



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

POUR L'ÉTABLISSEMENT D'UNE STRATÉGIE CANADIENNE SUR LES TRANSPORTS ET LA LOGISTIQUE : DEUXIÈME PARTIE

**Rapport du Comité permanent des transports, de
l'infrastructure et des collectivités**

L'honorable Judy A. Sgro, présidente

**JUIN 2019
42^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION**

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 : www.noscommunes.ca

**POUR L'ÉTABLISSEMENT D'UNE STRATÉGIE
CANADIENNE SUR LES TRANSPORTS ET LA
LOGISTIQUE : DEUXIÈME PARTIE**

**Rapport du Comité permanent
des transports, de l'infrastructure et des
collectivités**

**La présidente
L'hon. Judy A. Sgro**

JUIN 2019

42^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

AVIS AU LECTEUR

Rapports de comités présentés à la Chambre des communes

C'est en déposant un rapport à la Chambre des communes qu'un comité rend publiques ses conclusions et recommandations sur un sujet particulier. Les rapports de fond portant sur une question particulière contiennent un sommaire des témoignages entendus, les recommandations formulées par le comité et les motifs à l'appui de ces recommandations.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

PRÉSIDENTE

L'hon. Judy A. Sgro

VICE-PRÉSIDENTS

Kelly Block

Robert Aubin

MEMBRES

Vance Badawey

Terry Beech (secrétaire parlementaire – membre sans droit de vote)

Ken Hardie

Angelo Iacono

Matt Jeneroux

Ron Liepert

Marco Mendicino (secrétaire parlementaire – membre sans droit de vote)

Churence Rogers

Marc Serré (secrétaire parlementaire – membre sans droit de vote)

Gagan Sikand

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Blaine Calkins

Peter Fonseca

Marilène Gill

Rachael Harder

Gudie Hutchings

Dave MacKenzie

Michael V. McLeod

Marwan Tabbara

GREFFIÈRE DU COMITÉ

Marie-France Lafleur

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Service d'information et de recherche parlementaires

Geneviève Gosselin, analyste

Alexandre Lafrenière, analyste

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

a l'honneur de présenter son

TRENTE-DEUXIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié la stratégie canadienne sur les transports et la logistique et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	1
POUR L'ÉTABLISSEMENT D'UNE STRATÉGIE CANADIENNE SUR LES TRANSPORTS ET LA LOGISTIQUE : DEUXIÈME PARTIE.....	5
Introduction.....	5
Des enjeux d'un océan à l'autre.....	7
Étude de cas : les provinces de l'Atlantique	10
L'élargissement à quatre voies de la route 185.....	12
Un lien fixe avec le continent pour Terre-Neuve	13
Étude de cas : la province de Québec.....	15
Désenclaver la Côte-Nord.....	17
Maximiser le potentiel des ports sur le Saint-Laurent.....	17
ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS.....	21
ANNEXE B LISTE DES MÉMOIRES	23
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT	25
Opinion complémentaire du Parti conservateur du Canada.....	27
Opinion complémentaire du Nouveau Parti démocratique	31

LISTE DES RECOMMANDATIONS

À l'issue de leurs délibérations, les comités peuvent faire des recommandations à la Chambre des communes ou au gouvernement et les inclure dans leurs rapports. Les recommandations relatives à la présente étude se trouvent énumérées ci-après.

Recommandation 1

Que le gouvernement du Canada travaille avec les gouvernements provinciaux et municipaux ainsi que le secteur privé pour faire des investissements plus stratégiques dans des projets visant à relier le Canada d'un océan à l'autre et appuyant la fluidité des transports et des chaînes logistiques performantes. 9

Recommandation 2

Que le gouvernement du Canada envisage d'investir dans notre réseau d'installations portuaires en eau profonde, d'améliorer l'infrastructure de transport complémentaire et d'élargir ce réseau, au moyen d'enveloppes de financement durables, afin de permettre un transport plus efficace des marchandises vers les marchés internationaux en tenant compte des recommandations formulées dans l'Examen de la modernisation des ports. 9

Recommandation 3

Que le gouvernement du Canada envisage de financer le développement d'infrastructures dédiées au transport maritime courte distance. 9

Recommandation 4

Que le gouvernement du Canada envisage le financement du Système d'information maritime afin de parfaire la connaissance et le savoir liés à la performance du corridor commercial de l'est du Canada. 9

Recommandation 5

Que Transports Canada collabore avec les autorités portuaires et les communautés adjacentes afin de moderniser les lettres patentes des ports canadiens pour permettre à ceux-ci d'utiliser leurs infrastructures de manière plus diversifiée. 9

Recommandation 6

Que le gouvernement du Canada s’assure que l’élaboration d’une stratégie nationale sur les corridors commerciaux s’accorde avec un objectif de réduction de l’empreinte carbone du secteur des transports et une utilisation accrue des énergies renouvelables. 9

Recommandation 7

Que le gouvernement du Canada collabore avec la province de Québec afin d’accélérer le processus d’élargissement à quatre voies de la route 185 pour le tronçon entre les villes de Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha! 14

Recommandation 8

Que le gouvernement du Canada collabore avec les provinces de Québec et de Terre-Neuve-et-Labrador pour poursuivre l’achèvement de la route 138. 14

Recommandation 9

Que le gouvernement du Canada s’associe au gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador, au gouvernement du Québec et au secteur privé en vue de la construction du raccordement permanent entre Terre-Neuve-et-Labrador et le Québec afin d’améliorer la fiabilité du transport entre les deux provinces et de réduire le goulot d’étranglement actuel à l’endroit du service de traversier. 14

Recommandation 10

Que le gouvernement du Canada s’associe avec les gouvernements provinciaux et les administrations municipales ainsi qu’avec le secteur privé pour investir dans les infrastructures de transport stratégiques de manière à rendre possible la mise en valeur de la fosse du Labrador grâce à l’expédition optimale et rentable des ressources vers les marchés..... 14

