



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

45<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

---

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

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 005**

Le vendredi 1<sup>er</sup> août 2025

---

Président : Peter Schiefke





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

Le vendredi 1er août 2025

• (1205)

[Traduction]

**Le président (Peter Schiefke (Vaudreuil, Lib.)):** Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à la cinquième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le lundi 7 juillet 2025, le Comité commence son étude sur le financement par la Banque de l'infrastructure du Canada de nouveaux navires pour BC Ferries.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous une forme hybride, conformément au Règlement. Les députés peuvent assister en personne dans la salle et à distance à l'aide de l'application Zoom.

Avant de poursuivre, j'aimerais demander à tous les participants en personne de consulter les directives qu'on peut trouver sur les cartes placées sur la table. Ces mesures sont en place pour aider à prévenir les incidents sonores et de retour de son et pour protéger, bien sûr, la santé et la sécurité de tous les participants, y compris nos interprètes. Vous remarquerez qu'il y a un code QR sur la carte; il mène à une courte vidéo de sensibilisation.

Avant de commencer, j'aimerais faire quelques remarques dans l'intérêt des témoins et des députés. Veuillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Pour les participants par vidéo-conférence, veuillez cliquer sur l'icône de microphone pour l'activer, et veuillez vous assurer de le mettre en sourdine lorsque vous ne parlez pas. Pour les gens sur Zoom, au bas de l'écran, vous pouvez choisir le canal d'interprétation: parquet, anglais ou français. Pour les gens dans la salle, vous pouvez utiliser une oreillette et sélectionner le canal que vous souhaitez.

Je vous rappelle que tous les commentaires doivent s'adresser à la présidence. Dans la salle, les députés qui veulent parler doivent lever la main. La greffière et moi allons faire de notre mieux pour gérer l'ordre des interventions. Nous vous sommes reconnaissants de votre patience et de votre compréhension à cet égard.

Avant d'accueillir notre premier témoin aujourd'hui, je tiens à exprimer, au nom de tous les députés, que nos pensées accompagnent tous les Canadiens touchés par les feux de forêt qui font rage partout au pays, et je souligne également notre reconnaissance envers tous les premiers répondants et les pompiers qui font de leur mieux pour les maîtriser.

Chers collègues, pour la première heure de la réunion de cinq heures aujourd'hui, nous recevons l'honorable Chrystia Freeland, ministre des Transports et du Commerce intérieur.

**Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD):** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**Le président:** M. Johns se joint à nous aujourd'hui.

La parole est à vous, monsieur.

**Gord Johns:** Merci beaucoup, monsieur le président. J'ai simplement un rappel au Règlement. Je demande le consentement unanime.

Je suis l'un des sept députés de l'île de Vancouver. Comme vous le savez, BC Ferries est essentiel à la survie des résidents de l'île de Vancouver.

Près de 25 % des résidents de l'île ont voté pour les néo-démocrates. En tant que néo-démocrate, j'espère que le Comité m'autorisera une période de questions de deux minutes et demie à la fin de chaque tour à cause des répercussions que cette situation a sur mes électeurs de l'île de Vancouver. Comme j'ai rencontré les représentants de l'industrie ainsi que de BC Ferries, d'organisations non gouvernementales environnementales, des Premières Nations, des établissements d'enseignement supérieur et du milieu syndical, mes questions seraient très utiles pour soutenir le Comité, les résidents de l'île de Vancouver, les Britannico-Colombiens et les Canadiens.

J'espère que le Comité sera favorable à ma demande.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Johns.

J'allais demander le consentement unanime, mais je vois que vous avez la main levée, monsieur Albas.

**Dan Albas (Okanagan Lake-Ouest—Kelowna-Sud, PCC):** Monsieur le président, si M. Johns se voit accorder du temps, cela devrait être aux dépens du parti qui le lui accorde. Nous avons énormément de questions et nous ne sommes pas prêts à partager notre temps.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Albas.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

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

Si des membres du Comité désirent céder une partie de leur temps de parole au NPD, je n'y vois aucun problème. Cependant, de mon côté, comme mon temps de parole est très limité, je n'entends pas le faire.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

**Stéphane Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation, Lib.):** Je ne vois aucun problème à laisser du temps au représentant du NPD pour qu'il puisse poser des questions.

**Le président:** Vous êtes d'accord pour céder une partie de votre temps de parole.

**Stéphane Lauzon:** Non. Je propose que le Comité laisse de la place au NPD ou qu'il ajoute le temps nécessaire pour offrir au NPD d'avoir un temps de parole de deux minutes et demie.

[Traduction]

**Le président:** Malheureusement, monsieur Johns, je n'ai pas le consentement unanime du Comité pour vous fournir ce temps de parole, et je ne vois pas de député qui offre de vous donner de son temps.

Malheureusement, vous n'aurez pas la possibilité de poser des questions aujourd'hui, monsieur.

**Gord Johns:** Merci de m'avoir donné la possibilité de le demander.

Je crois que c'est un affront à la démocratie. Cela fait mal aux résidents de l'île de Vancouver, qui s'attendraient à ce qu'on nous accorde deux minutes et demie pour questionner chacun des intervenants et apporter des informations très importantes. Comme je suis le seul député qui a entrepris au cours des derniers mois de rencontrer les intervenants, je pense avoir beaucoup à offrir. J'espère que les députés céderont une partie de leur temps en guise de reconnaissance des gens de ma circonscription et de l'avantage que cela apporterait au Comité des transports.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Johns.

Nous allons maintenant souhaiter la bienvenue à notre premier témoin aujourd'hui. Notre invitée est l'honorable Chrystia Freeland, ministre des Transports et du Commerce intérieur. Elle est accompagnée d'Arun Thangaraj, sous-ministre, et de Stephanie Hébert, sous-ministre adjointe, Programmes, du ministère des Transports.

Bienvenue à vous trois et merci de prendre le temps de compa-  
raître aujourd'hui.

Madame la ministre, nous sommes toujours ravis de vous recevoir.

Vous avez cinq minutes pour présenter votre déclaration liminaire. La parole est à vous.

**L'hon. Chrystia Freeland (ministre des Transports et du Commerce intérieur):** Merci beaucoup, monsieur le président, et merci à tous ceux ici présents qui travaillent très fort.

Je souhaite également remercier Arun Thangaraj, sous-ministre des Transports, et Stephanie Hébert, sous-ministre adjointe des Transports. Merci à vous tous de votre travail acharné et de m'accompagner ici aujourd'hui.

Je me joins également à vous, monsieur le président, pour reconnaître que sévissent actuellement des incendies de forêt dans de nombreuses régions du pays. Je sais que cette situation touche de très près certains des députés ici présents. Voilà une bonne occasion pour remercier tous les premiers répondants et faire savoir aux Canadiens que, à ce sujet, assurément, nous faisons tous équipe pour les soutenir.

Comme nous le savons tous, BC Ferries est une organisation privée indépendante réglementée par la Colombie-Britannique. Ce n'est pas une entité qui relève de Transports Canada. Je partage la déception du Comité pour ce qui est de ce marché.

[Français]

Cette décision arrive à un moment où le gouvernement du Canada effectue des investissements records pour rebâtir le secteur maritime canadien. Grâce à la Stratégie nationale de construction navale, on a créé ou maintenu plus de 20 000 emplois par année, contribué pour plus de 2,3 milliards de dollars par année au PIB et fourni des ressources essentielles à la Marine royale canadienne et à la Garde côtière canadienne, tout en renforçant la souveraineté nationale et la résilience économique.

[Traduction]

Conformément à un accord de 1977, Transports Canada fournit à la Colombie-Britannique les fonds strictement réservés aux activités. Près de 38 millions de dollars de fonds fédéraux seront envoyés à la province au cours de l'exercice 2025-2026. La province utilise ces fonds pour assurer l'exploitation des services de traversier.

Ce marché me trouble. Je suis absolument favorable à soutenir la capacité de construction navale du Canada, les emplois de la classe moyenne et notre économie. Nous reconnaissons tous qu'il s'agit d'un moment critique, en particulier pour ce qui est de soutenir nos secteurs de l'acier et de l'aluminium, compte tenu des tarifs auxquels le Canada fait face.

• (1210)

[Français]

J'ai demandé à toutes les organisations qui sont sous l'égide de Transports Canada, y compris les ports, les aéroports et les services maritimes, de privilégier, dans la mesure du possible, les produits canadiens dans le cadre de leurs principaux achats, notamment l'acier et l'aluminium canadiens. Lorsque les options canadiennes ne sont pas disponibles, nous privilégions les achats auprès des pays avec lesquels nous avons conclu des accords commerciaux réciproques en matière d'approvisionnement, afin de garantir que nos investissements soutiennent des pratiques commerciales équitables et ouvertes. En juin, j'ai envoyé 71 lettres contenant cette directive.

[Traduction]

En accord avec le besoin de soutenir maintenant l'économie canadienne, j'ai demandé à toutes les organisations relevant du ministère des Transports, y compris les ports, les aéroports et les services maritimes, de privilégier le contenu canadien dans leurs grandes acquisitions, et tout particulièrement l'acier, l'aluminium et le bois d'œuvre canadiens, si possible. Lorsqu'aucune option canadienne n'est offerte, nous privilégions l'achat auprès des pays avec lesquels nous avons conclu des accords commerciaux réciproques, veillant ainsi à ce que nos investissements favorisent le commerce équitable, ouvert et axé sur des règles. En juin, j'ai envoyé 71 lettres contenant cette instruction.

Cela fait un certain temps que je défends un approvisionnement réciproque pour le Canada. J'ai proposé cette idée pour la première fois lorsque j'étais ministre des Finances, dans le budget de 2021, et je l'ai fait progresser davantage dans le budget de 2023 et l'Énoncé économique de l'automne 2023. En fait, en 2023, le ministère des Finances a publié un énoncé stratégique qui décrivait une marche à suivre pour aller de l'avant avec l'approvisionnement réciproque. En juin dernier, le gouvernement fédéral a mis en place une politique d'approvisionnement réciproque.

Je suis également fière d'annoncer aujourd'hui que Transports Canada convoquera une réunion avec les provinces et les territoires ainsi qu'avec les propriétaires de traversiers, les exploitants, les responsables de chantiers navals, les représentants syndicaux et les membres de l'industrie de l'acier et de l'aluminium. J'ai parlé ce matin d'une rencontre éventuelle avec le PDG de Seaspan. Cette rencontre sera l'occasion pour nous de travailler ensemble — le gouvernement fédéral, les provinces, les constructeurs navals, les syndicats et les représentants de l'industrie de l'acier et de l'aluminium — pour discuter de la manière d'acheter canadien. Je convoquerai une réunion similaire, en incluant le secteur de l'acier, pour l'industrie ferroviaire et tous les exploitants ferroviaires.

[Français]

Je suis en train de convoquer à une rencontre les provinces et les territoires, ainsi que les propriétaires et les exploitants de traversiers, les chantiers navals, les représentants syndicaux et les industries de l'acier, de l'aluminium et du bois d'œuvre. Cette réunion nous permettra de collaborer pour relever les défis liés à l'approvisionnement de traversiers au Canada. Je prévois également tenir une réunion semblable avec l'industrie ferroviaire.

Je tiens à remercier le sous-ministre des Transports du travail acharné qu'il a fait avec moi pour organiser ces réunions.

Je vous informe que nous avons reçu une réponse très positive de la part de nos homologues des provinces et des territoires, ainsi que du côté de l'industrie. Je pense donc qu'il y a beaucoup de bonne volonté à faire cela.

• (1215)

[Traduction]

Pour conclure, je tiens à souligner à quel point je suis reconnaissante du travail du Comité. J'espère que nous pourrions examiner les moyens de soutenir les constructeurs navals canadiens et les producteurs canadiens d'acier et d'aluminium. C'est un dossier sur lequel je me concentre assurément.

Je suis impatiente de répondre à vos questions.

[Français]

**Le président:** Merci beaucoup, madame la ministre.

[Traduction]

Nous allons commencer notre période de questions aujourd'hui par M. Albas.

Monsieur Albas, la parole est à vous. Vous avez six minutes, monsieur.

**Dan Albas:** Merci, monsieur le président.

Merci, madame la ministre, et merci aux sous-ministres du travail que vous faites.

Madame la ministre, l'encre n'a même pas encore séché sur le dernier décret du président Trump qui impose essentiellement des cibles tarifaires de 35 % pour le Canada. Nos travailleurs des industries de l'acier et de l'aluminium ont peur, or nous avons l'occasion de financer, ici au Canada, les jeux de coude et les grands discours du Canada que votre gouvernement a mis de l'avant. Nous pouvons mettre fin à ce prêt de la Banque de l'infrastructure du Canada, nous asseoir à la table avec BC Ferries et nous organiser pour soutenir nos travailleurs de l'acier et de l'aluminium et les constructeurs navals du pays.

Êtes-vous toujours favorable au prêt?

**L'hon. Chrystia Freeland:** Merci, monsieur Albas, de poser la question.

Pour commencer, permettez-moi de dire que je sais que les incendies de forêt touchent votre circonscription et que je vous soutiens, vos électeurs et vous. Le gouvernement fédéral est ici pour leur apporter tout le soutien dont ils ont besoin.

Je suis tout à fait d'accord avec vous; c'est un moment de crise pour les secteurs de l'acier et de l'aluminium canadiens, et ils ont besoin de l'aide de notre gouvernement. Ils ont besoin de l'aide de notre pays. J'étais ce matin au téléphone avec le PDG de l'une de nos entreprises sidérurgiques et j'ai communiqué avec un de nos chefs syndicaux. J'ai également parlé avec le PDG de Seaspan. En ce moment, mon approche est de nous assurer que, dans les domaines qui relèvent de moi, dans les domaines dont Transports Canada est responsable, nous favorisons les travailleurs canadiens dans le secteur manufacturier et l'utilisation de l'acier et de l'aluminium canadiens. C'est pourquoi j'ai envoyé en juin 71 lettres à tous les organismes sous ma responsabilité. C'est pourquoi je convoque une réunion pour nous assurer précisément que la construction des traversiers au Canada utilisera de l'acier canadien, et c'est dans le même but que je convoquerai une réunion avec le secteur ferroviaire.

**Dan Albas:** Madame la ministre, on dirait que vous êtes à l'aise avec le prêt qui est consenti et que vous appuyez effectivement la délocalisation des emplois canadiens pour les subventionner dans un chantier naval appartenant à l'État en République populaire de Chine.

Parlant de lettres, j'ai ici votre lettre datée du 16 juin 2025. Elle dit ceci: « Je suis consternée de voir que BC Ferries a sélectionné un chantier naval appartenant à l'État chinois pour construire de nouveaux traversiers dans le contexte géopolitique actuel, et je vous demanderais de vérifier et de confirmer avec la plus grande certitude qu'aucuns fonds fédéraux ne seront détournés pour soutenir l'acquisition de ces nouveaux traversiers. »

Saviez-vous que, lorsque vous avez rédigé cette lettre, la Banque de l'infrastructure du Canada allait financer l'acquisition de ces navires à hauteur de 1 milliard de dollars des fonds des contribuables?

**L'hon. Chrystia Freeland:** Permettez-moi d'abord de m'inscrire en faux, si je le peux, contre votre premier commentaire.

Je suis consternée par cet approvisionnement. Je l'ai exprimé très clairement. Ce n'est pas une simple question rhétorique. J'ai agi. Je suis la ministre des Transports. Je savais et je sais que des fonds de Transports Canada servent à soutenir l'exploitation des traversiers en Colombie-Britannique. C'était très important pour moi d'exprimer officiellement la volonté qu'aucune partie de ces fonds d'exploitation ne soit utilisée pour cet approvisionnement. J'ai obtenu ces garanties.

De façon tout aussi importante, je prends des mesures actives pour faire en sorte que, dans toutes les acquisitions futures de tout ce sur quoi Transports Canada a le contrôle, nous accordions la priorité aux emplois canadiens dans le secteur manufacturier, ainsi qu'à l'acier et à l'aluminium canadiens. Ce ne sont pas que des paroles en l'air. Nous cherchons réellement à le faire. C'est très important.

Je dois dire que j'ai été très encouragée par la conversation que j'ai eue aujourd'hui avec Seaspan. Ils sont enthousiastes à l'idée de faire partie de ce travail.

**Dan Albas:** Madame la ministre, je pense que n'importe quel comptable vous dira qu'un budget de fonctionnement prévoira le remboursement de la dette. BC Ferries utilisera une partie des fonds fédéraux de son budget de fonctionnement pour rembourser sa dette envers la Banque de l'infrastructure du Canada. C'est superflu. Entre vous et le ministre Robertson, vous êtes la ministre principale. Allez-vous dire au Cabinet que, premièrement, nous devrions annuler cette dette en faveur des industries de l'acier, de l'aluminium et de la construction navale ici au Canada, oui ou non?

**L'hon. Chrystia Freeland:** J'ai été très claire dans mon témoignage aujourd'hui devant le Comité, à la Chambre des communes et à toutes les occasions que j'ai eues de parler officiellement de ce sujet, en disant à quel point j'étais déçue par cet approvisionnement. De fait, je pense que ce sentiment de déception est généralisé au Canada. Dans les domaines dont je m'occupe en tant que ministre des Transports, je m'assure que notre approvisionnement favorise les fabricants canadiens ainsi que les secteurs de l'acier et de l'aluminium canadiens. C'est pourquoi j'ai envoyé en juin 71 lettres aux organismes qui relèvent de moi, en disant que c'est ce que nous allions faire.

