementation relative à la construction de nouvelles infrastructures. J'ai eu l'occasion de participer à une entrevue avec un journaliste qui faisait un reportage sur les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent à l'occasion de leur 60^e anniversaire. La question était de savoir si l'on croyait que ce projet irait de l'avant dans le contexte actuel et si le projet de loi C-69 serait adopté?

Je me demande si l'un d'entre vous a des commentaires à faire au sujet du projet de loi C-69 et de l'incidence qu'il aurait sur les projets que vous proposez dans le cadre d'une stratégie de transport.

M. Daniel Villeneuve: Je peux parler de notre récent voyage. Nous avons commencé en novembre 2016. Le processus environnemental à Terre-Neuve-et-Labrador, bien sûr... et le gouvernement fédéral a également été inclus dans différents ministères... Nous avons présenté notre demande en novembre 2017 et nous attendons une décision finale du ministre provincial le 8 juin pour approbation finale. C'était un processus très long, compliqué et coûteux, mais il garantissait... Je suis très confiant à cet égard en raison de notre expérience. C'est un peu ce dont parlait ce monsieur tout à l'heure: nous avons une chance de bien faire les choses. L'environnement ne devrait pas souffrir à cause de l'économie; l'économie ne devrait pas souffrir à cause de l'environnement. Il s'agit de trouver un équilibre entre les deux, un peu comme le disait le monsieur de l'Ontario au sujet de la capacité de développer une entreprise.

Je suis actuellement propriétaire d'un port cédé dans le cadre du programme des ports. Ce qui est malheureux dans la diversification des ports au Canada, c'est qu'ils n'appartiennent pas à des intérêts privés. Il n'y a donc pas d'investissements privés. Il y aura toujours des gens qui cherchent des occasions, et ainsi de suite, mais ce n'est pas ainsi que les choses se passent. Dans le cas de notre projet portuaire à Terre-Neuve, ce sera le privé, je pense. Ce sera un bon exemple à suivre. Du côté environnemental, c'est long.

Pour ce qui est du projet de loi C-69, je ne suis pas vraiment au courant. Je crois que le processus consiste à trouver l'équilibre entre l'économie et l'environnement.

• (1200)

La présidente: Merci.

On passe maintenant à M. Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): M. Dumaresque était intrigué de vous voir citer la Norvège comme exemple d'un pays qui obtient des résultats. Bonté divine... 33 tunnels sous-marins. Il se trouve qu'une partie du mystère qui explique pourquoi on a tant de mal à accepter ici ce qui se produit là-bas tient aux impôts. Les impôts sont vilipendés par la plupart des gens, certains plus que d'autres.

Vous serez intéressés d'apprendre qu'en Norvège, les impôts représentent jusqu'à 45 % du PIB. Au Canada, la part de l'impôt dans le PIB a diminué. Elle est maintenant de 32,2 %. Aujourd'hui, en Norvège, le prix du litre d'essence est de 2,94 \$ canadiens, et 63 % de cette somme sert à payer les taxes. Il est très clair que la capacité d'un pays de faire des choses et de les payer repose en partie sur cette notion de bien commun. On sait que la Norvège a une vision plus socialiste du monde.

Devons-nous commencer à examiner cela?

De toute évidence, il y a beaucoup plus à faire au Canada que le gouvernement fédéral ou tout autre gouvernement n'a l'argent pour le faire. Comment concilier tout cela?

Y a-t-il des commentaires à ce sujet?

M. Danny Dumaresque: Comme je l'ai dit plus tôt, mon projet repose sur deux bases. Premièrement, on doit dépenser les deniers publics de façon plus judicieuse. À l'heure actuelle, on s'est engagé à dépenser quelque 2,4 milliards de dollars au cours des 40 prochaines années pour un traversier ou un brise-glace, ou un navire de marchandises du Québec pour desservir la région.

Il faudrait imiter la Norvège où les responsables de ce dossier ont examiné la situation des différentes régions et se sont demandé pourquoi on dépensait 10 millions de dollars par an pour un traversier, plutôt que d'en dépenser 100 et de se passer de traversier. Au bout de 20 ans, on ne dépenserait plus un sou public pour une liaison de transport tout aussi bonne.

Je vais vous donner quelques grandes lignes. Dans les années 1970 et 1980, il y avait un chemin de fer à Terre-Neuve. On est entré dans la Confédération avec un chemin de fer, mais, bien sûr, le chemin de fer n'était pas le moyen le plus efficace de transporter des marchandises d'une collectivité à l'autre, alors on a troqué le chemin de fer contre la Transcanadienne qui traverse l'île de Terre-Neuve.

En 1996, lorsque j'étais au gouvernement, on a examiné le service maritime côtier du Labrador, qui dessert quelque 45 collectivités. Cela coûtait une fortune au gouvernement du Canada, alors on a conclu une entente pour assumer la responsabilité du service

maritime. On a pris l'argent et on l'a investi dans la construction de la route translabradorienne.

Il est maintenant temps de prendre le traversier du détroit, les brise-glaces et les navires de marchandises du Québec et de conclure une entente pour construire le tunnel routier sous-marin. Vous paracheverez ainsi un système de transport national efficace. Ce sera le fameux dernier crampon de la ligne reliant le Canada d'un océan à l'autre.

La présidente: Merci à nos témoins. La séance a été très instructive. Nous regrettons vraiment que le Comité n'ait pu visiter St. John's, à Terre-Neuve-et-Labrador. Cela aurait été toute une expérience, mais qui sait? L'occasion manquée cette fois-ci se représentera peut-être.

Nous allons suspendre la séance pendant quelques minutes pour permettre aux autres témoins de s'installer.

• (1200)

(Pause)

• (1210)

La présidente: Nous reprenons nos travaux.

Je souhaite la bienvenue à nos témoins.

De Innovation et Développement économique Trois-Rivières, nous avons Mario De Tilly, directeur général, et Jean Côté, directeur général adjoint.