Recommandation 11

Que le gouvernement du Canada examine en collaboration avec Marine Atlantique S.C.C. les moyens de réduire les tarifs et les taux de recouvrement des coûts du service de traversier obligatoire aux termes de la Constitution entre North Sydney, en Nouvelle-Écosse, et Port aux Basques, à Terre-Neuve-et-Labrador, dans l’intérêt du transport optimal et rentable des personnes et des marchandises. 15

Recommandation 12

Que le gouvernement du Canada travaille avec les gouvernements provinciaux et les administrations municipales ainsi que le secteur privé à la modernisation des infrastructures ferroviaires et des infrastructures routières associées, pour permettre le renforcement des capacités dans la région du Québec s'étendant de Schefferville au port en eau profonde de Pointe-Noire (Sept-Îles). 18

Recommandation 13

Que le gouvernement du Canada collabore avec le gouvernement du Québec et l'ensemble des intervenants, incluant la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, les ports, les exploitants maritimes et les entreprises, afin d'accroître la promotion du corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs à l'échelle internationale. 18

Recommandation 14

Que le gouvernement du Canada redouble d'efforts pour promouvoir le Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs à l'échelle internationale. 19



POUR L'ÉTABLISSEMENT D'UNE STRATÉGIE CANADIENNE SUR LES TRANSPORTS ET LA LOGISTIQUE : DEUXIÈME PARTIE

« Dans un monde de multiples réseaux complexes d'interconnectivité, la qualité des systèmes de transport et de logistique constitue sans doute le facteur le plus important pour le rendement économique d'un pays¹ ».

Comité d'examen de la *Loi sur les transports du Canada*,
Transports Canada

INTRODUCTION

Le premier rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des communautés de la Chambre des communes (le Comité) portant sur la stratégie canadienne sur les transports et la logistique a été présenté à la Chambre des communes le 20 février 2019. Celui-ci faisait état des discussions tenues avec les usagers des corridors de transport et divers intervenants à propos des défis et des opportunités liés à la mise en place d'une stratégie canadienne sur les transports et la logistique.

Il a entre autres été question dans ce rapport de la fluidité des chaînes d'approvisionnement au pays, du rendement des services frontaliers, du déficit infrastructurel en matière de transport dans les régions éloignées, de la protection des terrains industriels situés à proximité des corridors commerciaux et des enjeux liés à la capacité actuelle et future des infrastructures de transport routier et ferroviaire permettant d'acheminer des marchandises aux portes d'entrée et de sortie du Canada.

Les recommandations du premier rapport visaient à améliorer l'efficacité globale des corridors commerciaux au Canada, à optimiser la capacité des infrastructures de transport, de logistique et de service et à encourager la collaboration entre les acteurs impliqués dans les chaînes d'approvisionnement du Canada.

Durant la deuxième partie de cette étude, le Comité s'est intéressé plus particulièrement aux enjeux concernant l'efficacité des corridors de transport dans l'est du pays. Le

1 L'extrait a aussi été cité par Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (TRAN), *Témoignages*, 1^{re} session, 42^e législature, [Greg Northey](#) (directeur, Relations avec l'industrie, Pulse Canada).



HOUSE OF COMMONS
CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

Comité a consacré sept réunions à cette partie de l'étude, a entendu 21 témoins et a reçu trois mémoires.

La première section de ce second rapport s'intéresse à des enjeux à l'échelle nationale qui sont communs au premier rapport. Les sections subséquentes présentent des études de cas qui identifient les défis et les opportunités en matière de transport et de commerce dans les provinces de l'Atlantique et au Québec.

DES ENJEUX D'UN OCÉAN À L'AUTRE

« Ce corridor commercial [à l'est de Montréal-Windsor] 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 ».

François-Xavier Morency,
Directeur général,
Maersk Supply Service Canada Ltd.

Faisant écho aux propos tenus par différents témoins dans le premier rapport, Ryan Greer, directeur principal, politiques du transport et de l'infrastructure pour la Chambre de commerce du Canada, a exprimé sa satisfaction envers la création du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC). Il a toutefois souligné que les sommes accordées à celui-ci étaient largement insuffisantes pour subvenir aux besoins en matière d'infrastructure propices au commerce. Considérant également que les besoins dépassent l'enveloppe prévue de 2 milliards de dollars sur 11 ans, Alain Sans Cartier, vice-président, Affaires publiques et partenariat stratégique pour l'Administration portuaire de Québec, a recommandé 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 ».

Selon François-Xavier Morency, directeur général de Maersk Supply Service Canada Ltd., l'établissement d'une stratégie canadienne de transport et de logistique au Canada doit s'accorder avec un objectif de réduction de l'empreinte carbone du secteur des transports et une utilisation accrue des énergies renouvelables. M. Morency a fait la recommandation suivante :

[R]éduire 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.



Certains témoins ont exprimé des craintes quant à certaines dispositions du projet de loi C-69, Loi édictant la Loi sur l'évaluation d'impact et la Loi sur la Régie canadienne de l'énergie, modifiant la Loi sur la protection de la navigation et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, particulièrement au niveau des délais associés au processus de délivrance des permis environnementaux². À ce sujet, M. Sans Cartier a fait le commentaire suivant : « 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 ».

Des témoins ont également souligné le rôle essentiel que jouent certains aéroports pour les déplacements et le ravitaillement dans des régions éloignées, notamment la côte nord du Labrador ou encore la région de la Basse-Côte-Nord au Québec³. Jean Côté, directeur général adjoint pour Innovation et développement économique Trois-Rivières, a parlé de l'impact des activités de l'aéroport de Trois-Rivières sur le développement économique de la région de la Mauricie et a souligné que l'aéroport prévoyait construire une nouvelle aérogare afin d'accommoder plus de vols vers des destinations plus variées.