• (1220)

**Dan Albas:** Madame la ministre, vous avez l'occasion de dire non à ce prêt et de dire oui à ces conversations en y mettant un certain poids. J'ai l'impression que vous êtes un navire qui vogue le soir et qui en voit un autre passer, sauf que ce sont nos emplois qui sont donnés à la Chine, à un chantier qui appartient à l'État chinois et est géré par lui.

Madame la ministre, pourquoi ne dites-vous pas que non, vous n'appuiez pas ce prêt? C'est contraire aux intentions du gouvernement et à ce que demandent les Canadiens. Pourquoi choisissez-vous le prêt au détriment de votre propre lettre?

**L'hon. Chrystia Freeland:** Cela fait maintenant 12 ans que je suis en politique, et on m'a comparée à tant de choses différentes, mais je pense que c'est la première fois qu'on me compare à un navire. On m'a comparée à bien pire.

Laissez-moi juste dire, monsieur Albas, que je suis déçue par cet approvisionnement. Dans les domaines qui relèvent de moi en tant que ministre des Transports, je peux vous assurer que je vais faire tout mon possible pour que les organismes dont Transports Canada est responsable privilégient les fabricants canadiens et l'acier et l'aluminium canadiens.

Je tiens à ajouter que ce ne sont pas que des déclarations. Nous devons travailler ensemble — l'industrie, tous les ordres de gouvernement et les syndicats — pour nous assurer d'avoir la capacité d'utiliser l'acier et l'aluminium du Canada. Je m'y consacrerai entièrement.

**Le président:** Merci beaucoup, madame la ministre.

Nous passons maintenant à Mme Nguyen.

Madame Nguyen, la parole est à vous. Vous avez six minutes.

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

Bonjour, madame Freeland, et bonjour, chers collègues. Merci à tous d'être ici pour une conversation importante.

Madame la ministre, pour commencer, je dirai que ma circonscription abrite des corridors de transport importants. Notre collectivité sait que la stratégie d'approvisionnement « Le Canada d'abord » vise à s'assurer que les fonds fédéraux peuvent soutenir les travailleurs canadiens, l'acier canadien et les infrastructures canadiennes qui profiteront aux collectivités locales. On vous a informée de cette question. Dans votre déclaration liminaire, vous avez un peu évoqué les mesures à prendre. Pourriez-vous nous expliquer et expliquer aux Canadiens qui regardent à la maison certaines des mesures que vous avez prises pour faire en sorte que le Canada soit privilégié?

**L'hon. Chrystia Freeland:** Merci beaucoup, madame Nguyen, et félicitations pour votre élection très récente.

Nous étions toutes les deux ensemble ce matin dans votre circonscription. Effectivement, il s'agit d'un endroit où l'infrastructure de transport est importante. Permettez-moi de féliciter rapidement l'excellent aéroport que vous et moi avons utilisé pour venir à Ottawa: l'aéroport de l'île, ou l'aéroport Billy Bishop. C'est un exemple de l'importance d'une bonne infrastructure de transport.

Comme nous en avons parlé, je suis déçue par cet approvisionnement. Je pense que c'est un point de vue que partagent tous les membres du Comité. Selon moi, cela doit servir de signal d'alarme, et nous devons travailler très fort pour nous assurer de privilégier l'achat canadien. Chaque fois que nous faisons une acquisition importante, nous devons travailler fort pour nous assurer d'utiliser l'acier canadien, l'aluminium canadien et le bois d'œuvre canadien.

J'ai pris deux mesures très précises en ce sens.

Premièrement, j'ai envoyé une lettre. Il s'agit en fait de 71 lettres, et nous les avons rédigées ensemble. Elles ont été envoyées à toutes les entités qui relèvent de Transports Canada, et je leur ai indiqué clairement par écrit que je m'attendais à ce qu'elles privilégient les emplois et les travailleurs canadiens. Dans cette lettre, je leur ai précisément demandé d'utiliser en priorité l'acier, l'aluminium et le bois d'œuvre canadiens.

Je tiens à insister sur ce point. Ce sont des secteurs absolument essentiels à l'économie canadienne, et nous — collectivement, en tant que pays — devons trouver des projets qui utilisent cet acier, cet aluminium et ce bois d'œuvre ici, au Canada.

La deuxième chose que j'ai faite — et c'est très important — c'est d'organiser deux rencontres. La première concerne la construction navale et le secteur d'exploitation des traversiers. Pour l'occasion, nous réunirons en particulier le gouvernement fédéral, les représentants des provinces, les constructeurs navals, les exploitants de traversier publics et privés, les représentants syndicaux et le secteur de l'acier. Nous unirons nos efforts et déciderons de ce qu'il faut faire pour nous assurer que, dans l'avenir, nos décisions soutiendront notre secteur de construction navale et notre secteur de l'acier.

Nous ferons la même chose avec les grands exploitants ferroviaires et les trains légers. Je me suis entretenue aujourd'hui avec Rob Prichard au sujet du projet de train à grande vitesse, qui pourrait dans l'avenir remplir les carnets de commandes de nos entreprises sidérurgiques. J'ai également ce matin parlé au PDG d'une entreprise sidérurgique de cette même question, ainsi que de la question des traversiers.

Nous devrions utiliser la réunion du Comité pour nous tourner vers l'avenir et dire qu'il s'agit d'un moment où, en tant que pays, nous avons l'occasion de nous entraider. Il faudra travailler dur. Je pense qu'il est très important de faire ce travail.

● (1225)

**Chi Nguyen:** Merci.

Ma prochaine question sera brève.

Notre économie est en proie à quelques difficultés, comme le chômage chez les jeunes et l'accès à de bons emplois. Pouvez-vous me dire un peu comment l'adoption d'une approche privilégiant l'achat de biens canadiens dans le cadre de ce travail nous aidera sur ces plans?

**L'hon. Chrystia Freeland:** Absolument

Ces domaines dont nous parlons, qu'il s'agisse de construction navale, du secteur ferroviaire, de l'acier, de l'aluminium ou du bois d'œuvre, ce sont des industries qui fournissent d'excellents emplois aux Canadiens. Ce sont littéralement les moteurs de notre économie. Il est essentiel de maintenir les emplois actuels et de continuer de fournir des débouchés aux jeunes Canadiens.

**Le président:** Merci beaucoup, madame la ministre.

Merci, madame Nguyen.

[Français]

Notre prochain intervenant est M. Barsalou-Duval.

Vous avez la parole pour six minutes.

**Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Je vous remercie, madame la ministre, d'être avec nous, aujourd'hui, à cette réunion importante.

Le 2 juin dernier, la ministre de l'Industrie, Mélanie Joly, a affirmé qu'Ottawa s'engageait à utiliser l'acier et l'aluminium canadiens dans ses projets nationaux d'infrastructures et de défense. Ces annonces se sont trouvées partout dans les médias. Elle a fait des tournées dans beaucoup d'aciéries de partout au pays. Il y a eu beaucoup de photos et de conférences de presse.

Or, deux semaines plus tard, on apprenait que la Banque de l'infrastructure du Canada avait donné 1 milliard de dollars pour faire construire des bateaux dans un chantier naval chinois qui va faire travailler des travailleurs chinois avec de l'acier chinois, mais en utilisant de l'argent canadien.

Selon vous, votre gouvernement a-t-il trahi les travailleurs canadiens de l'acier?

**L'hon. Chrystia Freeland:** Je vous remercie de votre question.

Comme je l'ai dit au début de mon allocution, je suis profondément déçue de cette décision.

À mon avis, il s'agit d'un moment critique pour le Canada et le Québec, et notre gouvernement doit appuyer les secteurs de l'acier, de l'aluminium et du bois d'œuvre, parce qu'ils font l'objet d'attaques.

De plus, je suis en train de faire...

**Xavier Barsalou-Duval:** Vous dites que vous êtes déçue, madame la ministre, mais il s'agit d'une décision de votre gouvernement. Vous êtes donc déçue des actions de votre gouvernement. Est-ce bien ce que vous êtes en train de dire?

Je serais d'accord avec vous. Toutefois, j'aimerais comprendre clairement votre position. C'est vous qui êtes responsable, alors vous êtes déçue de vous-même. Cette réponse me semble un peu étrange et un peu légère.

**L'hon. Chrystia Freeland:** Non, je rejette l'idée voulant que ma réponse soit légère.

Comme je l'ai dit dans mon discours, cette agence n'appartient pas au gouvernement fédéral. Je sais que le Bloc québécois comprend l'importance des champs de compétences des provinces, et nous devons comprendre la répartition des champs de compétences du fédéral et des provinces.

Toutefois, je partage l'inquiétude...

**Xavier Barsalou-Duval:** Comme des fonds fédéraux sont investis dans ce projet, j'imagine que vous comprenez que les travailleurs se sentent trahis.

● (1230)

**L'hon. Chrystia Freeland:** Je comprends et je partage cette inquiétude. C'est pourquoi, en tant que ministre des Transports et du Commerce intérieur, je fais tout, dans le cadre de mes compétences, pour accorder la priorité aux travailleurs canadiens, aux travailleurs du secteur de l'aluminium, de l'acier et du bois d'œuvre.

J'ai déjà expliqué que j'ai écrit...

**Xavier Barsalou-Duval:** D'accord.

J'ai une autre question à vous poser.

**L'hon. Chrystia Freeland:** ... une lettre à chaque agence que je convoque.

**Xavier Barsalou-Duval:** Vous l'avez dit quelques fois, quand même.

Dans la lettre que vous avez adressée au ministre des Transports et du Transit de la Colombie-Britannique, Mike Farnworth, vous avez soulevé des inquiétudes pour ce qui est des risques en matière de sécurité. Vous avez aussi demandé la confirmation qu'aucun financement fédéral ne servirait à l'acquisition de traversiers. Toutefois, on ne sait pas ce qui s'est fait à la suite de l'envoi de cette lettre.

Avez-vous eu une réponse à votre lettre?

**L'hon. Chrystia Freeland:** Nous avons de bonnes discussions avec la province de la Colombie-Britannique.

Je suis ici, en tant que ministre des Transports et du Commerce intérieur, et je peux vous dire que j'ai obtenu l'assurance que le financement de Transports Canada ira à la Colombie-Britannique seulement pour appuyer les voyageurs. C'est la raison pour laquelle nous versons ce financement, qui sera utilisé juste pour...

**Xavier Barsalou-Duval:** Je comprends que vous avez obtenu cette assurance pour ce qui est de Transports Canada. Toutefois, votre lettre indiquait qu'aucun financement fédéral ne devait servir à l'acquisition de traversiers et que cela ne se limitait pas à Transports Canada.

Si vous avez écrit cette lettre, je présume que vous ne saviez pas qu'une part du financement fédéral servirait à construire des traversiers en Chine.

J'aimerais donc savoir, d'une part, comment il se fait que vous n'avez pas été au courant de ce financement, et d'autre part, quand vous l'avez appris.

**L'hon. Chrystia Freeland:** Je le répète, je suis ici, en tant que ministre des Transports et du Commerce intérieur du Canada, et c'est à ce titre que je fais tout, dans le cadre de mes compétences, pour soutenir les travailleurs des secteurs de l'acier, de l'aluminium et du bois d'œuvre.

J'ai envoyé une lettre comprenant des instructions très précises à toutes les agences qui relèvent de ma responsabilité. Je suis en train de convoquer une réunion avec les parties concernées pour appuyer les constructeurs de navires...

**Xavier Barsalou-Duval:** Vous ne vous parlez donc pas, entre ministres, à propos des décisions, des annonces à venir, des investissements importants? Rien n'est communiqué entre les ministres? Est-ce qu'il n'y a pas de discussions au Conseil des ministres?

Je suis un peu surpris de voir que, quelques semaines après avoir demandé la confirmation qu'il n'y aurait aucun financement fédéral dans ce projet, on annonce que, finalement, de l'argent fédéral sera versé dans ce projet. Il me semble que cela ne fonctionne pas.

Il n'y a pas de coordination entre les ministères. Vous ne vous parlez pas. Est-ce exact?

**L'hon. Chrystia Freeland:** Comme je l'ai dit, en ce qui a trait à mes champs de compétences, je trouve très important d'accorder la priorité aux secteurs de l'acier, de l'aluminium et du bois d'œuvre.

C'est bien de dire que nous allons accorder la priorité à ces secteurs qui sont si cruciaux. Maintenant, c'est le moment de faire le travail nécessaire pour y arriver. C'est ce que je suis en train de faire dans le secteur des navires et le secteur ferroviaire.

**Le président:** Merci beaucoup, madame la ministre.

Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Lawrence.

Monsieur Lawrence, la parole est à vous pour cinq minutes, monsieur.

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

Merci, madame la ministre, d'être ici.

Je tiens à prendre un moment pour penser aux personnes qui luttent en ce moment. Il y aura ce soir des hommes ou des femmes qui diront à leurs enfants: « Tu sais quoi? Nous pensions aller au hockey cette année, mais nous ne pourrons pas le faire. » Il y aura des travailleurs qui rentreront à la maison et diront: « Nous ne pouvons pas payer l'hypothèque cette semaine à cause des tarifs qui sont imposés. » Le gouvernement avait une occasion de donner un répit à certaines de ces familles, des familles de la Colombie-Britannique, du Québec et d'ailleurs. Il y avait là une occasion de faire un investissement générationnel qui aurait fourni des emplois à des familles pendant des années, voire des décennies. Cela ne s'est pas produit à cause de votre gouvernement.

Vous dites maintenant que vous êtes consternée. Vous ressentez de la consternation. Vous avez envoyé 71 lettres. Y a-t-il une seule de ces lettres qui offrira un répit aux familles dont je parle?

**L'hon. Chrystia Freeland:** Oui, absolument, ce sera le cas. Je tiens à vous remercier d'avoir décrit la situation de cette façon, parce que je m'inquiète énormément des travailleurs de notre secteur de l'acier, de notre secteur de l'aluminium et de ceux qui

œuvrent dans le bois d'œuvre. Ce sont des industries canadiennes très importantes. J'ai passé beaucoup de temps dans les aciéries, les alumineries et les usines de pâte à papier. Lorsque nous avons contesté les tarifs prévus à l'article 232 en 2018, nous avons travaillé très fort avec les industries de l'acier et de l'aluminium, alors je sais de qui vous parlez. Je pense que, en tant que Canadiens, nous devons reconnaître que ces industries essentielles et les gens qui y travaillent — souvent des générations de familles — sont menacés. Ils ont besoin de notre aide.

C'est ce que je m'efforce de faire. C'est ce que leur disent ces 71 lettres envoyées aux organismes sous ma responsabilité: lorsque vous évaluez un approvisionnement, vous devez accorder la priorité aux emplois manufacturiers, à l'acier, à l'aluminium et au bois d'œuvre canadiens. Je tiens à souligner la réunion que nous tiendrons avec les constructeurs navals, les producteurs d'acier et d'aluminium et les exploitants de traversier.

• (1235)

**Philip Lawrence:** Merci, madame la ministre.

La réalité toutefois, c'est que le désarroi et la consternation ainsi que les lettres ne mettront pas de la nourriture sur la table de nos travailleurs de l'aluminium et de l'acier. Le contrat avec BC Ferries aurait permis de le faire.

Je veux parler des faits. Réclamerez-vous aujourd'hui, de façon non équivoque, l'annulation du prêt de la BIC, de la Banque de l'infrastructure du Canada, qui sous-tend ce contrat entre BC Ferries et le constructeur naval chinois? Le réclamerez-vous?

**L'hon. Chrystia Freeland:** Vous savez que j'ai beaucoup de respect pour vous, mais je ne suis pas d'accord pour dire que le fait d'enjoindre à tous les organismes de Transports Canada d'acheter des biens au Canada ne sera d'aucune aide. Bien sûr que cela va aider. Cela veut dire que, à partir de maintenant, ils utiliseront l'acier, l'aluminium et le bois d'œuvre.

Vous savez que j'ai beaucoup de respect pour vous, mais je ne suis pas d'accord pour dire que le fait d'enjoindre à tous les organismes de Transports Canada d'acheter des biens au Canada ne sera d'aucune aide. Bien sûr que cela va aider. Cela veut dire que, à partir de maintenant, ils utiliseront l'acier, l'aluminium et le bois d'œuvre.

C'est le genre de travail que nous devons faire...

**Philip Lawrence:** Vous n'avez pas répondu à ma question. Je vais encore une fois vous donner la possibilité de réclamer sans équivoque l'annulation du prêt de la BIC.

**L'hon. Chrystia Freeland:** On m'a comparée à un navire, alors je vais utiliser une métaphore liée au transport. Je suis ici en tant que ministre des Transports et du Commerce intérieur. Je vais rester dans ma voie et je répondrai aux questions qui portent sur les domaines dont je suis responsable.