De l'Administration portuaire de Québec, nous accueillons Alain Sans Cartier, vice-président, Affaires publiques et partenariats stratégiques.

De l'Administration portuaire de Trois-Rivières, nous accueillons Gaëtan Boivin, Premier dirigeant.

Monsieur Boivin, nous allons commencer par vous pour cinq minutes.

M. Gaëtan Boivin (président-directeur général, Administration portuaire de Trois-Rivières): Merci.

[Français]

Madame la présidente, madame et messieurs les membres, monsieur Aubin, député de Trois-Rivières, je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui.

Reconnu pour l'excellence de ses manutentionnaires, sa main-d'oeuvre qualifiée et la qualité de ses infrastructures, le Port de Trois-Rivières accueille des navires en toutes saisons. La croissance constante de son trafic se fait dans le respect des normes environnementales les plus strictes et en harmonie avec la communauté.

En 2018, 3,9 millions de tonnes de marchandise y ont transité pour un commerce évalué à 3,3 milliards de dollars. Annuellement, Trois-Rivières est reliée à une centaine de ports dans plus de 40 pays. Ses installations portuaires desservent des entreprises situées partout au Québec, en Ontario, dans l'Ouest canadien et ailleurs en Amérique du Nord. Elles répondent aux besoins de nombreux secteurs clés de l'économie canadienne, soit les industries manufacturières, agroalimentaires, minières et énergétiques.

En 2007, le Port de Trois-Rivières n'était pas promis à un brillant avenir. Les infrastructures étaient vieilles et désuètes, les revenus, insuffisants, et le trafic, en déclin. De plus, le bilan environnemental était négatif et l'intégration urbaine, inadaptée. C'est dans ce contexte que l'administration portuaire a entrepris une planification stratégique dont l'élément central était la participation de toutes les parties prenantes, pour une contribution au développement économique et régional forte et optimale. La vision qui a guidé ce plan était : « Se doter d'infrastructures modernes, productives et intégrées à son milieu, en support à une main-d'oeuvre compétente. » Toutes les parties prenantes ont adhéré à cette vision et c'est ce qui a rendu possible sa réalisation.

Cap sur 2020 a permis de mettre en place des infrastructures modernes, ce qui se traduit par une intermodalité accrue, une gestion pleine et entière de la sécurité et de la sûreté, une diminution de l'impact environnemental tout en permettant une augmentation du trafic, une intégration harmonieuse au milieu urbain et une hausse importante des retombées socioéconomiques, le tout reposant sur une gouvernance exemplaire.

Totalisant des investissements de 132 millions de dollars provenant des deux paliers de gouvernement, de l'administration portuaire et de ses utilisateurs, ce plan complété en 2017 a permis d'ajouter 40 % de capacité, qui est aujourd'hui pleinement utilisée alors que le Port est sollicité par de nombreux autres expéditeurs.

Devant un tel succès, nous ne pouvions pas nous arrêter en si bon chemin et avons lancé le plan Cap sur 2030 en octobre dernier.

Le Port de Trois-Rivières est un port urbain : il est littéralement ceinturé par la ville. La zone urbaine met énormément de pression sur les activités du port et ces dernières peuvent à leur tour paraître incompatibles avec le voisinage. On comprend que cela puisse être une source de conflits, sauf si le Port accepte pleinement de vivre cette urbanité et que la Ville accepte de vivre son statut de cité portuaire.

C'est ce que le Port et la Ville de Trois-Rivières ont fait, et l'exercice de planification stratégique qui a mené à Cap sur 2030 repose sur cette prémisse fondamentale. Loin de constituer un frein au développement du Port, la reconnaissance de son caractère urbain permet de voir et de saisir des occasions qui, autrement, passeraient inaperçues. Surtout, elle révèle pour qui le Port doit agir, ce qui devient la source de motivation de toutes nos actions.

Un sondage mené en 2018 a d'ailleurs révélé que 95 % de notre population a une bonne ou très bonne opinion du Port. Une majorité est également favorable à l'augmentation de ses activités.

À l'image de nombreux ports dans le monde, celui de Trois-Rivières vise à réaffecter une partie de ses installations à des fins récréotouristiques, résidentielles et commerciales, et travaille actuellement avec Transports Canada afin d'obtenir ce pouvoir. Cela lui permettra de développer, en collaboration avec la Ville et des partenaires privés, ses propriétés près du parc portuaire, en harmonie avec le milieu avoisinant.

Il est d'ailleurs fondamental que, dans le cadre de l'examen visant la modernisation des ports, les administrations portuaires puissent obtenir le pouvoir d'en faire beaucoup plus.

Pour soutenir leur croissance, le Port et ses partenaires joueront un rôle actif dans l'amélioration de la compétitivité des éléments qui constituent la chaîne logistique, particulièrement les services de transport maritime, ferroviaire et routier. Cela rendra le port plus compétitif et la région encore plus attrayante pour les investisseurs.

Ces initiatives permettront de mieux positionner Trois-Rivières sur la scène internationale, puisque c'est à ce niveau que se situent les possibilités de croissance. Le Port prévoit donc aménager de nouveaux espaces d'entreposage et construire de nouveaux quais. Une demande financière en ce sens a d'ailleurs été déposée auprès du Fonds national des corridors commerciaux.

Finalement, le Port a créé deux fonds accessibles à ses utilisateurs et à ses clients, dont l'investissement s'élèvera à 2,5 millions de dollars sur cinq ans. Le fonds Innovation appuie la mise en place de solutions permettant d'accroître la compétitivité du Port. Pour sa part, le fonds Environnement sert à compléter le montage financier de projets visant l'amélioration de son bilan environnemental.

Ainsi, par toutes ces actions, nous visons à être un port urbain innovant, générateur de croissance et au coeur d'une chaîne logistique compétitive.

•(1215)

Je vous remercie de votre attention.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Boivin.

Monsieur Côté.

[Français]

M. Jean Côté (directeur général adjoint, Innovation et Développement économique Trois-Rivières): Merci, madame la présidente.