Certains autres enjeux soulevés dans le premier rapport intérimaire préoccupent également les usagers des corridors de transport et les divers intervenants de l'est du pays. Parmi ceux-ci, notons les suivants :

- Harmonisation de la réglementation entre les provinces entourant les poids et les dimensions des camions;
- Pénurie de main-d'œuvre dans le secteur des transports;
- Cohabitation et dialogue entre les municipalités et les ports.

2 Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités [TRAN], *Témoignages*, 1^{re} session, 42^e législature, Alain Sans Cartier (vice-président, Affaires publiques et partenariat stratégique, Administration portuaire de Québec), Gaétan Boivin (président-directeur général, Administration portuaire de Trois-Rivières) et Nancy Healey (directrice générale, St. John's Board of Trade).

3 TRAN, *Témoignages* : Randy Jones (maire, Municipalité de Gros-Mécatina), Nick McGrath (conseiller municipal, Town of Labrador City) et Healey (St. John's Board of Trade).

Recommandation 1

Que le gouvernement du Canada travaille avec les gouvernements provinciaux et municipaux ainsi que le secteur privé pour faire des investissements plus stratégiques dans des projets visant à relier le Canada d'un océan à l'autre et appuyant la fluidité des transports et des chaînes logistiques performantes.

Recommandation 2

Que le gouvernement du Canada envisage d'investir dans notre réseau d'installations portuaires en eau profonde, d'améliorer l'infrastructure de transport complémentaire et d'élargir ce réseau, au moyen d'enveloppes de financement durables, afin de permettre un transport plus efficace des marchandises vers les marchés internationaux en tenant compte des recommandations formulées dans l'Examen de la modernisation des ports.

Recommandation 3

Que le gouvernement du Canada envisage de financer le développement d'infrastructures dédiées au transport maritime courte distance.

Recommandation 4

Que le gouvernement du Canada envisage le financement du Système d'information maritime afin de parfaire la connaissance et le savoir liés à la performance du corridor commercial de l'est du Canada.

Recommandation 5

Que Transports Canada collabore avec les autorités portuaires et les communautés adjacentes afin de moderniser les lettres patentes des ports canadiens pour permettre à ceux-ci d'utiliser leurs infrastructures de manière plus diversifiée.

Recommandation 6

Que le gouvernement du Canada s'assure que l'élaboration d'une stratégie nationale sur les corridors commerciaux s'accorde avec un objectif de réduction de l'empreinte carbone du secteur des transports et une utilisation accrue des énergies renouvelables.



ÉTUDE DE CAS : LES PROVINCES DE L'ATLANTIQUE

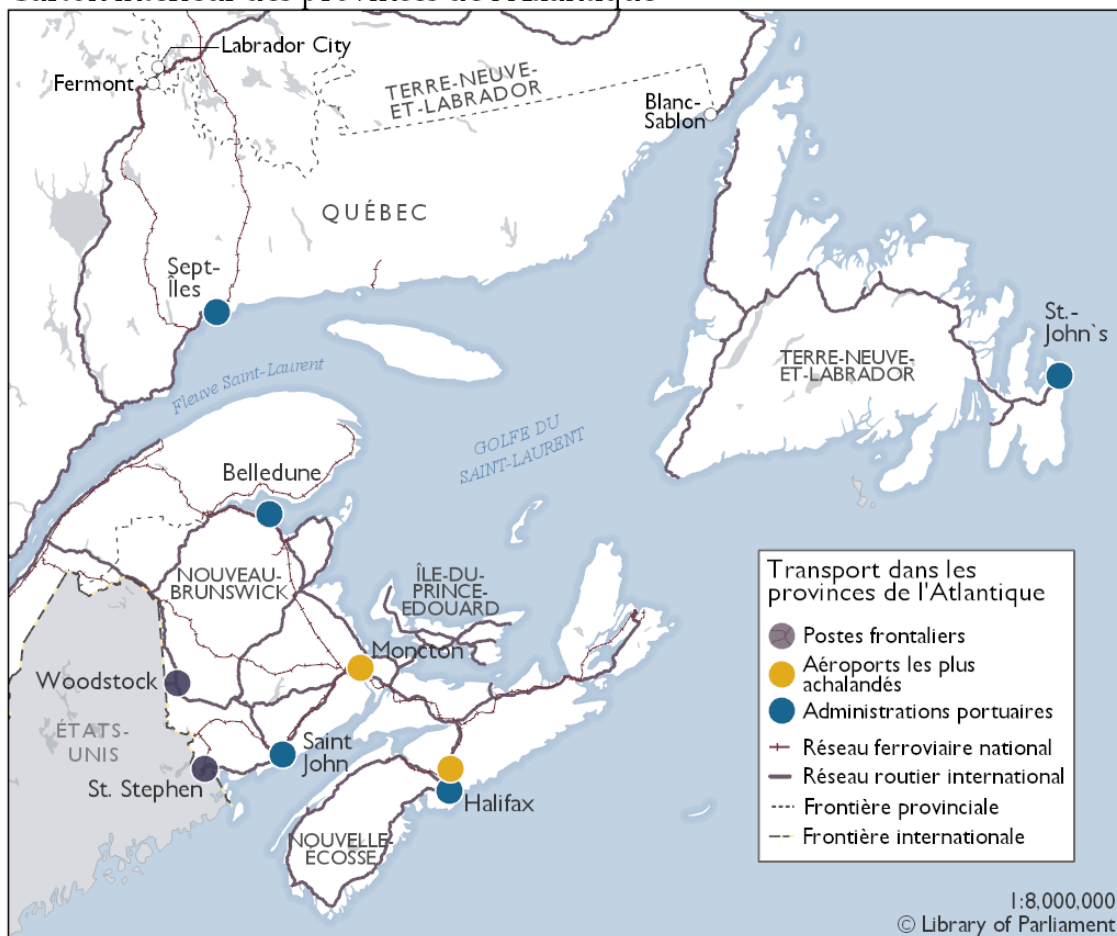
Le commerce entre les provinces de l'Atlantique et le nord-est des États-Unis se fait principalement par transport maritime et routier⁴. Le port de Saint John (Nouveau-Brunswick) était le plus important pour les provinces de l'Atlantique en 2016, se classant 3^e au pays avec 26,4 millions de tonnes de trafic. Les ports d'Halifax (Nouvelle-Écosse), de Belledune (Nouveau-Brunswick) et de St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador) se sont classés respectivement au 9^e, 13^e et 15^e rang au pays. Les postes frontaliers les plus importants de la région pour le transport routier étaient ceux de Woodstock et de St. Stephen au Nouveau-Brunswick.