**Philip Lawrence:** Je le répète, vous êtes une ministre de haut rang, et vous êtes en politique, comme vous l'avez dit, depuis 12 ans. Vous avez été leader adjointe et ministre des Finances à l'époque où la BIC exerçait ses activités et lorsque des obligations ont été mises en place. Réclamerez-vous aujourd'hui, en tant que députée, en tant que ministre principale, l'annulation du prêt de la BIC?

**L'hon. Chrystia Freeland:** Je défends depuis longtemps l'achat de biens canadiens et l'approvisionnement réciproque. J'ai attiré l'attention sur un énoncé stratégique que j'ai publié en tant que ministre des Finances en 2023. J'ai publié une approche d'approvisionnement réciproque dans l'Énoncé économique de l'automne de 2023, le budget de 2023 et le budget de 2021. Je travaille sur ce dossier depuis longtemps. C'est important.

**Le président:** Merci beaucoup, madame la ministre.

Merci, monsieur Lawrence.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole pour cinq minutes.

**Stéphane Lauzon:** Merci, monsieur le président.

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

Madame la ministre Freeland, vous avez souvent mentionné votre appui aux travailleurs de l'acier, de l'aluminium et du bois d'œuvre, mais vous avez aussi dit, dans votre présentation, que cela se ferait dans la mesure du possible. J'ai une question à cet effet.

Lorsqu'on parle de transport par traversier, on parle surtout de la Colombie-Britannique et des provinces de l'Atlantique, mais en réalité, le Québec dépend aussi de ces traversiers. Ces services sont très importants et dépendent de Transports Canada. Pouvez-vous nous dire quel soutien notre gouvernement ou votre ministère peut apporter aux traversiers québécois?

**L'hon. Chrystia Freeland:** Je vous remercie de votre question.

Comme vous le savez, nous avons fait une annonce importante lundi dernier au sujet des services de traversier qui sont soutenus par le gouvernement fédéral, y compris celui des Îles-de-la-Madeleine. À compter d'aujourd'hui, les tarifs pour les passagers de ces traversiers seront réduits de 50 %. C'est une bonne nouvelle pour les Madelinots. Je suis très contente que nous l'ayons fait.

• (1240)

**Stéphane Lauzon:** Merci.

Je partage vraiment vos préoccupations concernant l'octroi du contrat à un constructeur chinois. Je pense que nous l'avons ressenti. Je suis moi-même soudeur de métier et je représente un peu les travailleurs canadiens. Le gouvernement fédéral a été un important partenaire de l'industrie de la construction navale au Québec, un secteur qui crée de bons emplois, tant dans les métiers spécialisés du domaine que dans d'autres domaines. À un moment où notre économie fait face à des difficultés dans les industries de l'acier, de l'aluminium et du bois d'œuvre, pouvez-vous dire à ce comité comment vous comptez appuyer la construction navale et l'approvisionnement en navires au Québec?

**L'hon. Chrystia Freeland:** Je vous remercie de votre question.

Nous avons déjà parlé de la table ronde que nous sommes en train d'organiser. Le constructeur naval Davie y sera évidemment invité et y participera. C'est très important de s'organiser afin d'avoir la capacité de construire les navires au Canada. Il est aussi important que le secteur maritime et les secteurs de l'acier, de l'aluminium et du bois d'œuvre travaillent ensemble. Il y a de grands changements dans les chaînes d'approvisionnement du Canada. On parle de changements dans ce que produisent les secteurs de l'acier, de l'aluminium et du bois d'œuvre. Nous avons l'obligation de faciliter les discussions entre le secteur manufacturier et les secteurs de l'acier, de l'aluminium et du bois d'œuvre. En même temps, nous

devons aussi nous assurer que l'argent des Canadiens et des Canadiennes, des Québécois et des Québécoises utilisé pour l'approvisionnement fédéral, mais aussi provincial, est utilisé pour soutenir nos industries. C'est le travail que je vais faire.

**Stéphane Lauzon:** Merci.

Vous avez parlé d'une rencontre à venir avec les syndicats qui représentent les travailleurs de l'acier et de l'aluminium, et l'industrie. Vous voulez inclure les syndicats parce qu'ils représentent les travailleurs. À quoi pouvons-nous nous attendre de cette rencontre? Mènera-t-elle à des recommandations? Allez-vous discuter des situations qu'on vient de vivre, afin de prévenir de telles situations à l'avenir? Que ressortira-t-il de cette rencontre?

**L'hon. Chrystia Freeland:** J'espère qu'on va parler de sujets très précis, comme l'approvisionnement et les besoins en matière de navires au Canada. Nous allons inviter toutes les agences publiques et privées qui utilisent des navires et nous discuterons de ce dont elles ont besoin et qu'elles doivent acheter. Nous parlerons avec les constructeurs navals et nous leur demanderons quelle est leur capacité de construction de navires au Canada.

**Stéphane Lauzon:** On va aussi y parler des tarifs, je suppose, et de leurs répercussions

**L'hon. Chrystia Freeland:** C'est cela.

On va parler avec les gens des secteurs de l'acier, de l'aluminium et du bois d'œuvre pour leur demander s'ils ont la capacité de...

**Le président:** Merci beaucoup, madame la ministre et monsieur Lauzon.

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

**Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Madame la ministre, je suis content que vous soyez là aujourd'hui, mais j'aurais aimé obtenir des réponses. Votre gouvernement a créé des attentes. La ministre de l'Industrie a dit que le gouvernement accorderait la priorité à l'acier et à l'aluminium d'ici pour ses importants contrats, ses grands chantiers et ses gros projets d'infrastructure. Vous avez rédigé une lettre dans laquelle vous avez dit que vous ne vouliez pas que de l'argent du fédéral soit investi dans ce projet, mais, par la suite, 1 milliard de dollars du fédéral l'ont été. Vous comprendrez que les gens sont déçus. Vous avez dit être déçue, vous-même.

Votre gouvernement a créé des attentes et de l'espoir, avec raison, dans des circonstances où des tarifs de 50 % s'appliquent à l'acier et l'aluminium. Il y a des travailleurs, chez nous, qui travaillent dans le secteur de l'acier et qui aimeraient avoir davantage d'ouvrage. On calcule que cela représente environ 30 000 tonnes d'acier. C'est l'équivalent d'une semaine de production à l'usine d'ArcelorMittal, à Contrecoeur. Une semaine de production, ce n'est pas anodin, dans les circonstances actuelles.

Pourtant, j'ai l'impression que vous vous lavez les mains de la situation. Vous affirmez avoir dit ce que vous aviez à dire dans le temps, à savoir que c'est pris en main par un autre ministère, merci, bonsoir. Vous n'avez même pas répondu à ma question: quand avez-vous su que cet argent était attribué? L'avez-vous su le 16, le 20, le 26 juin? Le saviez-vous quand vous avez écrit votre lettre?

• (1245)

**L'hon. Chrystia Freeland:** J'ai été très claire et je le suis encore: je suis déçue par cette décision. J'ai demandé au sous-ministre des Transports si elle engageait de l'argent du ministère. Nous avons compris que le financement par le ministère des Transports ne servait qu'à appuyer les voyageurs. C'était très important pour moi de vérifier que c'était le cas.

C'est très important pour moi. Je partage votre inquiétude et j'ai...

**Xavier Barsalou-Duval:** Pouvez-vous au moins nous confirmer que le 16 juin, quand vous avez écrit votre lettre, vous ne saviez pas qu'il y avait de l'argent du fédéral investi dans ce projet?

**L'hon. Chrystia Freeland:** ... des responsabilités, et...

**Xavier Barsalou-Duval:** Vous ne pouvez même pas répondre à cela.

**L'hon. Chrystia Freeland:** ... c'est très important pour moi de m'assurer que les agences que je contrôle vont donner la priorité aux travailleurs canadiens des secteurs de l'acier, de l'aluminium et du bois d'œuvre dans le cadre de leurs contrats d'approvisionnement, et...

**Xavier Barsalou-Duval:** Le 16 juin, saviez-vous qu'il y aurait de l'argent du fédéral pour cela?

**L'hon. Chrystia Freeland:** ... je veux vous assurer qu'on va faire cela.

**Le président:** Merci beaucoup, madame la ministre.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous retournons à M. Lawrence.

Monsieur Lawrence, la parole est à vous encore une fois. Vous avez cinq minutes, monsieur.

**Philip Lawrence:** Je cède mon temps à M. Albas.

**Dan Albas:** Merci, monsieur le président, je vous en suis reconnaissant.

Madame la ministre, vous avez mentionné votre conversation avec le président de Seaspan. Dans le *Globe and Mail*, il a fait valoir que c'est la politique fiscale et les formalités administratives qui l'ont empêché d'être concurrentiel dans ce domaine. Si vous n'êtes pas prête à annuler cet accord de prêt, vous attacherez-vous plutôt à baisser les impôts afin d'aider Seaspan à être plus concurrentiel, afin qu'il puisse rivaliser dans ce domaine?

**L'hon. Chrystia Freeland:** J'ai eu une très bonne conversation avec le PDG de Seaspan. Il est très enthousiaste au sujet de notre réunion qui s'en vient. Il m'a dit que les travailleurs canadiens gagnent plus que les travailleurs d'autres pays. C'est le cas, et c'est une bonne chose. Nous voulons qu'il fournisse de bons emplois rémunérateurs, et c'est ce qu'il fait, et je lui ai dit que je comprends cela tout à fait et que je l'appuie. Ensemble, nous nous sommes engagés à déployer toutes nos énergies pour convaincre les traversiers canadiens d'utiliser l'acier canadien et de construire les bateaux dans les chantiers navals canadiens, y compris Seaspan. Je l'ai félicité pour un protocole d'entente qu'il a signé avec Algoma Steel il y a quelques semaines, qui prévoit l'utilisation d'acier canadien dans les brise-glaces qu'il construit.

Nous devons aller plus loin que les points de discussion et discuter de la reconfiguration des chaînes d'approvisionnement du pays. Nous devons soutenir nos secteurs de l'acier et de l'aluminium ain-

si que l'industrie du bois d'œuvre, et cela signifie de tenir des conversations avec les fabricants canadiens pour nous assurer que nos secteurs de l'acier, de l'aluminium et du bois d'œuvre produisent les produits dont nos fabricants ont besoin.

Les gouvernements ont un rôle à jouer pour faire en sorte que nous passions les commandes. Je veux retourner à M. Lawrence, parce que je m'inquiète à propos de ces mêmes travailleurs. Ces conversations peuvent être très importantes, parce que, si nous passons maintenant les commandes, cela remplira les carnets de commandes de nos aciéries et de nos alumineries. Cela leur donnera la confiance nécessaire pour continuer d'exercer leurs activités.

**Dan Albas:** Eh bien, madame la ministre, vous avez encore là une occasion. Vous pourriez dire non, nous ne voulons pas imposer une taxe sur le carbone des industries qui va désavantager nos métallurgistes. C'est une chose que votre gouvernement a dit qu'il voulait faire.

Madame la ministre, êtes-vous favorable à l'examen du cadre de remise de droits de douane du premier ministre pour cibler l'acier étranger bon marché qui vient de pays comme la RPC?

• (1250)

**L'hon. Chrystia Freeland:** J'ai été très heureuse en tant que ministre des Finances d'annoncer en juin dernier que, pour la première fois, le Canada imposerait des droits tarifaires de 25 % sur l'acier chinois et de 100 % sur les véhicules électriques chinois. Nous avons fait cette annonce en juin dernier. Nous avons eu une consultation, et, en octobre dernier, ces tarifs ont été mis en place pour la première fois. C'est un dossier sur lequel je travaille depuis longtemps, et je suis très convaincue...

**Dan Albas:** Eric McNeely est président de la BC Ferry and Marine Workers' Union. Il veut savoir pourquoi votre gouvernement dit qu'il va imposer des tarifs de 25 % sur l'acier bon marché provenant de pays comme la Chine, mais qu'il semble que vous n'allez pas imposer de droits sur ce produit. Pensez à tout l'aluminium et l'acier de toutes les composantes qui entrent dans la fabrication de ces navires, madame la ministre. Qu'avez-vous à dire à Eric McNeely et aux personnes qu'il représente?

**L'hon. Chrystia Freeland:** La voix des syndicats dans ces questions est absolument essentielle. C'est pourquoi nous avons invité les syndicats à participer à la réunion des constructeurs navals que nous organisons. Il est extrêmement important en ce moment, compte tenu des tarifs auxquels le secteur de l'acier du Canada est confronté, de trouver des utilisations pour l'acier canadien au Canada. Je m'engage tout à fait à le faire.

**Dan Albas:** Madame la ministre, vous savez, Donald Trump menace depuis des mois d'imposer ces tarifs sur l'acier et l'aluminium, or ce n'est que maintenant que le Comité a commencé à exercer des pressions à ce sujet que vous avez lancé cette approche auprès de groupes sous votre surveillance. Vous ne direz pas que nous voulons annuler la taxe sur le carbone qui vise les industries. Vous ne direz pas que vous allez éliminer les formalités administratives et être concurrentiels. Vous ne dites absolument rien pour ce qui est du prêt de 1 milliard de dollars consenti à des intérêts étrangers par la Banque de l'infrastructure du Canada dans le domaine de l'acier, de l'aluminium et de la construction navale.

Tout ce que vous offrez ici, madame la ministre, ce sont des paroles. Vous avez échoué le test. Nous sommes le 1<sup>er</sup> août. Un décret a été signé. Vous venez au Comité et ne faites que parler. Vous n'êtes pas prête à faire l'essentiel...

**Le président:** Merci, monsieur Albas.

**Dan Albas:** Non, laissez-moi terminer.

**Le président:** Vous avez dépassé votre temps de 20 secondes.

**Dan Albas:** L'essentiel était de défendre les travailleurs canadiens. C'était l'occasion qui s'offrait à vous. Votre gouvernement et vous avez échoué.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Albas.

Ensuite, nous allons passer à M. Greaves, qui se joint à nous en ligne.

Monsieur Greaves, la parole est à vous. Vous avez cinq minutes, monsieur.

**Will Greaves (Victoria, Lib.):** Merci beaucoup, monsieur le président, et bonjour à tous.

Bonjour madame la ministre. Merci beaucoup de vous joindre à nous aujourd'hui.

J'aimerais prendre un pas de recul et vous poser quelques questions plus générales au sujet du secteur, plutôt que de poursuivre dans le même ordre d'idées que mon collègue. Nous savons que le gouvernement a consenti des investissements historiques dans le secteur maritime du Canada, y compris dans la construction navale, avec un éventail de projets pour la marine, la Garde côtière canadienne et d'autres. Nous savons aussi qu'aucune entreprise canadienne n'a présenté de soumission pour ce contrat de BC Ferries, essentiellement à cause du volume de travail déjà sous contrat dans les trois grands chantiers navals du Canada.

Madame la ministre, pourriez-vous nous dire comment le gouvernement fédéral va soutenir l'augmentation de la capacité de la construction navale canadienne dans l'avenir et comment cela pourrait influencer positivement les décisions futures en matière d'approvisionnement pour BC Ferries et d'autres fournisseurs de navires de partout au pays?

**L'hon. Chrystia Freeland:** Merci d'être ici. Je sais que vous représentez des électeurs pour qui il s'agit d'une question très importante et actuelle, et je suis ravie de vous voir.

C'est une excellente question. La Stratégie nationale de construction navale, sur laquelle planchent depuis un certain temps divers gouvernements, porte vraiment fruit, et c'est une très bonne chose. Le Canada a renforcé sa capacité de construction navale. C'est dans notre intérêt économique stratégique et national.

Ce que nous devons faire maintenant, c'est travailler très fort pour relier nos constructeurs navals aux secteurs qui sont menacés — l'acier, l'aluminium, le bois d'œuvre — et nous devons les relier aux décisions d'approvisionnement des entités canadiennes: le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et les entités du secteur privé. Ce plan stratégique doit concerner tout le monde, y compris les syndicats. C'est pourquoi je suis très emballée par cette réunion que nous organisons avec les constructeurs navals, tous les exploitants de traversiers — privés et publics — le gouvernement fédéral, les provinces, le milieu syndical, et les industries de l'acier et de l'aluminium. Nous allons nous asseoir et examiner les carnets de commandes, les types de traversiers dont nous avons besoin, les personnes qui ont besoin de traversiers, les constructeurs potentiels et la possibilité d'utiliser l'acier canadien dans cette construction. M. McCarthy, le PDG de Seaspans, est très enthousiaste par rapport à cette conversation. Je le suis également.

C'est le moment où nous devons vraiment, de façon importante, reconfigurer l'économie canadienne. Je crois depuis longtemps à l'approvisionnement réciproque. C'est pourquoi j'ai publié en premier lieu l'intention d'élaborer cette politique dans le budget de 2021, suivie d'une politique publiée en 2023. En tant que ministre des Transports, je suis entièrement engagée à agir sur ce dossier.

• (1255)

**Will Greaves:** Merci de votre réponse, madame la ministre.

Comme vous venez de le souligner, BC Ferries joue un rôle essentiel pour de nombreuses collectivités de la Colombie-Britannique, y compris ma propre circonscription de Victoria. J'ose dire que je suis le seul membre du Comité qui se déplace régulièrement avec BC Ferries — j'ai pris deux fois le traversier cette semaine — et c'est donc quelque chose qui nous tient particulièrement à cœur et qui a une incidence sur notre gagne-pain ici, sur l'île de Vancouver, et dans tout le Sud de la Colombie-Britannique.