Je tiens à remercier le Comité de m'avoir invité ici pour parler principalement de l'aéroport de Trois-Rivières.

L'aéroport de Trois-Rivières est une pièce maîtresse essentielle au développement économique de la région de la Mauricie et du Québec. Les spécifications techniques de l'aéroport, sa situation géographique exceptionnelle à mi-chemin entre Montréal et Québec, son intégration au sein d'un réseau de transport moderne, la présence d'acteurs importants du secteur de l'aérospatiale appuyés par une chaîne de valeur structurée et compétente, tout cela fait de l'aéroport un pôle de croissance économique et un acteur incontournable du secteur de l'aéronautique au Canada.

L'aéroport se démarque par une infrastructure moderne et de qualité pouvant accueillir tous types d'avions. Il bénéficie également de sa proximité avec le Port de Trois-Rivières, le réseau ferroviaire de la compagnie Chemins de fer Québec-Gatineau et les grands axes de transport routier que sont les autoroutes 40 et 55. Cette proximité inscrit l'aéroport de Trois-Rivières dans une puissante plateforme multimodale. L'aéroport accueille aussi un bassin d'entreprises aérospatiales et de fournisseurs qui positionnent la ville et la région comme un important pôle de soutien aux activités de l'industrie aérospatiale, généralement concentrée dans la grande région de Montréal et ailleurs sur la planète.

Les nombreuses entreprises en activité à l'aéroport de Trois-Rivières ont dépensé un total de 90,7 millions de dollars pour la période 2012-2014. Près des trois quarts des dépenses en biens et services, pour un montant d'environ 67 millions de dollars, sont effectuées au Québec, les provinces voisines répondant au reste des besoins.

L'analyse de l'impact économique des activités de l'aéroport de Trois-Rivières que je vais vous résumer a été réalisée au moyen du modèle intersectoriel du Québec, un outil développé par l'Institut de la Statistique du Québec.

Pour l'année 2014, les retombées économiques globales — retombées directes ou indirectes et effets induits — des entreprises implantées à l'aéroport s'élevaient à 92,8 millions de dollars. L'ensemble de ces dépenses a permis de soutenir la création ou de contribuer au maintien d'environ 814 emplois. En 2014, 372 de ces emplois étaient uniquement sur le territoire de l'aéroport, nombre qui est passé à 460 aujourd'hui. L'impact économique total a produit une masse salariale de plus de 39 millions de dollars. Les revenus d'exploitation et autres qu'a générés l'aéroport s'élevaient à 37 millions, alors que les revenus annuels des deux paliers de gouvernement provenant de l'impôt, de taxes et de la parafiscalité totalisaient 15,8 millions.

L'aéroport de Trois-Rivières est une plaque tournante des vols commerciaux qui a de l'avenir. Le 28 juillet dernier, Transports Canada a modifié la réglementation du processus de désignation des aéroports commerciaux. Cet amendement permet aujourd'hui à l'aéroport de Trois-Rivières de soumettre sa candidature au ministère afin d'obtenir l'ensemble des services offerts par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Ce processus est un peu difficile et très onéreux.

Depuis plusieurs années, Innovation et Développement économique Trois-Rivières a établi des relations d'affaires avec plusieurs transporteurs aériens à bas prix, dont Sunwing — très présent dans les médias ces dernières années —, ou Air Transat. Ces sociétés exploitent des Boeing 737 ou des Airbus 319, 320 ou 321, que l'aéroport de Trois-Rivières peut déjà accueillir sans problème.

D'autres sources de revenus viendront s'ajouter, dont les frais de stationnement, les loyers des agences de location de voiture ou des restaurateurs, ou les revenus provenant de services reliés au transport aérien, comme les navettes.

Cela dit, la mise en place de ces services permettrait à l'aéroport de solliciter d'autres transporteurs aériens afin de relier Trois-Rivières à des destinations canadiennes ou étrangères, générant ainsi une clientèle touristique entrante, par ailleurs en pleine croissance.

Pour y parvenir, la Ville de Trois-Rivières, qui a déjà investi 24 millions de dollars dans les infrastructures de l'aéroport, va verser un montant supplémentaire de 4 millions de dollars pour la construction d'une nouvelle aérogare, l'actuelle ayant atteint la fin de sa durée de vie utile. Ce projet de nouvelle aérogare est évalué à environ 11 millions de dollars et, bien évidemment, nous sollicitons aussi la contribution du gouvernement fédéral.

Je voudrais maintenant expliquer l'importance d'un aéroport à Trois-Rivières. Lorsqu'une nouvelle entreprise cherche un endroit où s'établir, le facteur le plus important qui influence son choix est la disponibilité de la main-d'oeuvre. Suivent ensuite les incitatifs financiers puis, au troisième rang, la proximité d'un aéroport avec services.

• (1220)

Parmi les principaux facteurs qui accentuent l'importance des aéroports aux yeux des entreprises, nous pouvons citer les besoins croissants de connectivité et d'accessibilité, l'internationalisation des activités, les impératifs de flexibilité dans les systèmes de production — dont le « juste-à-temps », qui en est une parfaite illustration — ou encore la mobilité croissante dans la main-d'oeuvre qualifiée.

Dans son plan d'action local pour l'économie et l'emploi, Innovation et Développement économique Trois-Rivières désigne effectivement les secteurs de l'aéronautique, de la logistique et de la distribution comme étant prioritaires. En somme, l'aéroport de Trois-Rivières joue un rôle économique majeur en tant que créateur d'emplois directs, mais également en tant qu'incitatif pour les

entreprises dont l'un des critères importants est la présence d'un aéroport à proximité.

Par rapport au train à grande fréquence, je vais m'en tenir simplement aux incidences sur l'environnement. Les retombées seront multiples, dont une réduction des émissions de carbone de 10,3 millions de tonnes de gaz à effet de serre d'ici 2050.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Côté.

J'espère que vous pourrez faire le reste de vos commentaires pendant la période de questions.