Pour ce qui est du transport ferroviaire, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick se sont classés respectivement au 7^e et 8^e rang au pays en termes de volume des importations ferroviaires en 2016. En ce qui a trait aux exportations ferroviaires, les rôles étaient inversés alors que le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse se sont classés respectivement au 7^e et 8^e rang la même année. En ce qui concerne le transport aérien de marchandises, les aéroports de Moncton et d'Halifax étaient respectivement 8^e et 9^e au Canada en termes de cargo chargé et déchargé en 2016.

4 Transports Canada. *Les transports au Canada 2017: Addenda statistique*, 2018. Veuillez noter que l'Addenda statistique est uniquement disponible sur demande.

Figure 1 : Carton intérieur des provinces de l'Atlantique

Carton intérieur des provinces de l'Atlantique



Source : Cartes produites par la Bibliothèque du Parlement, Ottawa, 2019, à l'aide de données tirées de Ressources naturelles Canada (RNC), Limites administratives au Canada – Série CanVec, « [Entités administratives](#) », 1:5M, Ottawa, RNC, 2018; Lacs, rivières et glaciers au Canada – Série CanVec, « [Entités hydrographiques](#) », 1:5M, Ottawa, RNC, 2018; Réseaux de transport au Canada – Série CanVec, « [Entités transport](#) », 1:5M, Ottawa, RNC, 2018; et Transports Canada, [Réseau routier national du Canada](#), 2015. Le logiciel suivant a été utilisé: Esri, ArcGIS Pro, version 2.1.0. Contient des renseignements protégés par la [Licence du gouvernement ouvert – Canada](#).



L'élargissement à quatre voies de la route 185

« 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 ».

Adrienne O'Pray,

Présidente-directrice générale,
Conseil des entreprises du Nouveau-Brunswick

La route 185 s'étend sur 101 km au Québec entre l'autoroute 20 et la frontière du Nouveau-Brunswick. Le projet de réaménagement de la route 185 en autoroute entre la ville de Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick devrait être complété en 2025, alors qu'il reste un tronçon d'environ 40 km à terminer entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha!⁵. Plusieurs témoins ont mentionné que le tronçon restant est un goulot d'étranglement important pour le commerce routier entre les provinces maritimes et le reste du Canada puisque les grands trains routiers⁶ ne peuvent pas circuler sur celui-ci⁷. Selon Adrienne O'Pray, présidente-directrice générale du Conseil d'entreprises du Nouveau-Brunswick, et Glenn Davis, vice-président politique de la Chambre de commerce de l'Atlantique, il faut accélérer l'élargissement à quatre voies de la route 185 afin de permettre une utilisation accrue des trains routiers doubles, ce qui permettrait de s'attaquer en partie au problème de la pénurie de camionneurs et pourrait réduire par le fait même les émissions de gaz à effet de serre.

5 Québec, Transports Québec. [Autoroute Claude-Bécharde \(85\) Réaménagement de la route 185 en autoroute](#).

6 Le train routier est un ensemble de véhicules constitué d'un porteur-remorqueur attelé à une remorque. Un train routier double est un ensemble de véhicules constitué d'un tracteur routier attelé à deux semi-remorques. Termium Plus: la banque de données terminologiques et linguistiques du gouvernement du Canada, Fiche 1 2009-07-10, «[Train routier](#)» et Fiche 1 2008-06-20, «[Train routier double](#)», consultées le 27 mai 2019.

7 TRAN, *Témoignages* : Adrienne O'Pray (présidente-directrice générale, Conseil d'entreprises du Nouveau-Brunswick), Glenn Davis (vice-président, Politique, Chambre de commerce de l'Atlantique), David Chaundy (président-directeur général par interim, Conseil économique des provinces de l'Atlantique), Jean-Marc Picard (directeur exécutif, Atlantic Provinces Trucking Association) et Ryan Greer (directeur principal, Politiques du transport et de l'infrastructure, Chambre de commerce du Canada).

Un lien fixe avec le continent pour Terre-Neuve

« Une fois que la route 138 sera terminée et qu'il y aura une infrastructure fixe reliant l'île à la partie continentale, il y aura une réduction énorme du temps de transport entre le centre du Canada et l'île, puis la Basse-Côte-Nord du Québec ».

Gerry Gros,
Maire,
Town of Anchor Point

Terre-Neuve et plusieurs communautés au Labrador et sur la Basse-Côte-Nord du Québec dépendent largement des services de traversiers pour se déplacer et pour s'approvisionner. Cela étant dit, ceux-ci peuvent suspendre ou retarder leur service à cause de conditions météorologiques difficiles ou selon l'état des glaces⁸. Selon John Spencer, maire de Channel-Port aux Basques, les annulations de voyages de Marine Atlantique auraient augmenté de plus de 50% depuis 2016⁹. Certains témoins craignent que la situation s'aggrave dans les prochaines années à cause des effets des changements climatiques dans la région¹⁰.