Mes électeurs se heurtent régulièrement à des difficultés à cause du vieillissement des traversiers, des retards de service et des coûts connexes; des coûts à la fois pour BC Ferries, mais aussi pour les clients, qui perdent du temps avec leur famille s'ils sont coincés sur des traversiers ou retardés parce qu'il n'y a pas assez de navires pour répondre à la demande sur la côte.

Tout comme vous, je m'inquiète certainement du fait que BC Ferries ait choisi de ne pas construire ces nouveaux navires au Canada. Cependant, je suis aussi tout à fait conscient que nous avons désespérément besoin de nouveaux traversiers pour répondre aux besoins des Britanno-Colombiens, et je m'inquiète de la perspective de retarder le remplacement de la flotte vieillissante sur laquelle nous comptons vraiment ici.

Je note que mes collègues conservateurs font de la politiaillerie avec ce qui constitue des infrastructures et des services essentiels en Colombie-Britannique, et ils semblent vouloir mettre fin à la livraison des nouveaux traversiers en Colombie-Britannique pour atteindre leur objectif de réduire le soutien du gouvernement pour les grands projets de transport au Canada. Dans cette optique, pourriez-vous s'il vous plaît dire au Comité comment, en votre qualité de ministre des Transports et du Commerce intérieur, votre équipe et vous soutiendrez les Britanno-Colombiens et BC Ferries, qui se préoccupent de la flotte vieillissante et s'intéressent tout particulièrement à la nécessité de réinvestissement dans le service des traversiers pour répondre aux besoins de leur quotidien?

**L'hon. Chrystia Freeland:** C'est une très bonne chose qu'une personne comme vous, qui utilise ces traversiers régulièrement, participe à la conversation.

Comme vous le savez, en vertu d'un accord conclu en 1977, le gouvernement fédéral apporte son soutien pour aider à payer le coût d'exploitation de ces traversiers, et c'est une bonne chose.

J'ai la même préoccupation que vous concernant la politique, et je vais juste suggérer que nous pourrions peut-être tous faire appel au bon ange en nous. C'est un moment où nous devons jouer en tant qu'équipe Canada, et même si, de toute évidence, nous ne sommes pas d'accord à bien des égards, je pense qu'il y a en fait beaucoup de consensus autour de la table. Nous disons tous que nous avons besoin de soutenir les secteurs de l'acier, de l'aluminium et du bois d'œuvre; ce sont des secteurs qui font face non seulement à une menace injuste, mais à une attaque injuste; et que nous devons réorganiser l'approvisionnement aux échelons fédéral et provincial pour soutenir les emplois de fabrication canadienne et les secteurs de l'acier, de l'aluminium et du bois d'œuvre. Même si je reconnais que la politique est ce qu'elle est, j'espère que nous pourrions nous entendre sur l'essentiel pour atteindre la souveraineté économique et nationale, parce que nos travailleurs en dépendent.

**Le président:** Merci beaucoup, madame la ministre.

J'essaie de respecter le temps. Nous avons le temps d'entendre une autre question de M. Lawrence, et nous offrirons une autre question à M. Kelloway.

Monsieur Lawrence, la parole est à vous pour une question, s'il vous plaît.

**Philip Lawrence:** Merci.

Dans la lettre que vous avez envoyée plus tôt cette année, vous avez dit: « Je suis consternée de voir que BC Ferries a sélectionné un chantier naval appartenant à l'État chinois pour construire de nouveaux traversiers dans le contexte géopolitique actuel, et je vous demanderais de vérifier et de confirmer avec la plus grande certitude qu'aucuns fonds fédéraux ne seront détournés pour soutenir l'acquisition de ces... traversiers. »

Depuis ce moment, on a appris que 1 milliard de fonds fédéraux serviront à soutenir l'achat et la construction de ces traversiers. Réclamerez-vous aujourd'hui l'annulation du prêt accordé à BC Ferries?

• (1300)

**L'hon. Chrystia Freeland:** J'ai été très claire en disant que je partage la consternation liée à cet approvisionnement, qui est celle, je crois, de tous les membres du Comité. En ma qualité de ministre des Transports, j'ai fait tout mon possible pour m'assurer, tout d'abord, que les fonds de fonctionnement n'étaient utilisés que pour les activités, et deuxièmement — et je pense que c'est encore plus important — que, dans les décisions d'approvisionnement prises sous ma gouverne, nous soutenions les fabricants canadiens, les industries de l'acier, de l'aluminium et du bois d'œuvre, et travaillions ensemble pour établir une véritable stratégie qui permet de le faire, dans le secteur de la construction navale et l'industrie ferroviaire.

**Le président:** Merci beaucoup, madame la ministre.

C'est à M. Kelloway de vous poser notre dernière question aujourd'hui. Monsieur Kelloway, la parole est à vous.

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

Madame la ministre, on a beaucoup parlé aujourd'hui du processus d'approvisionnement provincial. Je pense vraiment que nous tous au Comité, y compris les dirigeants élus en Colombie-Britannique, convenons que tous les gouvernements doivent réévaluer

leurs politiques d'approvisionnement pour s'assurer de soutenir les travailleurs, les entreprises et l'économie du Canada.

On sait à quel point le monde a changé au cours des derniers mois. Il change chaque jour, surtout si on regarde les tarifs que les Américains nous imposent.

Vous en avez parlé dans votre déclaration liminaire, mais si je peux me le permettre, j'aimerais obtenir plus de détails dans le temps qu'il nous reste. Pendant des années, vous avez cherché à faire avancer l'approvisionnement réciproque au Canada, ce qui ne profite pas à nos adversaires, mais soutient les Canadiens. Pourriez-vous nous en dire plus sur votre travail pour faire progresser l'approvisionnement réciproque et sur ce que cela signifie pour le Canada?

**L'hon. Chrystia Freeland:** Merci de vous joindre à nous, monsieur Kelloway. Étant donné qu'il s'agit du Comité des transports, je tiens à vous remercier de votre travail pour faire baisser ces droits. Cette mesure entre en vigueur aujourd'hui, et je sais qu'elle sera très importante pour les gens que vous représentez. Merci de vos efforts acharnés dans ce dossier.

Nous voici maintenant à un moment où nous devons reconfigurer l'économie canadienne en profondeur. Cela doit commencer par l'approvisionnement. Comme je l'ai mentionné, j'ai toujours défendu fermement ce dossier et j'ai vraiment réfléchi à la manière de changer notre politique d'approvisionnement. Nous devons adopter une politique d'approvisionnement réciproque, une politique d'achat de biens canadiens dans le cadre de laquelle nous soutenons les travailleurs canadiens et nos secteurs qui sont durement touchés et, à défaut de pouvoir favoriser l'achat canadien, nous chercherons à acheter auprès de pays avec lesquels nous disposons d'accords d'approvisionnement réciproque. Nous devons le faire de toute urgence. C'est une approche qui diffère de celle adoptée précédemment par les gouvernements canadiens. C'est pourquoi j'ai écrit, en juin, 71 lettres adressées aux organismes sous la responsabilité de Transports Canada et dit que nous devons changer notre façon de faire.

Je tiens à souligner qu'on a accordé, à juste titre, une attention particulière à l'acier, à l'aluminium et au bois d'œuvre. Ces industries devront être intégrées dans la conversation avec les fabricants et les acheteurs du gouvernement de tous les échelons, pour qu'ils puissent produire les intrants dont les fabricants ont besoin. Nous devons tenir cette conversation de toute urgence. Ainsi, les industries pourront remplir leurs carnets de commandes dans l'avenir. Cela fournira la sécurité aux travailleurs et aux familles que M. Lawrence a, à juste titre, évoqués.

**Le président:** Merci beaucoup.

Merci madame Hébert, monsieur Thangaraj et, bien sûr, madame la ministre, de nous avoir présenté vos témoignages aujourd'hui. Nous vous souhaitons une excellente journée.

Chers collègues, je suspends les travaux deux minutes afin que l'on puisse accueillir notre prochain témoin, le ministre Robertson, et, bien sûr, son équipe.

La séance est suspendue.

• (1300)

(Pause)

• (1310)

**Le président:** Reprenons.

Chers collègues, permettez-moi d'accueillir l'honorable Gregor Robertson, ministre du Logement et de l'Infrastructure. Il comparaitra devant nous pour la prochaine heure.

Bienvenue, monsieur le ministre.

Paul Halucha, sous-ministre du Logement, de l'Infrastructure et des collectivités, accompagne le ministre.

Bienvenue à vous, monsieur.

Merci de prendre le temps de comparaître devant nous aujourd'hui.

Monsieur le ministre, vous aurez cinq minutes pour présenter votre déclaration liminaire. Comme nous n'avons pas beaucoup de temps, je vais vous donner la parole. Nous vous écoutons.

[Français]

**L'hon. Gregor Robertson (ministre du Logement et de l'Infrastructure):** Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Monsieur le président, j'aimerais vous remercier de votre temps aujourd'hui, et je remercie également le Comité. En tant que ministre du Logement et de l'Infrastructure, je suis ici pour parler principalement de la Banque de l'infrastructure du Canada, la BIC, et de son rôle de soutien et d'investissement dans l'infrastructure du Canada.

[Français]

Le Canada fait face à un défi générationnel en matière d'infrastructure. Qu'il s'agisse de logement, d'énergie propre, du transport en commun ou de corridors commerciaux, nous devons faire de la construction à un niveau que nous n'avons pas connu depuis des décennies.

[Traduction]

Pour relever ce défi historique, nous devons en faire plus pour tirer parti des dépenses et des investissements publics et privés. Nous devons utiliser les comptes nationaux pour mobiliser les capitaux privés dans des infrastructures d'intérêt public qui relient nos collectivités, qui protègent notre planète et qui soutiennent la croissance économique à long terme. Nous devons le faire tout en respectant les administrations, en protégeant les contribuables et en obtenant des résultats, évidemment.

La Banque de l'infrastructure du Canada est un outil clé de la trousse à outils fédérale pour investir dans les projets d'intérêt public. Elle continuera de jouer un rôle essentiel dans l'avenir des infrastructures du Canada. Le mandat de la BIC est clair: aider à combler le déficit en matière d'infrastructures et à mobiliser des investissements privés dans l'intérêt public, accélérer les projets complexes à grande échelle qui autrement ne seraient pas construits à temps, voire pas du tout. À cette fin, la BIC a maintenant engagé plus de 16 milliards de dollars dans le cadre de plus de 102 projets, y compris des solutions de transport en commun à zéro émission, des services à large bande pour les collectivités autochtones en région rurale et des lignes de transport d'électricité propre, favorisant ainsi des infrastructures pour la construction de nouveaux logements. Cela a permis d'attirer plus de 19 milliards de dollars de capitaux privés et institutionnels, ce qui signifie qu'un plus grand nombre d'infrastructures peuvent être construites. La plupart de ces investissements sont déjà en cours de construction. Un certain nombre d'entre eux sont terminés et apportent de la valeur aux Ca-

nadiens en stimulant le PIB du Canada. Ils créent des emplois locaux et fournissent de l'électricité canadienne propre aux résidents et aux entreprises.

Étant donné que la banque est indépendante du gouvernement, son conseil d'administration est responsable des décisions en matière d'investissement et des décisions opérationnelles. Cette indépendance est importante, car elle fournit aux partenaires la confiance nécessaire pour proposer des projets et s'assurer que les investissements en infrastructure reposent sur des analyses solides et une rigueur commerciale sans quelque ingérence politique que ce soit. Ce modèle a produit des résultats, mais cela signifie également que certaines décisions liées à des transactions données, comme la convention de crédit de BC Ferries dont nous discutons ici aujourd'hui, ne sont pas prises par moi ou par le gouvernement du Canada.

J'aimerais dire quelques mots au sujet de BC Ferries. Comme vous le savez, la BIC a conclu une convention de crédit avec BC Ferries pour soutenir la modernisation de sa flotte et l'électrification de l'infrastructure du terminal. Je serai clair: cette aide est absolument nécessaire. En tant que Britanno-Colombien, je vais promouvoir fermement ce projet. Le vieillissement des traversiers menace les déplacements et l'accessibilité des collectivités locales. Les résidents et les visiteurs doivent pouvoir compter sur un passage sûr, fiable et abordable dans la région de la mer des Salish. C'est un investissement important dans le transport propre, qui s'aligne à la fois sur les objectifs fédéraux et provinciaux. Le choix du constructeur naval, toutefois, n'a pas été pris par le gouvernement fédéral ou par la BIC. Cette décision était celle de BC Ferries, qui a mené son propre processus d'approvisionnement mondial. Je précise que le gouvernement du Canada n'a aucun rôle à jouer ni aucun mot à dire dans la décision d'approvisionnement.

Je crois savoir, d'après les séances d'information tenues avec les représentants, que le processus n'a pas donné lieu à la présentation de soumissions de la part de constructeurs navals canadiens. Bien que BC Ferries ait pris la décision d'approvisionnement finale, celle-ci a, on le comprend, fait l'objet de critiques. L'absence de soumissionnaires canadiens dans le processus a également soulevé des préoccupations. En tant que Britanno-Colombien, en tant que ministre, cette situation me déçoit. Je veux voir plus de navires construits au Canada, plus d'emplois canadiens et plus de possibilités pour l'industrie nationale de participer à de grands projets d'infrastructure.

Pour ce qui est de l'avenir, notre gouvernement s'efforce de faire en sorte que la construction de navires comme ceux-là se fasse au Canada, en recourant à des travailleurs canadiens et à des matériaux canadiens. C'est pourquoi nous examinons maintenant de près comment mieux aligner nos politiques industrielles, nos outils d'approvisionnement et nos incitatifs avec l'investissement afin de soutenir et d'accroître la capacité canadienne dans des secteurs importants comme la construction navale. Parallèlement, il ne faut pas perdre de vue ce que la BIC cherche à faire dans notre intérêt national ni ce que ce projet signifie pour les résidents et les communautés de la Colombie-Britannique: une diminution des émissions, des infrastructures publiques plus fortes et des avantages à long terme pour les Britanno-Colombiens, y compris des centaines de millions de dollars investis dans le soutien de l'entretien et des services assurés par les Canadiens pendant toute la durée de vie de ces navires.

• (1315)

Pour terminer, je souhaite remercier le Comité de m'avoir accordé du temps et de saluer le travail accompli pour y parvenir et pour poser des questions difficiles. En tant que gouvernement et en tant que pays, nous vivons un moment historique qui exige à la fois des idées audacieuses et des actions décisives, et les Canadiens comptent sur nous pour construire des maisons — c'est une priorité pour moi — et pour mettre en place les infrastructures dont notre économie et les collectivités dépendent, qu'il s'agisse de traversiers sur la côte Ouest ou de corridors commerciaux qui relient le pays. C'est le véritable travail qui nous attend, et nous n'y arriverons pas en travaillant à l'ancienne.

Il nous faut de nouveaux partenariats, de nouveaux financements et un sentiment d'urgence, et la BIC aide à rendre cela possible. Elle possède une solide feuille de route pour ce qui est de mobiliser des milliards de dollars d'investissement et soutenir des projets qui, autrement, ne verraient pas le jour. Nous allons continuer de faire pression pour lancer plus de projets, créer plus d'emplois et, surtout, donner plus de résultats aux Canadiens.

Merci, monsieur le président.

[Français]

**Le président:** Je vous remercie, monsieur le ministre.

[Traduction]

Merci beaucoup d'avoir présenté votre déclaration liminaire. Nous allons commencer notre période de questions aujourd'hui, monsieur le ministre, avec Mme Lewis, qui se joint à nous virtuellement.

Pour cela, je vous cède la parole, madame Lewis. Vous avez six minutes, s'il vous plaît.

**Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC):** Merci de votre déclaration, monsieur le ministre.

Monsieur le ministre, compte tenu du défaut du premier ministre libéral d'obtenir un accord commercial pour les Canadiens afin d'éviter les tarifs américains injustifiés, et à un moment où les industries et les travailleurs canadiens font face à une profonde incertitude, appuyez-vous la décision de BC Ferries de donner des emplois à des travailleurs de Pékin, préférant ainsi des travailleurs étrangers aux travailleurs canadiens, oui ou non?

**L'hon. Gregor Robertson:** Je suis très déçu par la décision et par le fait que cet approvisionnement ne profitera pas à autant de travailleurs canadiens que nous le souhaiterions. Je pense que tout le pays partage cette déception.

Cela dit, ces traversiers doivent être construits. Ils doivent être en service pour la population de la Colombie-Britannique, comme le député Will Greaves l'a dit plus tôt. Il s'agit d'un investissement essentiel qui doit se faire le plus tôt possible. Nous pouvons nous reconforter en sachant que cela produira des emplois canadiens pour ce qui est de l'entretien et des services liés aux terminaux. C'est un investissement de taille, mais je pense que nous sommes tous déçus par le fait que le marché ait été accordé à des chantiers navals à l'étranger.

**Leslyn Lewis:** Monsieur le ministre, je demandais un oui ou un non. Essentiellement, je voulais savoir si vous étiez favorable ou non à cette décision.