Nous allons passer à M. Sans Cartier, pour cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Alain Sans Cartier (vice-président, Affaires publiques et partenariat stratégique, Administration portuaire de Québec): Merci, madame la présidente.

Je remercie les membres du Comité de nous accueillir ce matin.

[Français]

Dernier port en eau profonde situé le plus près du cœur de l'Amérique, le Port de Québec possède des atouts stratégiques qui lui confèrent un rôle unique dans la chaîne logistique continentale. Le marché que nous desservons s'étend jusqu'aux Grands Lacs. Nous faisons partie des cinq principaux ports canadiens et nous transbordons 27 millions de tonnes de marchandises, principalement du vrac, pour une valeur de 20 milliards de dollars. Nous traitons avec quelque 60 pays et 300 ports.

Le Port de Québec, où la profondeur de l'eau est de 15 mètres à marée basse et qui jouit d'une pleine intermodalité, joue un rôle unique en tant que port de transbordement dans le corridor Saint-Laurent— Grands Lacs. Selon la firme KPMG, le Port génère 13 250 emplois directs et indirects, ainsi que des retombées économiques de 1,3 milliard de dollars à l'échelle canadienne.

Il est également une destination pour les croisières internationales. Le nombre de visiteurs est de 230 000 par année, ce qui fait de lui le plus important port de croisières sur le Saint-Laurent. Il faut noter aussi que 20 % de notre territoire est consacré aux activités urbaines et récréotouristiques.

Voici maintenant un survol des principaux enjeux avec lesquels le Port de Québec doit composer pour assurer son développement. Dans un pays comme le Canada, qui mise sur un accès aux marchés mondiaux pour maintenir sa vitalité économique, les infrastructures portuaires sont évidemment stratégiques. Or, le Port de Québec, comme beaucoup d'autres ports, doit composer avec des infrastructures vieillissantes. Notre secteur le plus récent a été construit dans les années 1960 et notre plus vieux secteur date du XIX^e siècle. Plus de 300 millions de dollars seraient nécessaires pour restaurer notre patrimoine portuaire. Il est clair que le Port de Québec, comme les autres ports, n'a pas la capacité financière d'assumer seul cette facture.

Heureusement, nous avons bénéficié en 2018 d'une contribution de 15 millions de dollars du Fonds national des corridors commerciaux pour engager des travaux de restauration d'une valeur de 30 millions de dollars. Cependant, avec un budget de 2,2 milliards de dollars sur 11 ans, le FNCC ne peut répondre à tous ces besoins pressants. Nous croyons donc que l'ampleur des besoins commande la mise en place d'un programme pour la restauration des infrastructures consacré spécifiquement aux ports afin de moderniser le patrimoine portuaire stratégique du pays.

Par ailleurs, l'intermodalité est au coeur de la compétitivité des ports canadiens. Les accès ferroviaires et routiers sont primordiaux pour offrir aux entreprises les meilleures solutions pour atteindre leurs marchés. La croissance des échanges internationaux commande une capacité et une fluidité accrues. Le contexte veut que les ports canadiens soient souvent construits au coeur des villes, comme c'est le cas à Québec. Il est donc impératif d'investir dans ces liens intermodaux, autant pour en préserver l'accès que pour en améliorer la capacité. Il est tout aussi important d'investir dans des infrastructures pour atténuer les impacts des activités portuaires sur le tissu urbain.

Le Port de Québec planifie son développement dans une perspective globale. Notre développement s'articule autour d'une vision du Saint-Laurent où la priorité est donnée à la compétitivité du corridor de commerce Saint-Laurent—Grands Lacs, une voie d'accès pour l'Est du Canada. Ce corridor de commerce, qui rejoint un marché de 110 millions de consommateurs, doit aussi composer avec la concurrence des ports américains de la côte Est, qui ont investi massivement pour atteindre plus efficacement ce grand marché.

L'ouverture du nouveau canal de Panama, qui a eu lieu en 2016, permet désormais, avec le nouveau standard de 15 mètres de profondeur, le passage d'une nouvelle génération de navires encore plus gros. Ces navires de type New Panamax peuvent transporter jusqu'à 14 000 conteneurs. Le standard de 15 mètres de profondeur d'eau est maintenant la nouvelle norme pour la façade atlantique américaine qui, comme les ports du Saint-Laurent, dessert lui aussi le marché du Midwest. Principaux compétiteurs des ports du Saint-Laurent, les ports américains se sont lancés dans d'importants travaux de dragage et dans des travaux visant la modernisation de leurs réseaux ferroviaires afin de s'adapter à cette nouvelle norme.

Pour le dragage à lui seul, le Port de New York et New Jersey a investi 2,1 milliards de dollars. Le but était d'ajuster les quais à la norme de 15 mètres de profondeur d'eau. Il a également investi 1,6 milliard de dollars dans le relèvement du pont de Bayonne pour permettre le passage de grands porte-conteneurs.

Le port de Québec possède déjà une profondeur d'eau de 15 mètres à marée basse. Rappelons que, passé le pont de Québec, le chenal de navigation est limité à 11,3 mètres, et ce, jusqu'à Montréal. Dans cette perspective, le Port de Québec prône la mise en place d'un nouveau terminal de conteneurs en eau profonde. Il s'agit d'une extension de 17 hectares de terrain avec une ligne de quai de 16 mètres de profondeur d'eau. D'une capacité de 500 000 conteneurs, le nouveau terminal dotera le Saint-Laurent d'une possibilité autre, en eau profonde, que les ports américains. De plus, il sera complémentaire aux ports de l'Est du pays. À terme, ce projet permettra de consolider et de reprendre des parts de marché aux ports américains. Le projet fait actuellement l'objet d'une évaluation de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale.

En conclusion, j'aimerais vous faire part de quelques réflexions liées à nos enjeux de développement. Il est impératif de maintenir un équilibre entre le développement des infrastructures et la protection de l'environnement. Les importants délais et les coûts majeurs associés aux processus environnementaux actuels doivent être bien mesurés pour maximiser les chances de réussite des projets.