De plus, des témoins ont indiqué que les tarifs étaient très élevés¹¹, soit environ 121\$ par adulte pour le service entre Argentia et North Sydney (service non constitutionnel) et 46\$ pour celui entre Port aux Basques et North Sydney (service constitutionnel)¹². Selon Jim Lane, conseiller municipal pour Channel-Port aux Basques, l'objectif de Marine Atlantique de recouvrir 65 % de ses coûts opérationnels du service constitutionnel et

8 TRAN, *Témoignages* : Daniel Villeneuve (président-directeur général, Great Northern Port Project Inc.), Gerry Gros (maire, Town of Anchor Point) et John Spencer (maire, Town of Channel-Port aux Basques).

9 Marine Atlantique est une société d'État fédérale relevant du ministre des Transports, qui fournit un service de traversier entre l'île de Terre-Neuve et la province de la Nouvelle-Écosse. Le service entre Port aux Basques (Terre-Neuve) et North Sydney (Nouvelle-Écosse) a un statut constitutionnel depuis que Terre-Neuve s'est jointe au Canada en 1949. Marine Atlantique, *Sommaire du plan d'entreprise 2018-2019 à 2022-2023*, 6 novembre 2018.

10 TRAN, *Témoignages* : Spencer (Town of Channel-Port aux Basques), Jim Lane (conseiller municipal, Town of Channel-Port aux Basques) et Gros (Town of Anchor Point).

11 TRAN, *Témoignages* : Spencer (Town of Channel-Port aux Basques), Jim Lane (Town of Channel-Port aux Basques) et Danny Dumaresque (à titre personnel).

12 Le prix comprend le supplément pour le carburant et la taxe sur la sécurité, mais il ne comprend pas les tarifs pour les véhicules. Marine Atlantique, *Tarifs pour les passagers*, consultée le 27 mai 2019.



100% du service non constitutionnel fixé par le gouvernement du Canada fait augmenter les tarifs ou entraîne des réductions de service.

D'autres témoins ont quant à eux exprimé l'opinion que la mise en place d'un lien fixe fiable entre Terre-Neuve et la Basse-Côte-Nord permettrait de réduire la dépendance de ces régions aux traversiers¹³. Pour [Danny Dumaresque](#), qui a comparu à titre individuel devant le comité, cela passerait par un tunnel sous le détroit de Belle-Isle entre Point-Amour au Labrador et Yankee Point à Terre-Neuve. Selon certains témoins, le projet de lien fixe devrait aller de pair avec l'achèvement de la route 138 entre Kegaska et Vieux Fort au Québec, ce qui permettrait de réduire le temps de transport des marchandises entre le centre du Canada et Terre-Neuve¹⁴.

Recommandation 7

Que le gouvernement du Canada collabore avec la province de Québec afin d'accélérer le processus d'élargissement à quatre voies de la route 185 pour le tronçon entre les villes de Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha!.

Recommandation 8

Que le gouvernement du Canada collabore avec les provinces de Québec et de Terre-Neuve-et-Labrador pour poursuivre l'achèvement de la route 138.

Recommandation 9

Que le gouvernement du Canada s'associe au gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador, au gouvernement du Québec et au secteur privé en vue de la construction du raccordement permanent entre Terre-Neuve-et-Labrador et le Québec afin d'améliorer la fiabilité du transport entre les deux provinces et de réduire le goulot d'étranglement actuel à l'endroit du service de traversier.

Recommandation 10

Que le gouvernement du Canada s'associe avec les gouvernements provinciaux et les administrations municipales ainsi qu'avec le secteur privé pour investir dans les infrastructures de transport stratégiques de manière à rendre possible la mise en valeur de la fosse du Labrador grâce à l'expédition optimale et rentable des ressources vers les marchés.

13 TRAN, *Témoignages* : [Dumaresque](#) (à titre personnel), [Villeneuve](#) (Great Northern Port Project Inc.), [Gros](#) (Town of Anchor Point) et [Jones](#) (Municipalité de Gros-Mécatina).

14 *Ibid.*

Recommandation 11

Que le gouvernement du Canada examine en collaboration avec Marine Atlantique S.C.C. les moyens de réduire les tarifs et les taux de recouvrement des coûts du service de traversier obligatoire aux termes de la Constitution entre North Sydney, en Nouvelle Écosse, et Port aux Basques, à Terre-Neuve-et-Labrador, dans l'intérêt du transport optimal et rentable des personnes et des marchandises.

ÉTUDE DE CAS : LA PROVINCE DE QUÉBEC

Le commerce entre le Québec et les États-Unis se fait principalement par transport routier et le poste frontalier le plus important de la province est celui de Lacolle¹⁵. Pour ce qui est du transport ferroviaire, le Québec était la 4^e province au pays en termes de volume des importations ferroviaires et la 5^e pour les exportations en 2016.