De plus, j'aimerais poser une question concernant le fait que BC Ferries ait dit qu'elle a consulté votre gouvernement avant de signer

le contrat avec le chantier naval qui appartient à l'État chinois; pourtant, vous niez que votre gouvernement et la BIC étaient au courant du contrat. Qui dit vrai? Est-ce vous, ou bien BC Ferries?

**L'hon. Gregor Robertson:** Encore une fois, monsieur le président, j'ai été très déçu par cette décision. Elle a été prise avant mon entrée en fonction au gouvernement. C'était avant la dernière élection et certainement avant ma nomination en tant que ministre.

La BIC est indépendante du gouvernement et prend des décisions d'investissement sans ingérence politique, comme je l'ai dit plus tôt. De plus, aucune entreprise canadienne n'a soumissionné pour faire ce travail. Je suis sûr que les gens autour de la table... Nous aimerions tous que ce travail soit fait au Canada. Or il n'y a pas eu de soumissions canadiennes, et BC Ferries a pris la décision qu'elle a prise.

**Leslyn Lewis:** Monsieur le ministre, avez-vous vu les conditions du prêt que la BIC a accordé à BC Ferries pour le chantier naval à Pékin? Les avez-vous vues?

**L'hon. Gregor Robertson:** Je n'ai pas vu les conditions particulières de l'accord.

Encore une fois, la BIC est indépendante. Il n'y a aucune ingérence politique dans les décisions prises par le conseil d'administration de la BIC, la Banque de l'infrastructure du Canada, en ce qui concerne ces décisions.

• (1320)

**Leslyn Lewis:** Monsieur le ministre, notre gouvernement accorde à la BIC 35 milliards de dollars des fonds des contribuables, alors je suis certaine que les contribuables s'attendent à une certaine sorte de surveillance. Vous dites au public que, en tant que ministre responsable de la Banque de l'infrastructure du Canada, vous n'avez pas vu les conditions particulières de cet accord de prêt de plusieurs milliards de dollars.

**L'hon. Gregor Robertson:** La Banque de l'infrastructure du Canada est indépendante du gouvernement. Il s'agit d'un organisme indépendant du gouvernement. Elle a été financée par le gouvernement — à hauteur de 35 milliards de dollars, comme vous l'avez mentionné — et elle mène ses activités en tant que banque. La seule manière dont les investisseurs, du secteur privé, auront confiance en cette banque c'est si elle est à l'abri de toute ingérence politique.

Nous constatons certainement que la situation est différente au sud de la frontière, où il y a beaucoup d'ingérence politique dans les affaires concernant le gouvernement et ses organismes indépendants. Cela a un effet déstabilisant sur le marché et sur les investissements du secteur privé en particulier. Avoir confiance dans les décisions qui sont prises par un conseil indépendant qui n'est pas touché par l'ingérence politique...

**Leslyn Lewis:** Oui, monsieur le ministre, mais ces investisseurs du secteur privé investissent dans l'économie canadienne, et, selon l'article 6, la mission de la BIC est de favoriser l'économie canadienne, de sorte que des fonds publics soient investis ici, et vous me dites que, compte tenu de ce qui s'est passé, le fait qu'une entreprise étrangère reçoive des fonds publics d'un montant de 1 milliard de dollars, vous n'avez pas demandé au premier dirigeant de la BIC de divulguer quels autres montants des fonds publics pourraient être versés à des entreprises étrangères. Est-ce bien ce que vous êtes en train de me dire?

**L'hon. Gregor Robertson:** Monsieur le président, la question n'est pas claire. Concerne-t-elle les fonds versés à d'autres entreprises ou...?

**Leslyn Lewis:** À d'autres pays...

**L'hon. Gregor Robertson:** Les pays autres que ceux auprès desquels BC Ferries s'approvisionne, est-ce bien la question?

**Leslyn Lewis:** Oui. Ma question, pour être claire, compte tenu de ce qui s'est passé, est la suivante: avez-vous demandé au premier dirigeant de la Banque de l'infrastructure du Canada de divulguer quels autres montants de fonds publics pourraient être versés à des entreprises étrangères? Puisque ce qui s'est passé vous a tant dérangé, vous êtes-vous assuré que cela ne se produit pas dans d'autres situations, oui ou non?

**L'hon. Gregor Robertson:** Monsieur le président, presque tous les investissements qui ont été rendus publics par la Banque de l'infrastructure du Canada sont des investissements nationaux faits dans l'infrastructure canadienne. J'ai discuté un certain nombre de fois avec le premier dirigeant de la Banque de l'infrastructure, ainsi qu'avec le président du conseil, une fois que j'ai eu connaissance du financement qui avait été accordé. J'ai eu un certain nombre de conversations, et nous avons pris plusieurs mesures pour nous assurer que l'achat de produits canadiens est un élément essentiel de la politique qui orientera les prochaines décisions de la BIC.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Merci beaucoup, madame Lewis.

Nous allons ensuite passer à Mme Nguyen. Madame Nguyen, la parole est à vous. Vous avez six minutes, s'il vous plaît.

**Chi Nguyen:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, ainsi que monsieur le sous-ministre, de vous joindre à nous aujourd'hui afin de tenir cette conversation très importante au sujet des investissements pour notre avenir.

Alors que nous réfléchissons à la question et que nous en discutons, la décision a été prise. Je me demandais si vous pouviez parler des outils ou d'autres mesures de soutien conditionnel, comme des exigences liées à la teneur en éléments nationaux ou des mesures incitatives visant le renforcement de nos capacités, qui pourraient être intégrées aux prochaines ententes de financement de la BIC qui nous permettraient de faire croître notre industrie canadienne et nous éviteraient de rater des occasions comme celles-ci à l'avenir?

**L'hon. Gregor Robertson:** Certainement, pour l'avenir, comme je crois que les membres ont entendu la ministre Freeland le dire, nous déployons de solides efforts pour nous assurer que tous nos investissements privilégient clairement les achats de produits canadiens.

Pour ce qui est de la Banque de l'infrastructure du Canada, il y a, effectivement, une orientation stratégique provenant du gouvernement. Il s'agit d'un organisme indépendant qui gère ses affaires en toute indépendance, mais nous sommes actuellement en train d'envisager le fait d'accroître la teneur en produits canadiens, les débouchés pour les travailleurs canadiens et les avantages pour le Canada grâce à tous ses prochains investissements, dans le cadre de cette orientation stratégique renouvelée.

J'ai appris, directement de la ministre Freeland, qu'elle l'envisage pour l'ensemble des activités de Transports Canada. Je fais certainement de même au sein du ministère du Logement et de l'Infrastructure du Canada, en adoptant la même orientation, pour

m'assurer que nous faisons tout notre possible, dans l'ensemble de nos fonctions et de nos processus d'approvisionnement, pour apporter le maximum d'avantages aux travailleurs canadiens et utiliser le plus possible les produits canadiens. De toute évidence, bon nombre de produits et de travailleurs canadiens jouent un rôle dans le domaine du logement et de l'infrastructure. Nous souhaitons certainement maximiser les avantages découlant de l'utilisation de l'acier, de l'aluminium et du bois d'œuvre — le bois canadien — qui constituent tous des éléments essentiels de l'approvisionnement et des investissements en matière de logement et d'infrastructure.

En tant que pays, nous avons d'énormes possibilités d'accroître les avantages qui s'offrent, de la même manière que le font bon nombre d'autres pays, compte tenu du contexte actuel des échanges commerciaux. Beaucoup de choses ont changé au cours des six derniers mois, et nous devons agir de toute urgence. Nous devons de toute évidence agir pour nous assurer que nous faisons tout notre possible pour offrir des avantages aux Canadiens.

● (1325)

**Chi Nguyen:** Merci.

Pouvez-vous nous parler un peu de la manière dont votre ministère et la BIC peuvent travailler en plus étroite collaboration pour s'assurer que les entreprises canadiennes de ces secteurs sont mieux placées pour rivaliser sur le marché afin de soumissionner pour des projets comme ceux que nous voulons réaliser avec audace dans notre pays?

**L'hon. Gregor Robertson:** Une fois de plus, comme la ministre Freeland l'a mentionné, nos ministères respectifs ont déjà mobilisé activement les entreprises canadiennes quant aux possibilités d'approvisionnement futures, en particulier celles qui relèvent de nos ministères.

La Banque de l'infrastructure du Canada est indépendante du gouvernement, tout comme la Banque de développement du Canada ou Exportation et développement Canada. Ces sociétés prennent leurs décisions par l'intermédiaire de leur conseil et de leur PDG. Nous sommes en mesure de donner des orientations stratégiques, en tant que gouvernement, et nous expliquons très clairement que les futurs investissements...

Je replace tout cela dans le même contexte étant donné que... Nous examinons les 102 projets que la BIC a financés, et la plupart d'entre eux sont des investissements faits dans l'infrastructure canadienne dont bon nombre d'entreprises, de travailleurs et d'entrepreneurs canadiens ont bénéficié. Au cours des dernières années, les retombées pour les Canadiens sur le terrain se sont élevées à des dizaines de milliards de dollars, qu'il s'agisse d'investissements faits dans les aéroports de Montréal et de Calgary ou dans les services à large bande au Manitoba, en Alberta ou ici, en Ontario. Nous l'avons constaté pour ce qui est des infrastructures minières liées aux minerais critiques du Québec et du Labrador, et de nombreux investissements ont été faits à l'échelle du pays, y compris dans l'industrie sidérurgique, notamment les rénovations énergétiques chez Algoma Steel. Nous avons vu de nombreux investissements directs de la BIC qui ont bénéficié aux travailleurs et aux entreprises du Canada. Il faut que cela se poursuive et, je dirais même, que cela s'intensifie, et nous devons faire tout notre possible pour que ces ententes profitent aux Canadiens.

**Le président:** Merci beaucoup, madame Nguyen.

[Français]

Vous êtes le prochain intervenant, monsieur Barsalou-Duval. Vous disposez de six minutes.

**Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je vous remercie d'être avec nous aujourd'hui.

Je vais commencer par une brève question.

Quand avez-vous été mis au courant de la participation de la Banque de l'infrastructure du Canada au projet de BC Ferries visant à faire construire ses bateaux en Chine?

**L'hon. Gregor Robertson:** Je vous remercie de votre question.

[Traduction]

J'en ai eu connaissance le soir du 11 juin. J'étais dans une réunion du comité plénier avec mon sous-ministre, Paul Halucha. Nous avons appris ce soir-là qu'une entente avait été conclue entre la BIC et BC Ferries.

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** Quand vous avez appris cette nouvelle, avez-vous pensé à dire à la Banque de l'infrastructure du Canada que c'était une mauvaise idée?

[Traduction]

**L'hon. Gregor Robertson:** Oui, j'ai discuté avec le premier dirigeant de la BIC le lendemain matin. J'ai fait un appel le lendemain matin. Nous avons terminé la réunion du comité plénier à 23 heures, je crois, ce soir-là. Le lendemain, j'ai eu une discussion avec le premier dirigeant de la Banque de l'infrastructure pour comprendre clairement ce qui s'était passé et savoir quel recours ou quelle possibilité existent pour renverser la vapeur par rapport à ce financement.

Par la suite, il y a eu une série de réunions avec le premier dirigeant et le président du conseil à ce sujet, pour voir ce qui pouvait être fait — ou annulé, dans ce cas-ci — en vue de maximiser les retombées pour les travailleurs et les constructeurs navals canadiens. C'est là que j'ai été informé du fait que cette entente avait été conclue plus tôt dans l'année et qu'il n'était plus possible de faire marche arrière à ce moment-là. L'entente avait été signée. J'ai tenu une série de réunions à ce sujet avec le premier dirigeant et le conseil de la BIC.

• (1330)

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** Si je comprends bien, le 11 juin, vous avez appris la décision de la Banque de l'infrastructure du Canada de financer à coup de 1 milliard de dollars des bateaux qui seront construits en Chine. Ensuite, le 12 juin, vous avez rencontré le président de la Banque de l'infrastructure du Canada qui, en quelque sorte, vous a dit que l'entente était signée, que tout était décidé et qu'on ne pouvait plus rien y changer. Par la suite, le 16 juin, la ministre Freeland a écrit une lettre dans laquelle elle a dit qu'aucun financement fédéral ne devait être versé dans ce projet.

Les deux ministères ne sont-ils pas consultés à ce moment-là? Par la suite, ne lui avez-vous pas dit non plus que sa lettre était une erreur? Ne trouvez-vous pas cela un peu hypocrite ou surprenant?

[Traduction]

**L'hon. Gregor Robertson:** Le financement provenant de Transports Canada est un financement de soutien pour BC Ferries. C'est complètement différent de l'investissement, du prêt, de la Banque de l'infrastructure. Elle a précisé ses préoccupations au sujet de l'investissement provenant de Transports Canada, lequel est un transfert de fonds de soutien que Transports Canada accorde depuis longtemps à BC Ferries, selon ce que je comprends, tandis que le financement de la Banque de l'infrastructure du Canada est une entente complètement séparée et indépendante.

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** À quel moment avez-vous parlé avec Mme Freeland pour l'informer de la participation de la Banque de l'infrastructure du Canada à l'achat des bateaux?

[Traduction]

**L'hon. Gregor Robertson:** La session avait été prorogée. Cela aurait eu lieu après l'envoi de sa lettre. Nous en avons discuté après l'envoi de sa lettre. Elle m'a informé qu'elle avait envoyé une lettre au ministre des Transports de la Colombie-Britannique et m'en a fait un court résumé. À ce moment-là, nous avons discuté du financement de la Banque de l'infrastructure.

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** Vous n'avez pas eu envie d'informer la population que la lettre de Mme Freeland était un peu inutile, puisqu'il y avait déjà une entente fédérale pour financer les bateaux.

[Traduction]

**L'hon. Gregor Robertson:** Par l'entremise de la présidence, je ne suis pas certain de comprendre ce que vous voulez dire par le fait d'informer la population. Je crois que la lettre de la ministre Freeland a été rendue publique quelques jours après son envoi.

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** En somme, la lettre n'avait aucune valeur, au fond. En fin de compte, c'était un « *show de boucane* », parce que la décision de financer ces bateaux avec de l'argent fédéral était déjà prise. Vous auriez pu en informer le public.

Pourquoi ne l'avez-vous pas fait?

[Traduction]

**L'hon. Gregor Robertson:** La ministre Freeland avait envoyé sa lettre en tant que ministre des Transports. Elle agissait au nom de son ministère, en faisant part de ses préoccupations et en précisant en quoi consistait l'entente de financement entre Transports Canada et BC Ferries. Le financement de la Banque de l'infrastructure constituait une entente complètement distincte. J'ignore ce qu'elle aurait pu apporter comme clarification à ce sujet ou le rôle que j'aurais pu jouer là-dedans.

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** Presque tout le monde s'attendait à ce qu'il n'y ait pas d'argent fédéral dans ce projet. Après avoir vu la lettre de Mme Freeland, qui était dans tous les journaux, on s'est dit que le gouvernement fédéral s'engageait à ce qu'il n'y ait pas de fonds fédéraux dans un projet aidant l'industrie navale chinoise.

On comprend maintenant que cette lettre n'avait aucune valeur. Par la suite, comme représentant du gouvernement, vous n'avez pas rectifié le tir en informant le public de cela pendant que la Chambre siégeait. D'ailleurs, le communiqué de la Banque de l'infrastructure du Canada a été publié le 26 juin, alors que la Chambre ne siégeait plus.

Est-ce un hasard?

• (1335)

[Traduction]

**L'hon. Gregor Robertson:** Les détails concernant l'entente entre BC Ferries et la BIC ont été rendus publics le 13 juin. Ces détails ont été publiés avant la lettre de la ministre Freeland. Je ne suis pas certain de savoir où le député veut en venir avec toutes ces questions.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur le ministre.

[Français]

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous allons maintenant passer à M. Gunn.

Monsieur Gunn, la parole est à vous. Vous avez cinq minutes, monsieur.

**Aaron Gunn (North Island—Powell River, PCC):** Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je veux tout d'abord confirmer le montant en dollars de la subvention publique qui a été versée sous la forme d'un prêt par la Banque de l'infrastructure du Canada à BC Ferries. C'est 1 milliard de dollars, n'est-ce pas?

**L'hon. Gregor Robertson:** Selon ce que je comprends, oui.

**Aaron Gunn:** Savons-nous combien d'emplois ce montant de 1 milliard de dollars provenant des contribuables va permettre de créer en Chine?

**L'hon. Gregor Robertson:** Il faudrait poser la question aux autorités en Chine, je crois, en ce qui concerne cette entreprise. Je n'ai pas vu les chiffres relatifs à cet approvisionnement.

**Aaron Gunn:** Croyez-vous que le fait de faire perdre des emplois aux Canadiens au profit d'un autre pays est une bonne façon d'utiliser l'argent des contribuables, tout particulièrement lorsqu'il s'agit d'un pays qui est en concurrence avec le nôtre?

**L'hon. Gregor Robertson:** Il est certain que je souhaite autant que possible que des emplois canadiens soient créés dans le cadre de tous les investissements liés aux infrastructures et, de toute évidence, grâce aux investissements dans le logement, que nous faisons. Je respecte également l'indépendance de la Banque de l'infrastructure. Elle a été créée pour être à l'abri de toute ingérence politique.