Les administrations portuaires canadiennes doivent composer avec des limites de capacité d'emprunt, qui peuvent devenir une contrainte majeure pour ce qui est d'assurer le bouclage de montage financier des dossiers de grande envergure. Une plus grande flexibilité serait souhaitable.

Nos activités commerciales sont régies par des lettres patentes qui délimitent tant nos activités que nos relations d'affaires. Or, ces lettres patentes peuvent devenir une contrainte pour ce qui est de nous adapter à l'évolution des pratiques commerciales. Un processus de modification plus souple serait un gain considérable. Il nous permettrait de mieux nous adapter au contexte actuel.

Enfin, les grands projets de développement devraient toujours être analysés dans une perspective permettant d'améliorer notre compétitivité internationale, et ce, dans une logique de complémentarité régionale.

Je vous remercie de votre attention.

● (1225)

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup à tous. Je sais que cinq minutes, ce n'est pas beaucoup pour des informations aussi importantes, mais le Comité veut avoir du temps pour les questions.

Monsieur Jeneroux.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Merci, madame la présidente.

Merci à tous d'être ici aujourd'hui.

Je vais passer à ma première question. Mon collègue Kelly et moi-même avons rencontré des représentants d'administrations portuaires qui nous ont mis au courant de quelque chose qui se trouve apparemment dans le projet de loi C-69, en ce qui concerne l'examen des évaluations environnementales. Les administrations portuaires ne peuvent plus procéder à des évaluations environnementales pour les petits projets. Est-ce le cas? Avez-vous des renseignements à ce sujet?

● (1230)

[Français]

M. Alain Sans Cartier: L'Association des administrations portuaires canadiennes s'est prononcée sur le projet de loi C-69. Évidemment, il y a beaucoup d'inquiétudes relativement aux délais établis dans le projet de loi. Les délais relatifs aux évaluations environnementales sont déjà un enjeu, même si tous les ports canadiens déploient énormément d'efforts et de ressources pour atténuer le plus possible les répercussions environnementales. Il reste des inquiétudes à cet égard. Il faut se demander comment on peut réduire les délais sans nuire à la qualité des évaluations environnementales. Les délais doivent être plus raisonnables et plus en phase avec les projets de développement.

Le projet de loi C-69 soulève des inquiétudes relativement à toute la question des délais. Il pourrait allonger davantage les délais alors que les délais actuels sont déjà problématiques.

[Traduction]

M. Matt Jeneroux: Monsieur Boivin, allez-y.

[Français]

M. Gaétan Boivin: J'allais dire la même chose. Le processus d'évaluation environnementale des administrations portuaires est très bien encadré présentement. Le nouveau projet de loi n'améliore pas les choses, je dirais même qu'il les aggrave. D'après moi, aucune administration portuaire ne veut de ce projet de loi, et l'Association s'est prononcée là-dessus.

Je me rallie à la position de M. Sans Cartier, du Port de Québec. Les administrations portuaires sont tout à fait favorables à l'environnement. Le développement durable est extrêmement important pour les administrations portuaires canadiennes. Le problème a plutôt trait aux délais.

En 2014, pour les quais 21, 22 et 23, notre administration a commencé à travailler avec Environnement Canada, mais ce projet ne sera pas terminé avant deux ans. On parle de sept années pour réaliser un projet d'envergure moyenne dans un port comme Trois-Rivières.

[Traduction]

M. Matt Jeneroux: Excellent. En tant qu'administration portuaire, vous traitez également avec un certain nombre d'entités du secteur privé. Les avez-vous entendues? Ont-elles pu se prononcer sur le projet de loi C-69 en particulier?

M. Gaétan Boivin: Elles comptent beaucoup sur nous. Nous sommes ceux... Nous avons appris, notamment à Trois-Rivières, à travailler avec elles. Si je compare la situation à celle d'il y a 10 ans, lorsque nous avons dû les convaincre d'améliorer l'environnement, cela va de soi pour elles ces temps-ci. Non seulement elles se conforment, mais elles travaillent avec nous. Nous travaillons ensemble, ce que nous ne faisons pas il y a 10 ans. En fait, pour nos clients de Trois-Rivières, c'est chose faite. C'est vraiment agréable de travailler avec elles ces temps-ci, laissez-moi vous dire, mais dans la bonne direction.

M. Matt Jeneroux: Monsieur Sans Cartier, allez-y.

[Français]

M. Alain Sans Cartier: C'est sûr qu'il y a eu un changement de culture assez important au cours des dernières années ou des dernières décennies. Je confirme ce que M. Boivin a dit. Nos partenaires du secteur privé et nous-mêmes avons fait un virage important pour nous assurer de tenir compte de toutes les répercussions environnementales.

Beaucoup de ports canadiens sont situés en plein coeur d'une ville. Nous devons nous assurer de bien nous intégrer bien à la ville. Les premières questions que nous posent tous nos partenaires du secteur privé et même des partenaires potentiels portent toujours sur nos politiques et programmes environnementaux, parce que c'est important pour eux.

J'en reviens à la question des délais. Pour notre projet de terminal de conteneurs, nous avons fait une tournée mondiale pour rencontrer les grands acteurs maritimes mondiaux, tant en Europe qu'en Asie. Ce qui revenait souvent, c'est que ces grands opérateurs mondiaux ont leur goût d'investir au Canada, mais ils sont inquiets de l'évolution de la situation quant aux délais de plus en plus compliqués pour obtenir les autorisations environnementales. C'est un souci dont ils nous ont fait part.

•(1235)

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Je tiens d'abord à féliciter les gens de Trois-Rivières de ce qu'ils font. J'y suis allé moi-même et j'ai vu comment vous avez vraiment tiré pleinement parti des multiples utilisations des terres qui vous posent de défis.

M. Gaétan Boivin: Oui, merci.

M. Vance Badawey: Dans ma région, à Port Colborne, en bordure du lac Érié et du canal Welland, nous avons les mêmes défis à relever.