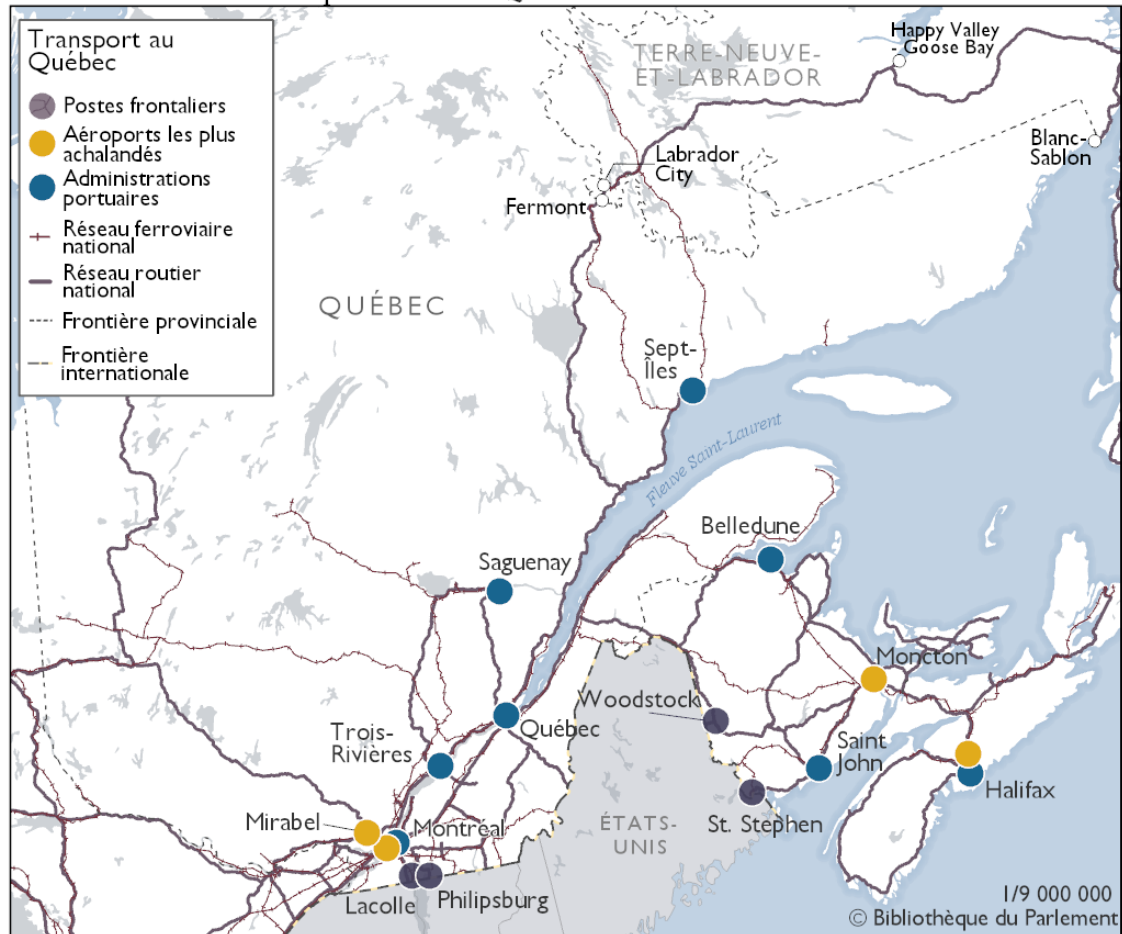
Au niveau du transport maritime, le port de Montréal s'est classé au 2^e rang au pays avec 35,4 millions de tonnes (Mt) de trafic en 2016. Celui de Québec s'est classé 4^e avec 24,8 Mt, celui de Sept-Îles, 5^e avec 22,9 Mt et celui de Trois-Rivières, 12^e avec 2,8 Mt. En ce qui concerne le transport aérien de marchandises, les aéroports de Montréal et de Mirabel étaient respectivement 4^e et 7^e au pays en termes de cargo chargé et déchargé en 2016.

15 Transports Canada. *Les transports au Canada 2017: Addenda statistique*, 2018.



Figure 2 : Carton intérieur de la province de Québec

Carton intérieur de la province de Québec



Source : Cartes produites par la Bibliothèque du Parlement, Ottawa, 2019, à l'aide de données tirées de Ressources naturelles Canada (RNCAN), Limites administratives au Canada – Série CanVec, « [Entités administratives](#) », 1:5M, Ottawa, RNCAN, 2018; Lacs, rivières et glaciers au Canada – Série CanVec, « [Entités hydrographiques](#) », 1:5M, Ottawa, RNCAN, 2018; Réseaux de transport au Canada – Série Canvec, « [Entités transport](#) », 1:5M, Ottawa, RNCAN, 2018; et Transports Canada, *Réseau routier national du Canada*, 2015. Le logiciel suivant a été utilisé: Esri, ArcGIS Pro, version 2.1.0. Contient des renseignements protégés par la [Licence du gouvernement ouvert – Canada](#).

Désenclaver la Côte-Nord

« La 138 et le tunnel sont indispensables à la préservation de notre mode de vie, de notre culture et de notre patrimoine ».

Randy Jones,

Maire,

Municipalité de Gros-Mécatina

Parmi les priorités régionales de la région de la Côte-Nord dans le cadre de l'occupation du territoire figure le désenclavement des communautés « en agissant sur les fronts du transport et des télécommunications ». Selon Randy Jones, maire de la municipalité de Gros-Mécatina, l'achèvement de la route 138 permettrait à la région d'être moins dépendante envers le transport maritime et aérien, qui est souvent affecté par des conditions météorologiques difficiles, pour se déplacer, s'approvisionner en aliments frais et exploiter le potentiel touristique et économique de la région.

Tel qu'indiqué dans le premier rapport du Comité, pour Rajesh Sharma, conseiller stratégique et ancien directeur général de Tata Steel, bien qu'il soit important d'investir dans les infrastructures portuaires et les terminaux, il ne faut pas oublier les infrastructures de transport qui permettent d'acheminer la marchandise aux ports. M. Sharma et Nick McGrath, conseiller municipal de Labrador City, considèrent que des investissements supplémentaires sont nécessaires pour améliorer les infrastructures du port de Sept-Îles et de sa ligne ferroviaire afin de soutenir la demande actuelle et future de l'industrie minière de la Côte-Nord du Québec et du Labrador.

Maximiser le potentiel des ports sur le Saint-Laurent

« 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 [...] ».

Gaétan Boivin,

Président-directeur général,

Administration portuaire de Trois-Rivières



Dans un [mémoire](#) présenté au Comité, la Société de développement économique du Saint-Laurent a expliqué que pour permettre aux ports du Québec de demeurer compétitifs, il faudrait, entre autres choses, accroître les efforts de promotion du corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs à l'échelle internationale et investir dans les infrastructures portuaires, l'innovation et l'optimisation des conditions de navigation.