**Aaron Gunn:** Eh bien, vous dites que la banque est indépendante, mais n'est-il pas également vrai que, en vertu de l'article 8 de cette loi, vous nommez les membres du conseil, en vertu de l'article 9, vous nommez le premier dirigeant et, en vertu de l'article 17, vous approuvez son budget annuel? Ne croyez-vous pas que, si nous dépensons 1 milliard de dollars de l'argent des contribuables, il devrait au moins y avoir une exigence relative au contenu canadien?

**L'hon. Gregor Robertson:** Par l'entremise de la présidence, je crois que je suis d'accord avec ce que le député laisse entendre.

Pour ce qui est de la direction dans laquelle je vais aller, en tant que nouveau ministre qui a la possibilité de donner des orientations stratégiques, il est très clair que je ne peux pas et que je ne vais pas m'ingérer dans les affaires de la Banque de l'infrastructure. Il s'agit d'un organisme indépendant. Pour ce qui est des orientations stratégiques, par contre, je vais donner des directives claires: pour le Canada, par le Canada et au profit des travailleurs canadiens et des produits canadiens...

**Aaron Gunn:** Merci de votre réponse, monsieur le ministre. N'êtes-vous pas alors en train d'admettre essentiellement qu'il s'agissait d'une erreur de la part du gouvernement de ne pas avoir mis en place de cette orientation stratégique avant la signature de cette entente en mars?

**L'hon. Gregor Robertson:** Pour ce qui est des gouvernements précédents, ils exerçaient leurs activités dans un contexte très différent. Nous avons vu bien des changements se produire dans le monde au cours des six derniers mois. Certes, il y a eu un changement de gouvernement. Nous sommes un nouveau gouvernement. Je suis les directives de mon premier ministre et j'appuie tous les efforts qu'il déploie pour aider à l'avenir les travailleurs canadiens dans le cadre de nos affaires commerciales et de nos investissements.

**Aaron Gunn:** Monsieur le ministre, certaines choses ont changé et, d'autres, non. Je vais vous poser rapidement quelques questions fermées. Diriez-vous que la République populaire de Chine est une dictature?

**L'hon. Gregor Robertson:** Je suis ici pour parler au nom de mon ministère et non pas pour faire des déclarations d'ordre géopolitique.

**Aaron Gunn:** C'est une question plutôt simple. Ce que je veux dire, c'est que, si nous donnons 1 milliard de dollars provenant des contribuables à une société d'État, nous devrions probablement être sur la même longueur d'onde quant à la question de savoir si ce pays est une dictature ou non.

**L'hon. Gregor Robertson:** Par l'intermédiaire de la présidence, je veux préciser que le gouvernement du Canada a fait un investissement et a créé une banque de l'infrastructure, qui est un organisme indépendant du gouvernement, afin d'investir dans les infrastructures ici, au Canada. Nous n'avons aucune indication sur la nature précise de ces investissements. Nous osons espérer que, pour un conseil...

**Aaron Gunn:** Monsieur le ministre, croyez-vous que le président Xi a de bonnes chances de remporter les prochaines élections?

**Chi Nguyen:** J'invoque le Règlement.

**Le président:** Un instant, tout le monde.

Monsieur Gunn, je vais arrêter le chronomètre. Il vous reste environ une minute.

Madame Nguyen.

**Chi Nguyen:** J'aimerais savoir en quoi cette question est pertinente pour la conversation que nous avons au sujet de BC Ferries...

**Aaron Gunn:** Nous donnons 1 milliard de dollars provenant des contribuables à un pays qui est une dictature, qui viole les droits de la personne. Je crois qu'elle est pertinente.

**Le président:** Ce recours au Règlement est justifié en ce qui concerne cette question particulière, monsieur Gunn. Essayons autant que possible d'utiliser le temps dont nous disposons avec le ministre pour poser des questions qui concernent le contrat de BC Ferries.

Je vous redonne la parole, monsieur Gunn, et vous demande de poser des questions un peu plus précises au sujet du contrat signé par BC Ferries.

**Aaron Gunn:** Je crois que la question est très précise.

Monsieur le ministre, croyez-vous que la République populaire de Chine se livre actuellement à des pratiques commerciales déloyales et impose des tarifs injustes à l'encontre des secteurs de l'agriculture et des produits de la mer canadiens?

**L'hon. Gregor Robertson:** Par l'intermédiaire de la présidence, je vais certes soutenir fermement l'agriculture canadienne et les travailleurs canadiens. Nos industries devraient passer en premier. Cet accord en matière d'approvisionnement a été conclu par l'intermédiaire de BC Ferries. Le gouvernement du Canada n'a jamais rien eu à voir avec cette décision.

• (1340)

**Aaron Gunn:** Vous octroyez une subvention de 1 milliard de dollars provenant des contribuables, n'est-ce pas, monsieur le ministre?

**L'hon. Gregor Robertson:** Par l'intermédiaire de la présidence, la Banque de l'infrastructure du Canada a investi cet argent dans BC Ferries. Il s'agit d'un prêt fait à BC Ferries pour un approvisionnement qu'elle a réalisé. Ce n'est pas le gouvernement du Canada qui prend ces décisions. C'est la Banque de l'infrastructure qui finance BC Ferries. C'est BC Ferries qui a pris cette décision en ce qui concerne l'approvisionnement.

**Aaron Gunn:** Monsieur le ministre, c'est le gouvernement du Canada et votre ministère qui établissent les politiques qui orientent la banque, laquelle investit ou prête ensuite l'argent des contribuables à des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché. Êtes-vous d'accord avec le premier ministre de notre pays pour dire que la Chine représente la plus grande menace à la sécurité nationale du Canada?

**L'hon. Gregor Robertson:** Je ne vois pas en quoi cela entre en jeu. Il s'agit d'une décision en matière d'approvisionnement prise par BC Ferries.

**Aaron Gunn:** Monsieur le ministre, nous donnons à ce pays 1 milliard de dollars provenant des contribuables pour subventionner une double utilisation des industries civile et militaire.

**Le président:** Merci, monsieur Gunn.

[Français]

Le prochain intervenant est M. Lauzon.

Vous disposez de cinq minutes, monsieur Lauzon.

**Stéphane Lauzon:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je vous remercie d'être ici aujourd'hui. Nous sommes honorés de vous recevoir.

Vous nous avez brièvement parlé du déficit actuel en matière d'infrastructures auquel font face actuellement les traversiers et de l'urgence d'agir. De plus, vous avez dit que la responsabilité d'accorder les contrats revenait à BC Ferries avec le soutien de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Pouvez-vous nous parler davantage du déficit en matière d'infrastructures? Pourquoi est-il pressant d'agir pour donner à la population de la Colombie-Britannique un bon service de traversier?

**L'hon. Gregor Robertson:** Je vous remercie de votre question.

[Traduction]

En tant que personne qui a utilisé les services de traversier de la Colombie-Britannique très régulièrement durant toute ma vie, je crois qu'il est essentiel que BC Ferries exploite ses propres flottes, particulièrement les gros navires qui font des allers-retours entre l'île de Vancouver et Horseshoe Bay et Nanaimo, et entre Tsawwassen, Duke Point et la péninsule de Saanich. Il s'agit de voies de communication cruciales sur la côte Ouest. La population de l'île de Vancouver a augmenté considérablement durant ma vie, et ces navires ont été utilisés pendant tout ce temps.

Certes, de très importantes perturbations des services touchent les habitants de la Colombie-Britannique et les touristes qui passent par la Colombie-Britannique, et ils restent coincés aux gares maritimes de la Colombie-Britannique parce que les vieux navires ont des problèmes. Les installations connexes de la Colombie-Britannique présentent d'importantes lacunes, et on travaille de toute urgence pour régler la situation, de sorte que ces interruptions de service ne touchent pas trop de Canadiens sur la côte Ouest. Je crois que les nouveaux traversiers seront chaleureusement accueillis.

Bon nombre d'entre nous, probablement nous tous en Colombie-Britannique, sommes déçus que nous ne fabriquions pas, que nous ne construisions pas ces traversiers pour la Colombie-Britannique en Colombie-Britannique ou, du moins, au Canada pour la Colombie-Britannique. Toutefois, d'abord et avant tout, nous devons avoir en place un mode de transport sûr, sécuritaire et fiable. C'est une voie de communication importante sur la côte Ouest. Il s'agit à l'heure actuelle de l'exploitation traversière la plus occupée au monde sur le plan du volume, par rapport à des voies de communication comparables. Cet investissement est absolument essentiel pour l'ensemble des infrastructures de transport du Canada. Certes, les besoins sont criants à l'heure actuelle, et les nouveaux traversiers se font attendre.

[Français]

**Stéphane Lauzon:** Pouvez-vous nous parler un peu des conséquences des pannes de service pour les transporteurs?

Il n'y a pas que des passagers ou des voyageurs qui vont sur les traversiers, il y a aussi de la marchandise. Des industries dépendent de ces traversiers. Des gens d'affaires de tous les côtés, d'un peu partout, de Nanaimo, entre autres, dépendent aussi des producteurs ou des entreprises quelconques pour ce qui est de la vente de marchandise.

Pouvez-vous nous parler des conséquences que peut avoir une panne de service de ces traversiers?

**L'hon. Gregor Robertson:** Je remercie le député de sa question.

[Traduction]

Vous avez bien raison de souligner l'importance des liens commerciaux et du transport par camion qu'assurent ces traversiers. Tout le pont inférieur de ces traversiers, le milieu du pont inférieur, est rempli de camions en tout temps. L'interruption des services de traversier a des répercussions sur les affaires et le commerce et nous coûte des emplois, en effet, lorsque les choses tournent mal, ce qui arrive de plus en plus avec ces navires vieillissants. Le fait de ne pas avoir des traversiers fiables sur la côte Ouest qui desservent l'île de Vancouver entraîne des coûts importants pour l'économie canadienne.

Les gens y jouent un rôle important. L'île de Vancouver est une destination touristique importante. De nombreux touristes font des allers-retours sur les traversiers. Les allers-retours sur les traversiers sont considérés comme un véritable attrait touristique. C'est comme voyager, essentiellement, à bord d'un bateau de croisière à très bon prix, sans avoir à faire une croisière vers l'Alaska. Vous pouvez prendre le traversier pour vous rendre à l'île de Vancouver.

Les traversiers sont très occupés. Cela entraîne énormément de perturbations pour les gens qui passent des heures ou la moitié de leur journée à attendre que des traversiers défectueux se mettent en marche. Lorsqu'il y a une interruption de service, le reste de la journée et, parfois, le lendemain sera également perturbé, du côté commercial et du côté touristique. C'est un coup dur pour l'économie canadienne.

• (1345)

[Français]

**Stéphane Lauzon:** Les affaires vont mal.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Lauzon et monsieur le ministre.

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

**Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Le 2 juin, soit deux semaines avant que la Banque de l'infrastructure du Canada annonce qu'elle allait financer la construction de bateaux en Chine, Mélanie Joly a affirmé qu'Ottawa allait s'engager à utiliser de l'acier et de l'aluminium canadiens dans ses projets nationaux d'infrastructure et de défense. Cette annonce a été faite partout dans les médias. Elle a fait une tournée pour en parler et pour dire à quel point on allait être solidaire du secteur de l'acier. Deux semaines plus tard, on apprenait que la Banque de l'infrastructure du Canada allait, au contraire, financer la construction de traversiers en utilisant de l'acier en Chine.

Quand Mme Joly a fait cette annonce et qu'elle a fait sa tournée médiatique, j'imagine que vous n'avez pas pensé que votre ministère pourrait se doter de politiques à l'interne pour faire en sorte que ce qu'elle a dit s'applique concrètement.

Des directives ont-elles été données de votre part au sein de votre ministère, le ministère du Logement et de l'Infrastructure, pour s'assurer justement que de l'acier et de l'aluminium canadiens sont utilisés dans les projets d'infrastructure que vous financez?

**L'hon. Gregor Robertson:** Je vous remercie de votre question.

[Traduction]

Pour ce qui est de la décision de financer BC Ferries, je crois comprendre qu'elle a été prise en mars, plus tôt cette année, avant

les élections et avant l'élection du nouveau gouvernement; le financement avait donc déjà été accordé. La BIC avait déjà accepté les conditions de cette entente avec BC Ferries. Il n'y avait aucune possibilité en juin ou en juillet de faire marche arrière.

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** Avez-vous donné des directives à votre ministère pour que les projets futurs soient réalisés avec des composants produits au Canada? Si oui, quand les avez-vous données?

[Traduction]

**L'hon. Gregor Robertson:** Je crois que, à l'échelle du gouvernement, et certes au sein du Cabinet, à ce stade-ci, tous les prochains efforts seront concentrés sur l'acier et l'aluminium canadiens, sur le bois canadien et sur les travailleurs canadiens. C'est notre mission, à partir de maintenant. Nous ne pouvons, de manière rétroactive, revenir sur l'entente de financement qui a été conclue en mars dernier.

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** Vous ne répondez pas à ma question. Je vous ai demandé si vous aviez donné des directives à votre ministère. Il arrive souvent que des ministres lancent des paroles en l'air en disant qu'ils appuieront le secteur de l'acier.

Avez-vous donné des directives internes concrètes pour que les projets d'infrastructure respectent les énoncés de principe qui ont été communiqués par la ministre Mélanie Joly?

[Traduction]

**L'hon. Gregor Robertson:** À ce stade-ci, par l'intermédiaire de la présidence, je ne donne aucune directive aux autres ministres sur la manière dont ils doivent mener leurs affaires...

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** Je parle de votre ministère. La Banque de l'infrastructure du Canada, par exemple...

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous passons maintenant à Mme Lewis.

Madame Lewis, la parole est à vous, une fois de plus. Vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

**Leslyn Lewis:** Merci, monsieur le président.

Durant la dernière série de questions, monsieur le ministre, vous avez déclaré que presque tous les contrats sont nationaux. Que veut dire « presque tous »? Existe-t-il d'autres contrats publics financés par les contribuables qui vont enrichir les pays étrangers, qui sont financés par les fonds de la Banque de l'infrastructure du Canada dont vous êtes, en tant que ministre, responsable?

**L'hon. Gregor Robertson:** Je n'ai pas connaissance de tels autres projets, pour ce qui est du financement, qui pourraient être confiés à d'autres pays. J'ai connaissance des projets et j'ai passé en revue leur historique, qu'il s'agisse des rénovations réalisées par Algoma Steel, des investissements faits dans les services à large bande dans un certain nombre de provinces ou dans les aéroports de Montréal et de Calgary. Il s'agit d'investissements très importants faits par la Banque de l'infrastructure, lesquels sont en fin de compte financés grâce à ce montant initial de 35 milliards de dollars, et l'orientation que je vais adopter, par l'intermédiaire des orientations stratégiques qui relèvent de ma compétence, sera axée sur les produits canadiens et les emplois canadiens, ainsi que sur les avantages pour l'économie canadienne, dans le cadre des prochains investissements de la BIC.

• (1350)

**Leslyn Lewis:** Merci de votre réponse.

Je vais vous poser des questions précises sur les infrastructures.

Sur le prêt de 1 milliard de dollars, un montant de 310 millions de dollars est alloué pour les infrastructures d'électrification. Savez-vous quelles entreprises construiront ces infrastructures pour ces navires fabriqués en Chine, et ces contrats ont-ils été divulgués?

**L'hon. Gregor Robertson:** Par l'intermédiaire de la présidence, je n'ai pas la réponse en ce qui concerne ces contrats. Une fois de plus, il s'agit des décisions en matière d'approvisionnement prises par BC Ferries. Je n'ai pas connaissance des décisions qui sont prises à ce stade-ci en ce qui concerne son processus d'approvisionnement.

**Leslyn Lewis:** D'accord.

Monsieur le ministre, compte tenu de ce qui s'est passé, et du fait que vous avez dit que ce qui se passait vous dérange beaucoup, que nous savons que 1 milliard de dollars va à une entreprise étrangère et que nous savons maintenant que 310 millions de dollars sont alloués pour la construction des infrastructures, vous n'avez posé aucune question pour savoir quelles entreprises vont obtenir ces contrats d'infrastructure. Est-ce bien ce que vous êtes en train de me dire?

**L'hon. Gregor Robertson:** Il est question des infrastructures d'électrification qui serviront au chargement des traversiers. Elles seront installées à Vancouver, à Vancouver-Ouest, à Tsawwassen, à Nanaimo et à Saanich en vue du chargement des traversiers. Certes, ces décisions seront prises par BC Ferries, qui s'occupera de l'approvisionnement. Compte tenu de la préoccupation qui est partagée largement par bon nombre d'entre nous au Canada, je fais un suivi pour continuer à mettre la pression, afin que ces emplois soient offerts aux Canadiens et que les infrastructures canadiennes se retrouvent dans les prochains processus d'approvisionnement.

Je ne suis pas au courant des décisions relatives à l'approvisionnement qui ont déjà été prises.

**Leslyn Lewis:** Vous ne savez pas si des entreprises étrangères obtiendront les contrats d'infrastructure associés au montant de 310 millions de dollars, parce que vous ne savez pas si, oui ou non, ces décisions relatives à l'approvisionnement ont été prises. C'est ce que vous êtes en train de me dire.