M. Gaétan Boivin: Oui, je le sais bien. J'y navigue depuis de nombreuses années.

M. Vance Badawey: Ayant moi-même déjà travaillé dans le domaine, à titre d'approvisionneur de fournitures de navires, je suis conscient de certains des défis qui se posent sur l'eau, de la nécessité d'intégrer les choses à terre et de la mesure dans laquelle l'industrie dépend de cette intégration.

Encore une fois, je tiens à vous féliciter. Vous avez fait un excellent travail.

M. Gaétan Boivin: Merci beaucoup.

M. Vance Badawey: Je vous souhaite la meilleure des chances pour l'avenir.

Je crois comprendre que le gouvernement vous a accordé 132 millions de dollars pour faire certains travaux. Quels travaux avez-vous effectués?

M. Gaétan Boivin: En fait, sur les 132 millions de dollars, 50 millions provenaient directement du port. Environ 20 millions de dollars provenaient des gouvernements fédéral et provincial et environ 50 millions de dollars du secteur privé. C'est de l'argent bien investi pour le gouvernement fédéral, et même pour la province de Québec. Cela nous a vraiment donné l'élan nécessaire pour aller de l'avant avec ce projet.

Nous sommes d'avis que, grâce à cet argent, le port de Trois-Rivières est en bon état. Il fonctionne très efficacement, et nous sommes bien équipés pour accomplir la mission que la loi nous impose.

M. Vance Badawey: À l'avenir, il faudra faire d'autres travaux d'infrastructure. Vous envisagez de faire des travaux sur les quais 21, 22 et 23.

Dans quelle mesure souhaitez-vous terminer une partie de ces travaux?

M. Gaétan Boivin: C'est une bonne question.

L'année dernière, le port de Trois-Rivières a connu une croissance de 47 %. Avec les nouveaux quais que nous avons construits, nous nous attendions à recevoir ce volume de fret dans cinq ans. Nous l'avons eu en un an, alors nous fonctionnons de nouveau à plein rendement. Les navires passent par Trois-Rivières parce que la productivité est bonne, le tarif est bon. En ce qui concerne notre plan pour 2020, c'était notre objectif. Maintenant, nous revenons au même problème.

Ce qui est intéressant, c'est que nous ne demandons pas d'argent pour reconstruire l'infrastructure. Nous demandons de l'argent pour un nouveau quai afin de pouvoir soutenir la croissance que nous anticipons. Nous parlons de 1,5 million de tonnes métriques que nous pourrions probablement accommoder au cours des deux ou trois prochaines années après la construction des nouveaux quais.

Pour répondre à votre question, il s'agit d'un projet de 65 millions de dollars auquel s'ajoute un investissement privé d'environ 40 millions de dollars, soit environ 100 millions de dollars. Nous demandons 33 millions de dollars au gouvernement fédéral, et le port verse de 34 à 36 millions de dollars.

M. Vance Badawey: Vos plans d'optimisation — et j'entends parler du développement économique, de l'aéroport — englobent-ils une grande partie de ces services multimodaux aux services routiers, ferroviaires, maritimes et aériens?

M. Gaétan Boivin: Non seulement cela, mais nous avons intégré notre plan de développement à celui de la ville. Nous l'avons fait en 2010. Nous nous assoyons avec la ville et nous faisons notre planification ensemble. Vous trouverez ce qui est lié au port dans la planification de la Ville et ce qui est lié à la Ville dans la planification du port. Nous travaillons vraiment en étroite collaboration, particulièrement avec l'organe de développement économique de la ville de Trois-Rivières.

M. Vance Badawey: Le port gère-t-il les activités maritimes et terrestre? Si vous avez quelqu'un, par exemple, qui veut louer, louer à bail ou posséder des terres le long du port, gérez-vous cela, ainsi que le quai et l'eau?

M. Gaétan Boivin: Oui.

M. Vance Badawey: Vous gérez tout cela?

M. Gaétan Boivin: Oui, nous gérons tout.

M. Vance Badawey: D'accord. Merci.

La deuxième question s'adresse à l'Administration portuaire de Québec. Je vous félicite également. Bravo. Vous y recevez vraiment beaucoup de marchandises. Vous êtes débordés en ce moment, et vous envisagez la croissance future, j'en suis sûr.

Vous avez parlé de la fluidité, du transport de beaucoup de marchandises sur le réseau de la voie maritime — le long du fleuve et, bien sûr, sur les Grands Lacs. Comment vous y prenez-vous actuellement?

En guise de préface à ma question, je dirais ceci. Je comprends que, bien souvent, il en coûte plus cher de transporter la marchandise par camion, ce qui n'est pas écologique, ou par train, alors qu'il serait possible de le faire par voie maritime. Cependant, avec les Panamax, il est difficile d'utiliser la voie maritime. Comment vous y prenez-vous à l'heure actuelle et comment préférez-vous procéder?

• (1240)

M. Alain Sans Cartier: Au port de Québec, nous faisons du transbordement, alors le mouvement classique de notre intermodalité est de navire à navire. Nous faisons venir de gros navires, puis de petits navires — des laquiers — qui sortent de la Voie maritime du Saint-Laurent et traversent les Grands Lacs. C'est le modèle de base du port.

M. Vance Badawey: Vous avez mentionné que vous aviez besoin de nouveaux fonds pour rénover. Au lieu de garder la marchandise sur votre quai et de l'entreposer — je vais utiliser l'exemple de Dell — est-il possible de la placer sur un navire et de l'acheminer vers son port final?

M. Alain Sans Cartier: Pourriez-vous répéter votre question?

M. Vance Badawey: Au lieu d'entreposer une grande partie de la marchandise qui arrive de l'étranger, puis de la charger sur un navire — un laquier — pour passer par le système, est-ce que cette marchandise pourrait être chargée directement sur un navire? Le navire est en fait un entrepôt, puis il se dirige vers sa destination finale.