Les trois administrations portuaires québécoises entendues par le Comité ont des projets en route afin d'augmenter leur capacité, notamment la construction du terminal de Contrecœur pour le port de Montréal, un nouveau terminal en eau profonde pour le port de Québec et un nouveau quai pour le port de Trois-Rivières¹⁶. Les représentants ont aussi souligné l'importance d'optimiser le réseau ferroviaire et les liens routiers afin d'améliorer la capacité des ports. Certains ont aussi souligné que le gouvernement fédéral devrait revoir les lettres patentes des ports afin qu'elles procurent plus de flexibilité aux administrations portuaires en ce qui concerne le développement de leurs activités ou l'utilisation des bandes riveraines¹⁷.

Recommandation 12

Que le gouvernement du Canada travaille avec les gouvernements provinciaux et les administrations municipales ainsi que le secteur privé à la modernisation des infrastructures ferroviaires et des infrastructures routières associées, pour permettre le renforcement des capacités dans la région du Québec s'étendant de Schefferville au port en eau profonde de Pointe-Noire (Sept-Îles).

Recommandation 13

Que le gouvernement du Canada collabore avec le gouvernement du Québec et l'ensemble des intervenants, incluant la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, les ports, les exploitants maritimes et les entreprises, afin d'accroître la promotion du corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs à l'échelle internationale.

16 TRAN, *Témoignages* : [Tony Boemi](#) (vice-président, Croissance et développement, Administration portuaire de Montréal), [Sophie Roux](#) (vice-présidente, Affaires publiques, Administration portuaire de Montréal), [Sans Cartier](#) (Administration portuaire de Québec) et [Boivin](#) (Administration portuaire de Trois-Rivières).

17 TRAN, *Témoignages* : [Sans Cartier](#) (Administration portuaire de Québec) et [Boivin](#) (Administration portuaire de Trois-Rivières).

Recommandation 14

Que le gouvernement du Canada redouble d'efforts pour promouvoir le Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs à l'échelle internationale.

ANNEXE A

LISTE DES TÉMOINS

Le tableau ci-dessous présente les témoins qui ont comparu devant le Comité lors des réunions se rapportant au présent rapport. Les transcriptions de toutes les séances publiques reliées à ce rapport sont affichées sur la [page Web du Comité sur cette étude](#).

Organismes et individus	Date	Réunion
Pulse Canada Greg Northey, directeur Relations avec l'industrie	2018/09/26	110
Conseil économique des provinces de l'Atlantique David Chaundy, président-directeur général par intérim	2018/10/02	111
Tata Steel Rajesh Sharma, conseiller stratégique, ancien directeur général	2018/10/02	111
Administration portuaire de Montréal Tony Boemi, vice-président Croissance et développement Sophie Roux, vice-présidente Affaires publiques	2018/10/16	113
Atlantic Provinces Trucking Association Jean-Marc Picard, directeur exécutif	2018/10/16	113
St. John's Board of Trade Nancy Healey, directrice générale	2018/10/16	113
Town of Labrador City Nick McGrath, conseiller municipal	2018/10/16	113
Chambre de commerce de l'Atlantique Glenn Davis, vice-président Politique	2018/10/18	114
Chambre de commerce du Canada Ryan Greer, directeur principal Politiques du transport et de l'infrastructure	2019/05/14	143

Organismes et individus	Date	Réunion
Municipalité de Gros-Mécatina Randy Jones, maire	2019/05/14	143
Town of Anchor Point Gerry Gros, maire	2019/05/14	143
Town of Channel-Port aux Basques Jim Lane, conseiller municipal John Spencer, maire	2019/05/14	143
À titre personnel Danny Dumaresque	2019/05/16	144
Great Northern Port Project Inc. Daniel Villeneuve, président-directeur général	2019/05/16	144
Innovation et Développement économique Trois-Rivières Jean Côté, directeur général adjoint	2019/05/16	144
Maersk Supply Service Canada Ltd. Francois-Xavier Morency, directeur général	2019/05/16	144
Conseil d'entreprises du Nouveau-Brunswick Adrienne O'Pray, présidente-directrice générale	2019/05/16	144
Administration portuaire de Québec Alain Sans Cartier, vice-président Affaires publiques et partenariat stratégique	2019/05/16	144
Administration portuaire de Trois-Rivières Gaétan Boivin, président-directeur général	2019/05/16	144

ANNEXE B

LISTE DES MÉMOIRES

Ce qui suit est une liste alphabétique des organisations et des personnes qui ont présenté au Comité des mémoires reliés au présent rapport. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter la [page Web du Comité sur cette étude](#).

Innovation et Développement économique Trois-Rivières

Municipalité de Gros-Mécatina

Société de développement économique du Saint-Laurent

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents (réunions n^{os} 110, 111, 113, 114, 143, 144 et 147) est déposé.

Respectueusement soumis,

La présidente,
L'hon. Judy A. Sgro, C.P., députée

Introduction

Ce printemps, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (Comité TRAN) a poursuivi son étude sur une STRATÉGIE CANADIENNE DE TRANSPORT ET DE LOGISTIQUE, avec un accent sur les corridors de transport du Québec et des Maritimes.

Les corridors de transport font partie intégrante du mouvement sécuritaire et efficace des produits au Canada.

Dans un pays aussi grand que le Canada, le transport joue un rôle majeur pour l'envoi de nos exportations vers les côtes et de nos importations à leur destination finale.

Ce que nous avons entendu

Le gouvernement libéral actuel impose une taxe sur le carbone aux provinces qui ne respectent pas la norme de réduction du carbone. Cette taxe augmente les prix et crée des enjeux de compétitivité pour les fournisseurs et les entreprises de transport dans les provinces où la taxe fédérale sur le carbone s'applique.

Adrienne O'Pray, la présidente-directrice générale du Conseil d'entreprises du Nouveau-Brunswick, a dit dans son témoignage au Comité le jeudi 16 mai 2019 :

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.

Alors que le transport des produits vers les ports canadiens coûte plus cher à cause de la taxe sur le carbone, le projet de loi C-69 proposé par le gouvernement libéral menace de rendre la réalisation de projets portuaires plus incertaine et probablement plus coûteuse.