**L'hon. Gregor Robertson:** Il s'agit de décisions relatives à l'approvisionnement prises par BC Ferries.

**Leslyn Lewis:** D'accord, et cela concerne le montant de 1 milliard de dollars qui, selon ce que vous dites, vous préoccupe, mais

vous n'avez pas cherché à savoir comment cet argent est dépensé pour savoir si, oui ou non, le volet consacré aux infrastructures sera confié en sous-traitance. Ce sera probablement le cas, car ces infrastructures doivent être compatibles avec les navires qui sont construits en Chine. Vous n'avez pas cherché à le savoir. Pourquoi?

**L'hon. Gregor Robertson:** Par l'intermédiaire de la présidence, cet approvisionnement est la responsabilité de BC Ferries. BC Ferries achète les traversiers et l'infrastructure électrique en vue du chargement de ces traversiers aux quatre points d'entrée entre lesquels ils feront l'aller-retour. L'organisation prend ses décisions en ce qui concerne l'approvisionnement. Je crois qu'il est de notre devoir à tous de faire comprendre à nos homologues que nous souhaitons un approvisionnement canadien. Nous souhaitons voir la création d'emplois canadiens et l'achat de matériaux canadiens. En fin de compte, cela dépendra de la décision de BC Ferries. C'est elle qui fait l'approvisionnement des traversiers et des infrastructures connexes.

**Le président:** Merci.

**Leslyn Lewis:** Donc, cela vous dérange, mais vous espérez simplement que cela changera...

**Peter Schiefke:** Merci, monsieur le ministre et merci, madame Lewis.

**Leslyn Lewis:** Vous espérez simplement que cela change.

**Peter Schiefke:** Nous allons maintenant passer à M. Greaves.

Monsieur Greaves, la parole est à vous. Vous avez cinq minutes, monsieur.

**Will Greaves:** Merci beaucoup, monsieur le président, et bonjour, monsieur le ministre Robertson. Merci de vous joindre à nous. C'est un plaisir de vous revoir.

Il est malheureux de constater qu'il y a une certaine confusion parmi nos collègues d'en face au sujet de la nature d'un organisme indépendant et de sa relation avec le gouvernement fédéral, une certaine confusion au sujet des personnes responsables de la prise de décisions et du type de relation de l'organisme indépendant qui éclaire la prise de décisions et une certaine confusion au sujet du rôle essentiel que joue BC Ferries ici, en Colombie-Britannique, afin de soutenir la population chaque jour, d'appuyer notre économie côtière.

Je sais que vous êtes bien au fait de ces choses. En plus de vos responsabilités en tant que ministre du Logement et de l'Infrastructure, vous êtes également le ministre responsable de l'agence de développement économique fédéral pour la Colombie-Britannique, PacifiCan.

Dans ce contexte, je me demandais si vous pouviez nous parler, monsieur le ministre, de certaines des manières dont le gouvernement fédéral soutient les investissements faits le long de la côte de la Colombie-Britannique afin, non seulement de répondre aux besoins critiques en matière d'infrastructure, comme ceux de BC Ferries, mais de nous permettre de rendre notre économie plus verte, de réduire la pollution atmosphérique et de nous diriger vers l'avenir économique durable que souhaitent les Britanno-Colombiens et que le gouvernement fédéral s'engage à soutenir.

• (1355)

**L'hon. Gregor Robertson:** Par l'entremise du président, je veux remercier le député d'avoir posé la question. Certainement, par l'entremise de Logement, Infrastructures et Collectivités Canada et de PacifiCan, l'agence du développement économique du gouvernement fédéral en Colombie-Britannique, nous réalisons des investissements considérables dans les logements, l'infrastructure et dans toutes les facettes de l'économie en Colombie-Britannique. Nous allons assurément consacrer toute notre attention à veiller à ce que les Canadiens soient au cœur de toutes les décisions en matière d'achat que nous prendrons dorénavant. Cette préoccupation se fera à présent sentir dans tous les secteurs du gouvernement, compte tenu de la période que nous traversons et des défis auxquels nous sommes confrontés dans l'économie canadienne, ainsi que de l'importance de vraiment se concentrer sur le fait d'investir au Canada et de veiller à ce que nous maximisions et optimisions les avantages pour les Canadiens.

Sur la côte Ouest, les récents investissements du Fonds pour le transport en commun du Canada dans les transports non polluants de la région auront une grande importance dans la mesure où ils permettront à TransLink de moderniser son parc de véhicules et ses infrastructures afin de rendre le transport moins polluant, de fournir un meilleur service et de meilleurs avantages en matière d'abordabilité. Par exemple, Logement, Infrastructures et Collectivités Canada, mais aussi PacifiCan, se concentrent essentiellement sur les petites et moyennes entreprises, sur bon nombre des entreprises qui prennent de l'expansion pour offrir des produits et services canadiens, des technologies canadiennes, créer des emplois canadiens et utiliser des matériaux canadiens.

En ce qui concerne le logement, nous avons le bois de la Colombie-Britannique, évidemment précieux à nos yeux, et il est essentiel de faire tout ce qui est en notre pouvoir pour que le bois canadien soit utilisé dans la construction de logements et de bâtiments canadiens. Notre ministère consacrera une attention considérable à veiller à ce que nous fassions tout notre possible pour faire entrer les matériaux canadiens dans la chaîne d'approvisionnement en vue de nos investissements futurs dans l'infrastructure et le logement.

Il est à présent urgent que nous nous efforcions de faire avancer ce projet. Il était intéressant d'écouter le point de vue de la ministre Freeland et de Transports Canada, et de savoir qu'elle œuvre également de concert avec l'industrie de l'acier et de l'aluminium, à la fois dans le secteur de la construction navale et ferroviaire. Ces deux secteurs sont directement liés à son travail au sein du ministère. Nous réalisons un exercice similaire au sein de Logement, Infrastructures et Collectivités Canada. PacifiCan s'attache davantage à la Colombie-Britannique et aux petites et moyennes entreprises.

**Will Greaves:** Merci, monsieur le ministre.

Voici la dernière question très rapide que je vais poser: en tant que ministre responsable de PacifiCan, êtes-vous d'avis que le fait d'appuyer le projet de BC Ferries visant à remplacer et à améliorer la flotte de traversiers en Colombie-Britannique est une mesure nécessaire pour également soutenir une économie saine et une croissance durable en Colombie-Britannique?

**L'hon. Gregor Robertson:** Absolument. BC Ferries est essentiel à l'économie de la Colombie-Britannique, laquelle est une composante essentielle de l'économie canadienne.

Nous devons investir et veiller à ce que notre infrastructure de transport soit solide et efficace. Il s'agit, franchement, d'un inves-

tissement très important et attendu depuis longtemps de BC Ferries. Je pense que nous regrettons tous que l'approvisionnement avantage un chantier naval chinois. Vu la période où nous vivons, nous aimerions profiter de ce débouché, mais aucun constructeur de navires canadien n'a soumissionné pour ce projet.

Je pense que nous devons dorénavant faire tout ce qui est en notre pouvoir pour renforcer notre industrie de construction navale en Colombie-Britannique et dans tout le Canada.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

Nous allons faire un dernier sprint et je vais laisser la parole à Mme Lewis pendant trois minutes et ensuite à M. Kelloway pendant trois minutes.

La parole est à vous, madame Lewis, pour un dernier tour de trois minutes, s'il vous plaît.

**Leslyn Lewis:** Monsieur le ministre, vous avez mentionné que la BIC avait signé l'accord le 28 mars. Vous êtes devenu ministre le 13 mai.

Êtes-vous en train de me dire que vous avez été mis au courant de l'accord le 11 juin, soit un mois complet après, et que, pendant tout un mois, vous n'avez jamais appris quoi que ce soit, de la part de la banque qui relève de vous, concernant cet accord?

• (1400)

**L'hon. Gregor Robertson:** Par l'entremise du président, oui, je vais préciser que j'ai été mis au courant de la nouvelle concernant le prêt de la BIC à BC Ferries le 11 juin. C'est le soir du 11 juin que je l'ai su.

**Leslyn Lewis:** Monsieur le président, je souhaite utiliser le temps qu'il me reste pour présenter la motion suivante:

Que, étant donné que, la Banque de l'infrastructure du Canada n'a pas rempli le mandat que lui confère l'article 6 de la Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada, qui stipule que:

« [L]a Banque a pour mission de faire des investissements et de chercher à attirer des investissements d'investisseurs du secteur privé et d'investisseurs institutionnels dans des projets d'infrastructure situés au Canada ou en partie au Canada qui généreront des recettes et qui seront dans l'intérêt public, par exemple en soutenant les conditions favorables à la croissance économique ou en contribuant à la viabilité de l'infrastructure au Canada »,

en accordant un prêt d'un milliard de dollars à British Columbia Ferries pour l'achat de quatre traversiers auprès d'un chantier naval détenu par l'État chinois, et que

cette décision porte atteinte aux constructeurs navals canadiens et aux travailleurs de l'acier et de l'aluminium déjà attaqués par les droits de douane américains injustifiés,

le Comité réaffirme sa position et rapporte à la Chambre que le gouvernement du Canada doit abolir la Banque de l'infrastructure du Canada.

**Le président:** Merci beaucoup, madame Lewis.

Chers collègues, nous avons une motion à l'étude.

**Dan Albas:** S'agissait-il d'une motion ou d'un avis de motion? J'ai cru avoir entendu...

**Le président:** Pouvez-vous clarifier, madame Lewis? S'agissait-il d'un avis de motion?

**Leslyn Lewis:** Oui, il s'agit d'un avis de motion, selon les faits et les témoignages présentés devant le Comité.

**Le président:** Merci beaucoup, madame Lewis.

Nous allons à présent passer à notre dernière série de questions, de M. Kelloway.

La parole est à vous. Vous avez trois minutes, monsieur.

**Mike Kelloway:** Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier le ministre de sa présence aujourd'hui.

J'aimerais vous remercier, en particulier, de parler du fonctionnement de la banque et de la manière dont elle est indépendante du gouvernement.

À ce propos, monsieur le ministre, la banque vous informerait-elle, vous, en tant que ministre, des détails de l'approvisionnement? Est-ce qu'elle vous appellerait pour avoir une conversation avec vous, étant donné que la banque est indépendante du gouvernement, et que vous avez clairement expliqué son fonctionnement?

**L'hon. Gregor Robertson:** Par l'entremise du président, la réponse simple est non. En tant que ministre, je ne participe pas aux opérations quotidiennes ni aux décisions prises par la Banque de l'infrastructure. Il s'agit d'une agence indépendante qui agit en toute indépendance du gouvernement.

Le premier dirigeant me tient régulièrement informé des faits nouveaux, et je suis en contact régulier avec le président et le conseil de la banque, ce qui est la norme dans le cadre de la relation entre un ministre et l'organisme indépendant qui relève de moi.

J'interviens par l'entremise d'orientations stratégiques, et d'ailleurs, une est en cours en ce moment même. C'est là que j'ai l'occasion, au nom du Parlement et du peuple canadien, de faire part du sentiment partagé selon lequel nous devons vraiment nous concentrer sur les emplois canadiens et les matériaux canadiens avec ces investissements dans l'infrastructure.

Nous devons toutefois, comme vous l'avez mentionné lorsque vous avez amorcé votre question, veiller à ce que la banque mène ses activités de façon indépendante et qu'elle ait la confiance du marché et des investisseurs privés. C'est de cette façon qu'elle pourra stimuler des milliards de dollars d'investissements du secteur privé dans notre infrastructure publique.

**Mike Kelloway:** Merci, monsieur le ministre.

Je pense que nous pouvons commencer par affirmer que nous sommes tous déçus de la décision. En outre, la banque est indépendante du gouvernement, contrairement à vous... En écoutant bon nombre des questions aujourd'hui, j'ai l'impression que vous pourriez être dans la salle du conseil de la Banque de l'infrastructure du Canada, à prendre le thé et discuter des activités quotidiennes. Vous expliquez clairement que ce n'est pas le cas.

Je vais aller un peu plus loin. Ce sera ma dernière question, et il s'agira d'un addenda aux détails de l'approvisionnement. Vous ne participez pas aux détails de l'approvisionnement. On vous tient au courant de ce qui se passe et d'autres choses de cette nature.

Êtes-vous autorisé, conformément à la loi, à enjoindre à la Banque de l'infrastructure du Canada à financer X, Y et Z?

**L'hon. Gregor Robertson:** Absolument pas. Je ne peux donner aucun ordre en vertu de mon rôle en tant que ministre. La banque est indépendante, et les décisions en matière d'investissement relèvent du conseil et du premier dirigeant. C'est à ce niveau que les décisions sont prises.

Je tiens à réitérer le fait que la décision ayant trait à l'approvisionnement a été prise par BC Ferries. Elle n'a pas été prise par la Banque de l'infrastructure du Canada. La Banque de l'infrastructure du Canada a accepté de financer le remplacement de traversiers. BC Ferries disposait de son propre processus d'approvision-

nement. Il faut clairement dire que la Banque de l'infrastructure du Canada n'avait rien à voir avec le choix du soumissionnaire retenu. Elle a consenti le financement afin d'offrir de meilleurs services de traversier sur la côte Ouest aux Canadiens. C'est là qu'elle est intervenue en matière de prise de décisions. BC Ferries a mené le processus d'approvisionnement de manière indépendante.

• (1405)

**Mike Kelloway:** Merci, monsieur le ministre. C'est tout pour moi. Je comprends ce qu'il en est.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Kelloway.

Merci, monsieur Halucha et monsieur Robertson de vos témoignages. Nous vous remercions de votre temps.

Chers collègues, je vais encore une fois suspendre la séance pendant deux minutes afin d'accueillir la prochaine série de témoins.

• (1405)

(Pause)

• (1415)

**Le président:** Nous reprenons nos travaux.

Chers collègues, j'ai l'immense plaisir d'accueillir les prochains témoins à comparaître devant nous aujourd'hui. De British Columbia Ferry Services, nous avons M. Nicolas Jimenez, président-directeur général.

Merci d'être parmi nous aujourd'hui. Nous vous remercions de votre temps, monsieur.

Le temps nous est compté, et tout le monde a de nombreuses questions, donc nous allons vous donner la parole pour votre allocution d'ouverture de cinq minutes. Je cèderai ensuite la parole à nos collègues pour qu'ils posent leurs questions.

Monsieur Jimenez, la parole est à vous. Vous avez cinq minutes, monsieur.

**Nicolas Jimenez (président-directeur général, British Columbia Ferry Services Inc.):** Merci, monsieur le président, et merci aux membres du Comité. Je suis heureux de vous rencontrer et d'être ici.

Je suis heureux de parler de la manière dont BC Ferries offre un service sécuritaire, fiable et abordable aux Britanno-Colombiens et à nos clients. Depuis maintenant 60 ans, BC Ferries est un service public essentiel pour les habitants de la Colombie-Britannique. L'année dernière seulement, nous avons transporté près de 23 millions d'usagers, ce qui représente notre troisième année record consécutive. Nous sommes une société fermée qui exerce ses activités à l'échelle provinciale sous une surveillance réglementaire indépendante et dont le mandat légal est de servir l'intérêt public. Nous constituons un pilier essentiel de la chaîne d'approvisionnement provinciale et nationale, un élément indispensable de l'industrie touristique de la province et de la voie maritime de la Colombie-Britannique, et transportons environ 8 milliards de dollars de marchandises par année.

Nos clients et nos collectivités ont besoin d'un service sûr, fiable, et abordable, et mon rôle en tant que PDG est de tenir cette promesse. Aujourd'hui, notre système fonctionne à pleine capacité. L'été dernier, nos traversées sur les principales routes ont affiché un taux d'occupation moyen de 92 %. Nous avons dû laisser un quart de millions de personnes dans nos terminaux, faute de place. Un seul de nos 25 trajets de traversier parvient à couvrir ses propres coûts. La demande en matière de déplacements devrait augmenter de 15 %, ce qui dépassera notre capacité, même avec l'ajout de quatre nouveaux navires. Une grande partie de nos infrastructures est vieillissante. Bon nombre de nos traversiers ont largement dépassé la durée de vie utile d'un navire. Plus de la moitié de nos terminaux ont besoin d'investissements majeurs simplement pour continuer à fonctionner de manière sûre.

En 2024, le *Queen of New Westminster*, âgé de 61 ans, a perdu son hélice en service, ce qui a entraîné près de 200 jours de réparations, d'innombrables perturbations pour les voyageurs et des coûts de 15 millions de dollars pour l'entreprise. Nous prévoyons que nos pertes d'exploitation continueront de croître à cause de l'inflation. Les Britanno-Colombiens pourraient aussi voir leurs tarifs augmenter de manière spectaculaire pour que nous puissions simplement maintenir les niveaux de service actuels. Nous n'avons ni le luxe, ni la marge de manœuvre, ni le mandat de dépenser au-delà de nos moyens.