M. Alain Sans Cartier: Les cargaisons passent très peu de temps sur les quais. Cela dépend de l'industrie, cependant. Prenons l'exemple d'une cargaison de nickel en provenance du nord du Québec qui arrive à Québec, et qui est chargée sur un train en direction de Sudbury. Cette cargaison revient et elle passe très peu de temps sur le quai. Elle revient à Québec, avant de partir pour la Norvège. Cela dépend du type de marchandise.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur.

Nous allons passer à M. Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je remercie chacun d'entre vous d'être avec nous ce matin. C'est vraiment très instructif.

Monsieur Côté, je commence par vous pour parler de ce quatrième élément du carré d'as en matière de transport, qui est l'aéroport.

Trois-Rivières a su faire preuve de leadership et mettre en place les infrastructures qui ont attiré l'industrie. Nous sommes maintenant à un carrefour. Il y a eu bien sûr cette annonce de près de 4 millions de dollars que la Ville va attribuer à la construction d'une nouvelle aérogare. La vision est très claire, c'est de pouvoir continuer le développement et de pouvoir rayonner, à partir de Trois-Rivières, dans des aéroports canadiens, mais aussi dans des vols internationaux.

Comment êtes-vous accompagnés par Transports Canada, qui ne désigne plus d'aéroport depuis des années, alors que notre objectif final est justement d'être un aéroport désigné ou un aéroport qui aurait les services de sécurité?

Les conservateurs et les libéraux ont dit que, si nous les voulions, nous n'avions qu'à nous les payer et qu'il n'y avait pas de problème. Toutefois, nous savons bien que le modèle d'affaires n'est pas rentable. Avons-nous l'assurance qu'une fois notre nouvelle aérogare construite, elle sera conforme au désir de Transports Canada?

M. Jean Côté: Non. Il faut attendre de construire la nouvelle aérogare et, ensuite, Transports Canada viendra l'inspecter pour nous faire des recommandations ou désigner l'aéroport pour les services de l'ACSTA.

M. Robert Aubin: Vous êtes en train de me dire qu'une fois l'aérogare construite, Transports Canada pourrait nous dire que nous ne l'avons pas construit de la bonne façon et que nous n'aurons pas le certificat.

M. Jean Côté: Oui, exactement.

Nous avons déjà fait faire des plans préliminaires, que j'ai voulu soumettre à Transports Canada avant d'entamer les plans et devis, justement pour vérifier si la salle était assez grande et tout cela. On me l'a refusé. On attend que l'aérogare soit construite pour venir l'inspecter par la suite.

M. Robert Aubin: Donc, nous pourrions nous offrir les services de sécurité, à nos propres frais, mais nous ne disposons pas du devis pour savoir ce qu'il faut construire.

M. Jean Côté: Non.

M. Robert Aubin: C'est assez extraordinaire. Merci.

Monsieur Boivin, j'ai une question à vous poser sur un sujet dont les deux autorités portuaires ont déjà parlé.

Dans les lettres patentes à l'origine de votre constitution, qu'est-ce qui freine aujourd'hui votre développement?

M. Gaétan Boivin: Nos lettres patentes ont été bonnes durant 20 ans. Elles sont encore bonnes. Il ne faut pas y toucher.

Dans le cadre de Cap sur 2020, nous avons fait beaucoup de choses de concert avec notre ville, notre communauté et les citoyens. Le plus gros problème que nous avons présentement, c'est qu'il nous manque le pouvoir de développer la bande riveraine, qui est au cœur du centre-ville à Trois-Rivières — comme vous le savez. Il nous manque ce pouvoir. Cependant, laissez-moi vous rassurer: cela fait près de deux ans que nous travaillons avec Transports Canada à cet égard.

Il y a une tendance mondiale selon laquelle les administrations portuaires peuvent faire cela. Les signes sont bons, les fonctionnaires nous indiquent que cela pourrait être positif — même au bureau du ministre. Vous le savez, M. François-Philippe Champagne s'est prononcé publiquement en faveur de ce type de projet, que le Port veut, que la Ville veut et que les citoyens veulent.

Pour nous, cela va de soi: il nous faut cette autorisation. J'espère l'avoir dans les prochaines semaines. Ce n'est pas une question de mois.

• (1245)

M. Robert Aubin: Ce sera avant le déclenchement de l'élection, c'est une bonne nouvelle.

M. Gaétan Boivin: Exactement.

M. Robert Aubin: Mes collègues seront probablement surpris du fait que je ne parle pas du TGF, mais je sais que le projet recueille non seulement le consensus, mais fait aussi l'unanimité de l'ensemble des acteurs économiques du milieu trifluvien.

Je reviens sur l'aéroport. À la suite des démarches faites par la municipalité et par son bras économique, IDE Trois-Rivières, il y a un quelconque espoir d'avoir un aéroport désigné. J'ai posé la question au ministre la semaine dernière, quand il est venu devant le Comité. Il m'a dit qu'il n'y aurait pas de nouvelle désignation d'ici juin, mais qu'il ne fermait pas nécessairement la porte.

M. Jean Côté: C'est le problème de l'œuf et de la poule.

Sur le questionnaire de Transports Canada visant la désignation des aéroports, une des premières questions qu'on nous pose est d'indiquer le nombre de passagers par année. Il est là, le problème. Nous n'en avons pas, parce que nous n'avons pas d'aérogare adéquate pour accepter des passagers. C'est l'œuf et la poule.

Oui, Transports Canada voudra financer le projet, à condition que nous ayons un certain nombre de passagers. Pourtant, nous ne pouvons pas en avoir avant de disposer d'une aérogare adéquate. La nôtre date de 1963.

M. Robert Aubin: Dans les études qui avaient été faites auparavant par des compagnies privées à faible coût, j'imagine qu'elles prévoyaient un achalandage possible.

Cela pourrait-il répondre à la question de Transports Canada?

M. Jean Côté: Il y a quelques années, quand Sunwing a voulu offrir des vols à partir de Trois-Rivières, la compagnie avait prévu un vol par semaine à Cuba, et un vol par semaine au Mexique. Dès qu'elle a fait son étude de marché, elle a tout de suite décidé de doubler le nombre de vols.