Alain Sans Cartier, le vice-président des Affaires publiques et des Partenariats stratégiques avec l'Autorité portuaire du Québec, a dit dans son témoignage le jeudi 16 mai 2019 :

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.

Pendant la courte deuxième partie de notre étude, nous avons appris l'importance de l'industrie des pétroliers pour le Québec et les Maritimes. Nous avons étudié quel impact une interdiction des pétroliers comme le projet de loi C-48 aurait sur ces régions du Canada. Évidemment, les intervenants des industries de l'expédition et des ports disent que les mesures du projet de loi C-48 sont irréalistes et qu'elles nuiraient à l'économie locale.

Francois-Xavier Morency, le directeur général de Maersk Supply Service Canada Ltd., a dit dans son témoignage le jeudi 16 mai 2019 :

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.

Conclusion :

Ce rapport ne présente que quelques commentaires faits par les intervenants sur l'impact négatif que les politiques du gouvernement libéral comme les projets de loi C-48 et C-69 et la taxe sur le carbone auront sur le réseau de transport du Canada et, plus précisément, sur nos corridors de transport.

Le gouvernement du Canada devrait commencer par travailler sur les politiques sous son contrôle direct qui nuisent au développement des ressources, au transport, au commerce et aux investissements dans l'infrastructure.

Nous faisons donc les recommandations suivantes :

Recommandation 1 :

Que le gouvernement du Canada élimine la taxe fédérale sur le carbone et collabore avec les provinces sur leur plan de réduction du carbone.

Recommandation 2 :

Que le gouvernement du Canada retire le projet de loi C-69 parce qu'il causera des retards et une incertitude pour les promoteurs de projets sur des corridors de transport.

Recommandation 3 :

Que le gouvernement du Canada retire le projet de loi C-48 parce qu'il aura des conséquences négatives sur la réputation du Canada et qu'il n'est pas fondé sur des données scientifiques ou des pratiques de navigation sécuritaires.

Étude sur la Stratégie canadienne sur les transports et la logistique

Opinion complémentaire du NPD

Le NPD donne son appui au rapport majoritaire de l'étude sur *La stratégie canadienne sur les transports et la logistique*, bien que ce dernier n'aborde pas la question importante de la désignation de nouveaux aéroports par Transports Canada. C'est pourquoi nous souhaitons, par la présente, apporter une opinion complémentaire au rapport de manière à couvrir cet enjeu porté à l'attention du comité.

Il est de l'avis du NPD que le développement de nouveaux aéroports est essentiel afin de doter le Canada d'une infrastructure aéroportuaire efficace. Les aéroports régionaux constituent un outil de développement économique important pour les régions et présentent un intérêt particulier pour les compagnies aériennes désireuses de développer de nouveaux marchés. Le cas type de l'aéroport de Trois-Rivières en est un bon exemple. M. Jean Côté, directeur général adjoint à Innovation et développement économique Trois-Rivières, a expliqué au comité l'importance qu'avait l'aéroport pour l'économie de la Mauricie. Il a aussi indiqué au comité les embûches qui freinaient son développement, dont la principale concerne la désignation de l'aéroport par les autorités fédérales, afin de la rendre éligible aux différents services de douanes et de sécurité aérienne. La réglementation permettant aux aéroports de soumettre leur candidature à la désignation officielle est récente et, selon le témoignage de M. Côté, il semble que le système en place comporte plusieurs lacunes.

« Le 28 juillet dernier, Transport Canada modifiait la réglementation touchant le processus de désignation des aéroports commerciaux. Cet amendement permet aujourd'hui à l'aéroport de Trois-Rivières de soumettre sa candidature afin d'obtenir l'ensemble des services de l'Administration canadienne de la sûreté du transport

aérien. [...] Il faut attendre de construire la nouvelle aérogare et là Transports Canada vient inspecter pour nous faire des recommandations ou approuver, désigner l'aéroport pour les services de l'ACSTA, ou l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. [...] Nous avons déjà fait faire des plans préliminaires que j'ai voulu soumettre à Transports Canada avant d'aller dans les plans et devis pour vérifier si la salle est assez grande et tout cela. On m'a refusé. On attend que ce soit construit pour venir inspecter par la suite. [...] C'est le problème de l'oeuf et de la poule. Dans les questionnaires de Transports Canada pour l'accréditation de l'aéroport, une des premières questions qu'on nous pose cherche à savoir combien de passagers par année il y a. Il est là, le problème. On n'en a pas, parce qu'on n'a pas d'aérogare adéquate pour accepter des passagers. »

- Jean Côté, directeur général adjoint à
Innovation et développement économique
Trois-Rivières

Il semble que ces différentes embuches à la désignation de nouveaux aéroports ralentissent de manière artificielle le développement de ces derniers. Ces difficultés créent également un contexte d'investissement risqué pour les décideurs, comme dans le cas décrit par M. Côté, où l'administration aéroportuaire de Trois-Rivières doit prendre le risque de construire une aérogare sans garanti qu'il respectera les normes nécessaires à sa désignation. Considérant que le gouvernement fédéral investit lui aussi dans la construction de cette aérogare, cette absence de garanties paraît incohérente et risque de faire perdre aux contribuables des millions de dollars. Ainsi, les problèmes empêchant la désignation de nouveaux aéroports au Canada sont davantage d'ordre administratif, notamment le manque de clarté, l'absence d'accompagnement et certaines incohérences administratives.

Afin d'aider les aéroports canadiens et les milieux économiques qui tentent de développer leur secteur aéronautique, notamment dans les situations comme celle de Trois-Rivières, où la volonté du milieu est sans équivoque, le NPD propose au comité la recommandation suivante :

Recommandation 1

Que le comité recommande au gouvernement fédéral d'accélérer la désignation de nouveaux aéroports au Canada en simplifiant le processus de désignation et en accompagnant les aéroports dans ce processus.