Trois-Rivières a la particularité d'avoir un nombre incroyable d'agences de voyages, dont Voyages à rabais, qui est l'une des plus grandes agences maintenant. Il y a beaucoup d'agences de voyages, donc beaucoup de possibilités. Nous sommes sollicités régulièrement par les transporteurs, qui veulent savoir quand nous disposerons d'une aérogare. Ils cognent à notre porte pour offrir des vols qui partiront de chez nous.

M. Robert Aubin: D'accord, mais je repose ma question.

Les chiffres de ces études sont-ils satisfaisants pour Transports Canada, ou celui-ci ne les accepte-t-il pas parce que cela prendrait des passagers réels?

M. Jean Côté: Nous pouvons nous fier aux études, car elles ont été faites par Sunwing. Ces études leur appartiennent alors nous n'avons pas ces données. Quand Sunwing a décidé de doubler le nombre de vols, je pense que c'était assez révélateur.

M. Robert Aubin: Monsieur Boivin, voulez-vous ajouter quelque chose?

Sinon, j'ai une autre question pour vous.

M. Gaétan Boivin: J'aimerais ajouter quelque chose.

Je me tourne vers madame la présidente, que j'ai rencontrée récemment.

Quand le gouvernement nous demande — nous, les administrations portuaires — de nous rapprocher de nos communautés, nous voulons le faire, et les communautés le veulent aussi. Je demanderais que, dans la mesure du possible, le Comité jette un coup d'oeil à la demande d'obtention de pouvoir que nous adressons à Transports Canada, et qu'il fasse une recommandation incessamment. Il s'agit d'une tendance mondiale, et le Canada doit s'adapter, il doit se moderniser. Dans le cadre de la modernisation de la Loi, c'est un élément essentiel, et nous sommes capables de le faire tout de suite, monsieur Aubin.

M. Robert Aubin: Merci. C'est noté.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Hardie pour trois minutes.

M. Ken Hardie: Tout d'abord, M. Badawey a félicité les gens du port de Trois-Rivières de leur relation avec la collectivité, mais je dois vous dire que ce n'est pas le cas sur la côte Ouest. Je pense que la confiance du public et les relations avec les municipalités posent certains problèmes, ce qui explique en partie pourquoi beaucoup de gens sur la côte Ouest ont appuyé l'élimination des évaluations environnementales du port. Ils ne leur faisaient vraiment pas confiance. Le gouvernement fédéral a de la difficulté à appliquer des politiques différentes dans différentes régions du pays.

Un des problèmes sur la côte Ouest est la planification intégrée entre les ports et ce que devrait être le réseau routier et ferroviaire complémentaire. Si vous intensifiez vos activités à Trois-Rivières, le chemin de fer pourra-t-il répondre à cette demande croissante?

• (1250)

M. Gaétan Boivin: C'est une excellente question.

Nous avons des difficultés particulières dans la région. C'est le grand réseau du CN et du CP. Donc, on a toutes sortes de problèmes. Il y a des obstacles sur papier dont je devrais vous parler. Il y a des problèmes d'infrastructure. Je vais vous donner un exemple. Il y a un pont. Il est à 30 kilomètres du port, et il ne peut pas supporter la charge des nouveaux wagons. Donc, pour le grain qui vient de l'Ouest, on peut les charger à seulement 75 ou 80 % de leur capacité. Toutefois, on paie quand même pour la pleine cargaison. Il y a de petits problèmes de ce genre, des problèmes de paperasserie quant à l'infrastructure et tout le reste. Nous ne sommes pas du tout au courant des programmes du gouvernement et de tout le reste.

On peut avoir le port le meilleur et le plus efficace au monde, mais si les choses ne fonctionnent pas en amont et en aval — le chemin de fer, la route ou le Saint-Laurent — il ne servira à rien. Il faut tenir compte de toute la chaîne de transport, et c'est ce que nous faisons. La plupart des ports le font maintenant — certainement sur la côte Ouest, à Vancouver et à Prince Rupert. Je pense qu'ils font un excellent travail à cet égard.

M. Ken Hardie: Eh bien, ils essaient, mais c'est difficile.

M. Gaétan Boivin: C'est un défi, oui.

M. Ken Hardie: Ma question s'adresse aux représentants des deux ports. Manipulez-vous des produits pétroliers?

M. Gaétan Boivin: Non.

M. Alain Sans Cartier: Oui, au port de Québec, je dirais que plus de la moitié du tonnage est constitué de produits pétroliers.

M. Ken Hardie: Quel genre de produits pétroliers?

M. Alain Sans Cartier: C'est peut-être 12 millions de tonnes de pétrole brut et environ 2 millions de tonnes de produits raffinés, principalement du carburéacteur.

M. Ken Hardie: Je comprends.

Le carburéacteur et les produits raffinés sont en fait le genre de choses qui peuvent être expédiées à partir de Prince Rupert, mais pas des choses comme le pétrole brut et les produits non raffinés comme le bitume, selon le moratoire sur le pétrole. Vous cherchez à trouver un équilibre entre...

M. Alain Sans Cartier: Il faut savoir qu'au port de Québec, nous avons aussi la grande raffinerie de Valero. C'est la plus importante

au Québec, et elle traite 265 000 barils par jour. Elle est située sur la rive sud du fleuve, en face du port.

La présidente: Merci beaucoup.

Je remercie les témoins de leurs excellents exposés.

C'est incroyable de voir ce que vous faites. Bonne chance, et nous surveillerons certainement votre croissance.

M. Gaétan Boivin: De plus, rappelez-vous notre invitation à venir à Trois-Rivières.

La présidente: Oui, nous sommes tous invités.

M. Gaétan Boivin: Je pense vraiment qu'il est important que vous veniez le voir.

La présidente: Absolument. Je suis tout à fait d'accord avec vous.

Je vais suspendre la séance quelques instants. Nous devons nous réunir à huis clos pour discuter de notre rapport.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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.

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 : <http://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: <http://www.ourcommons.ca>