Pour remplacer nos quatre plus vieux navires, nous avons mené un processus d'approvisionnement ouvert et concurrentiel, indépendant de toute ingérence politique, et conforme aux meilleures pratiques internationales. En fait, nous avons modifié les critères d'admissibilité afin de permettre spécifiquement aux chantiers navals canadiens d'y participer. Malgré le fait que deux chantiers canadiens aient été préqualifiés à l'époque, aucun n'a choisi de présenter officiellement une soumission. Parmi les six soumissions conformes que nous avons reçues, toutes provenaient de l'étranger. Nous avons retenu celle qui offrait la meilleure combinaison de valeur, de qualité, de délais de livraison et de garanties pour nos clients. Tout au long du processus de construction, nous disposons d'une équipe d'experts canadiens sur place, en Chine, afin de garantir le respect de normes élevées en matière de qualité et de sécurité.

Je dirais que des entreprises canadiennes ont pris la même décision, en faisant construire près de 100 navires en Chine au cours de la dernière décennie, y compris le plus récent traversier de Marine Atlantic, une société d'État fédérale. Ce dernier provient du même chantier naval que celui où seront construits nos navires.

En résumé, il n'y a eu aucune soumission canadienne. Nous avons donc le choix entre une soumission étrangère ou l'absence de nouveaux traversiers. Opter pour une autre offre étrangère aurait pu coûter jusqu'à 1,2 milliard de dollars de plus, ce qui aurait entraîné, bien inutilement, une forte hausse de tarifs pour les usagers. Même si une soumission canadienne avait été présentée, elle aurait également été plus coûteuse, et les navires auraient mis jusqu'à 10 ans de plus à être construits, période pendant laquelle nos clients auraient subi les lourdes conséquences de pannes croissantes de notre flotte vieillissante. Enfin, un financement privé de ce projet aurait entraîné jusqu'à 650 millions de dollars supplémentaires en intérêts inutiles, ce qui se serait encore une fois traduit par une hausse de tarif difficilement supportable pour nos usagers.

Aucun de ces scénarios n'aurait été acceptable, ni pour notre entreprise, ni pour nos clients. Que vous habitiez sur l'île de Vancouver,

à Powell River, Nanaimo ou Langford ou dans la région du Lower Mainland, à Maple Ridge, Abbotsford ou Langley ou même, franchement, n'importe où ailleurs en Colombie-Britannique, où les contribuables contribuent à financer notre voie maritime, le coût de la vie demeure une préoccupation majeure. Notre mandat est donc d'offrir un service aussi abordable et fiable que possible.

En ce qui concerne la Banque de l'infrastructure du Canada, le prêt actuel prévoit jusqu'à 690 millions de dollars pour les navires et 310 millions pour l'électrification de nos terminaux, dans le but de favoriser des déplacements plus propres et respectueux du climat à l'avenir. Et soyons clairs: ce prêt est accordé à BC Ferries, non à la Chine, et sera remboursé avec intérêts par BC Ferries.

Les Britanno-Colombiens ont un besoin urgent de nouveaux navires sûrs, abordables et fiables pour assurer leur mobilité et faire avancer notre économie. Nos décisions ont épargné à nos clients et à la population de la Colombie-Britannique des hausses tarifaires inutiles et inabordables, et je suis fier que nous ayons pu répondre à leurs attentes.

Merci.

● (1420)

**Le président:** Merci beaucoup de votre allocution d'ouverture, monsieur Jimenez.

Nous allons amorcer notre série de questions aujourd'hui par M. Gunn.

Monsieur Gunn, la parole est à vous. Vous avez six minutes, monsieur.

**Aaron Gunn:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Jimenez, merci d'avoir pris le temps de vous joindre à nous ici aujourd'hui.

Voici la première question que je vais vous poser: quels ministères du gouvernement ou quels ministres ont été avisés de la décision probable ou finale liée à l'achat des traversiers auprès d'un chantier naval détenu par l'État dans la République populaire de Chine? Quand ont-ils été avisés?

**Nicolas Jimenez:** Nous avons tenu des discussions avec le ministère fédéral des Transports, avec les fonctionnaires, vers le milieu ou la fin du mois d'avril afin de les aviser du fait que l'achat allait bientôt être conclu. Nous leur avons essentiellement fait part du pays d'origine et du chantier naval en question.

**Aaron Gunn:** Est-ce que le gouvernement, ou n'importe lequel de ces ministères, a exprimé une quelconque inquiétude concernant la sécurité nationale ou économique par rapport à ce contrat spécifique avant que l'annonce ait été faite au public le 10 juin?

**Nicolas Jimenez:** Eh bien, non, mais ce que je peux dire, c'est qu'à vrai dire, lorsque nous avons initialement communiqué avec le ministère, nous voulions obtenir des conseils sur la façon d'entamer et de poursuivre un dialogue avec d'autres instances au sein du gouvernement fédéral, en particulier concernant la sécurité nationale. C'est grâce à cette discussion que nous avons ensuite pu entrer en contact avec d'autres organismes au sein du gouvernement fédéral, avec Sécurité publique Canada, entre autres, pour entamer un processus par lequel, encore une fois, nous pourrions tenir un dialogue continu tout au long de l'élaboration du programme.

**Aaron Gunn:** Le 20 juin, selon un rapport, la ministre des Transports aurait rédigé une lettre dans laquelle elle a exprimé sa grande consternation et sa profonde déception en lien avec la décision de BC Ferries de conclure un contrat avec le chantier naval détenu par l'État chinois, et a manifesté sa surprise du fait qu'il semblait que BC Ferries n'avait aucune obligation, semble-t-il, d'exiger que l'approvisionnement exige une teneur adéquate en éléments canadiens.

Est-ce que le fait que la ministre ou le ministère des Transports ait été surpris de l'apprendre le 20 juin est logique, ou bien est-ce qu'ils auraient déjà dû être au courant depuis des mois?

**Nicolas Jimenez:** Encore une fois, je pense que la question mériterait d'être posée à la ministre et à son cabinet.

**Aaron Gunn:** Vous m'avez volé l'une de mes questions... Vous avez mentionné qu'il y avait six autres soumissions, c'est bien cela?

**Nicolas Jimenez:** Des soumissions conformes, c'est bien cela.

**Aaron Gunn:** Parmi ces soumissions, est-ce qu'il y en avait qui provenaient de l'OTAN ou d'autres pays alliés?

**Nicolas Jimenez:** Oui.

**Aaron Gunn:** C'est ce que vous avez compris ou bien est-ce qu'on vous a dit que cette subvention ou ce prêt que vous avez reçu de la Banque de l'infrastructure du Canada allait être identique, peu importe le pays auprès duquel les traversiers allaient être achetés?

**Nicolas Jimenez:** Je ne suis pas certain de comprendre votre question.

**Aaron Gunn:** Vous auriez reçu le prêt ou la subvention de 1 milliard de dollars, que vous ayez choisi de passer un contrat avec le chantier naval détenu par l'État chinois ou avec un autre en Allemagne ou un autre chantier du même type?

**Nicolas Jimenez:** C'est exact.

**Aaron Gunn:** D'accord.

En plus d'être le PDG de BC Ferries, vous êtes également un contribuable. Pensez-vous qu'il soit logique que l'argent du contribuable, y compris les contribuables qui composent à l'heure actuelle avec les tarifs américains injustes, et qui travaillent dans les industries de l'acier et de l'aluminium, finance l'achat de navires auprès d'un chantier naval détenu par l'État dans une nation adverse, et crée des emplois dans ce pays au lieu du nôtre?

**Nicolas Jimenez:** Eh bien, je peux vous dire que mon travail est de veiller à ce que le réseau de traversiers fonctionne pour les Britanno-Colombiens. Nous déplaçons presque 23 millions de personnes par an, et des produits estimés à 8 milliards de dollars dans l'économie de la Colombie-Britannique. Dans de nombreux cas, nous faisons partie de la chaîne d'approvisionnement, et notre travail est de fournir un système abordable, sécuritaire et fiable. Le processus par lequel nous sommes passés et les décisions que nous avons prises visaient, en particulier, le fait de conclure la meilleure affaire possible pour les Britanno-Colombiens.

**Aaron Gunn:** Connaissez-vous — ou pouvez-vous estimer — le nombre d'emplois que ce contrat générera dans la Chine communiste?

**Nicolas Jimenez:** Je peux vous dire le nombre d'emplois ainsi que les répercussions économiques que nous allons avoir ici en Colombie-Britannique, car cet investissement ne concerne pas uniquement les navires...

**Aaron Gunn:** Connaissez-vous le nombre d'emplois liés à la construction de navires qui sont en train d'être créés en Chine à cause de ce contrat?

**Nicolas Jimenez:** Je pense que vous devriez poser cette question au personnel du chantier naval lui-même.

**Aaron Gunn:** Vous n'êtes pas certain. D'accord.

D'après vous, quel message est envoyé aux travailleurs et aux manufacturiers canadiens? J'ai de nombreuses petites entreprises dans ma circonscription qui aimeraient contracter un prêt à un taux d'intérêt inférieur à celui du marché pour leur permettre d'embaucher des Canadiens et de créer de la richesse économique ici au Canada. Vous êtes aussi un contribuable, comme je l'ai mentionné. Pensez-vous qu'envoyer l'argent du contribuable à un pays étranger en soit un usage approprié?

● (1425)

**Nicolas Jimenez:** Encore une fois, je dirais que mon travail est de veiller à mettre sur pied un réseau de traversiers abordable, sécuritaire et fiable en Colombie-Britannique.

Nous avons des navires, monsieur le président, qui ont dépassé la durée de vie utile d'un navire. Le processus par lequel nous sommes passés était ouvert et compétitif. Malheureusement, aucun chantier naval canadien n'a fait de soumission. Nous avons essentiellement suivi ce processus afin d'obtenir la meilleure valeur pour que notre réseau fasse l'acquisition de bateaux le plus vite possible.

**Aaron Gunn:** Est-ce que les traversiers auraient été plus abordables s'ils n'étaient pas électriques hybrides et s'ils ne carbueraient qu'au diesel et au GNL?

**Nicolas Jimenez:** Il s'agit d'une question hypothétique, car nous avons lancé l'appel d'offres que nous avons lancé. Cependant, je dirais que les soumissions que nous avons reçues reflétaient la situation du marché à l'échelle internationale. Encore une fois, nous...

**Aaron Gunn:** Vous êtes le PDG d'une entreprise de traversiers géante. Est-ce que les traversiers auraient coûté moins cher s'ils carbueraient au diesel ou au GNL et s'ils n'étaient pas entièrement électriques?

**Nicolas Jimenez:** Ce que nous avons vu sur le marché était ce à quoi nous nous attendions, alors, qu'il s'agisse de traversiers carburant au GNL, munis de batterie ou fonctionnant à l'électricité, c'est la valeur de ces navires que nous avons vue dans ces soumissions. Ce sont les évaluations auxquelles nous avons procédé. La décision nous a menés au chantier naval que nous avons choisi, donc non, je pense que nous avons vu ce que nous avons vu.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Gunn, et merci, monsieur Jimenez.

Nous allons ensuite passer en ligne, à M. Greaves. La parole est à vous. Vous avez six minutes, monsieur.

**Will Greaves:** Bonjour. Merci, monsieur le président, et bonjour, monsieur Jimenez. Merci beaucoup de vous joindre à nous aujourd'hui.

En tant que membre régulier du Comité résidant dans la région côtière de la Colombie-Britannique, je sais que mes électeurs savent pertinemment que les traversiers constituent une composante essentielle de notre infrastructure des transports. Ils sont absolument essentiels à la vie dans la région côtière. C'est nous qui ressentons les effets des retards et du service réduit sur nos familles et nos entreprises, et dans l'ensemble de la collectivité.

Pouvez-vous parler des conditions du service, ou des niveaux de service, que BC Ferries offre à l'heure actuelle, et qui ont motivé l'achat de ces nouveaux navires?

**Nicolas Jimenez:** Il y a deux ou trois questions en jeu ici. La première, c'est l'âge des bateaux. La catégorie des bateaux que nous allons remplacer comprend des navires qui ont entre 48 et 61 ans. Ils ont tous dépassé de beaucoup la durée de vie utile d'un navire. Ces bateaux ne sont pas seulement vieux, ils ont également atteint la fin de leur vie.

Le deuxième défi devant nous est le fait que le réseau de traversiers a atteint sa limite. J'ai mentionné dans mon allocution d'ouverture que sur nos trajets principaux — il s'agit de trajets plus longs qui desservent la région du Lower Mainland et le Sud de l'île de Vancouver — au cours de notre période d'affluence, y compris cette fin de semaine, qui sera d'ailleurs, la plus chargée, nos traversiers fonctionnent à une capacité d'environ 92 %. Nous laissons des centaines de milliers de personnes... L'année dernière seulement, nous avons laissé derrière nous 250 000 personnes, simplement parce que le système avait atteint sa limite. Nous ne pouvions littéralement plus prendre assez de personnes qui souhaitaient faire le trajet aller-retour. Le système est sous tension, les navires sont vieux, et nous devons procéder au renouvellement.

Ce n'est pas seulement de nos navires qu'il s'agit; nos terminaux sont aussi en cause. Nous dépensons des sommes considérables pour investir dans nos terminaux et les rénover afin de garantir des voyages sécuritaires, abordables et fiables.

**Will Greaves:** Merci de cette information.

Les membres de l'opposition ont appelé à l'annulation de ce contrat. Ils interfèrent dans la décision d'achat de BC Ferries et ils appellent à l'annulation du prêt de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Pouvez-vous parler de l'effet qu'aurait l'annulation de l'approvisionnement ou du prêt sur les niveaux de service de BC Ferries et sur l'infrastructure essentielle que vous fournissez aux Britanno-Colombiens?

**Nicolas Jimenez:** Encore une fois, j'aimerais revenir aux commentaires que j'ai faits concernant les tensions que notre système subit à l'heure actuelle. Le fait d'utiliser de vieux navires, des bateaux qui ont dépassé leur durée de vie utile, nous met dans une situation très risquée. Nous avons vu ce qui s'est passé l'été dernier, lorsque l'hélice s'est détachée du Queen of New Westminster, un navire de 61 ans, l'un des plus vieux de notre parc. La fatigue du métal explique entre autres cet incident. Ce navire a été retiré de la circulation pendant 200 jours. Le réseau en a pris un grand coup. Nous ne disposons pas de navires de réserve, et donc nous n'avons pas de navires supplémentaires qui attendent d'être déployés lorsqu'un problème survient dans le réseau.

Chaque fois qu'un bateau est touché, le réseau en souffre. C'est un problème particulièrement grave, évidemment, pour nos trajets les plus fréquentés. Nos trajets principaux comptent pour environ 80 % des déplacements dans le réseau. Cela a une grande incidence sur les collectivités, et il ne s'agit pas uniquement de personnes qui voyagent pour les vacances. En réalité, la grande majorité des gens se déplacent dans notre réseau pour d'autres raisons; pour l'emploi, pour participer à la chaîne d'approvisionnement, pour s'occuper de leur famille, et pour se rendre à des rendez-vous médicaux. Lorsque les gens ne peuvent pas se déplacer quand ils en ont besoin dans nos régions côtières, le problème est très complexe.

• (1430)

**Will Greaves:** Merci de cette information.

Afin de dissiper une partie de l'incertitude qui a été introduite dans la réunion aujourd'hui, pourriez-vous répondre à la question de savoir si oui ou non le gouvernement fédéral encadre les activités de BC Ferries ou s'il a un quelconque rôle direct dans le processus décisionnel au sein de BC Ferries?

**Nicolas Jimenez:** Le ministère fédéral des Transports est un organisme de réglementation. En ce sens, il y a une relation réglementaire entre mon entreprise — toutes les entreprises de traversiers — et le ministère, mais il n'y a aucune relation opérationnelle active. Nous ne relevons pas de hauts fonctionnaires fédéraux ni n'avons régulièrement de discussions avec eux. Nos équipes sur le terrain interagissent effectivement avec les équipes locales du ministère des Transports lorsqu'il est nécessaire de mettre en application des questions de réglementation ou de composer avec elles.

**Will Greaves:** Merci.

Voici ma dernière question: pourriez-vous également parler des avantages que l'achat de ces nouveaux navires procurera à la région côtière de la Colombie-Britannique en ce qui concerne les occasions pour les travailleurs canadiens de travailler dans l'entretien et dans d'autres activités liées aux navires nouvellement achetés?

**Nicolas Jimenez:** J'imagine qu'il y a deux façons de répondre à cette question.

Nous dépensons environ 130 millions de dollars par année pour l'entretien, le radoub, les mises à niveau de nos navires, et c'est dans toute la province, dans tous les chantiers navals de la Colombie-Britannique. Tout au long de leur vie utile, ces navires, à eux seuls, verront des investissements d'une valeur d'environ 1 milliard de dollars au chapitre de leur radoub, de leurs mises à niveau et de leur entretien.

De plus, nous nous attendrions à voir d'autres effets dans l'économie. Selon l'étude indépendante que nous avons menée, ces bateaux entraîneront des retombées économiques de 4 milliards de dollars environ. Ces navires sont beaucoup plus gros. Ils seront plus fiables. Ils peuvent naviguer dans des conditions météorologiques défavorables. Ils pourront déplacer davantage de véhicules, de personnes, et de marchandises. Il s'agit là d'une contribution considérable dans les économies locales, le tourisme, et dans d'autres aspects du tissu économique social de la région côtière de la Colombie-Britannique.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Jimenez.

Merci, monsieur Greaves.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous disposez de six minutes.

**Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Jimenez, je vous remercie d'être parmi nous aujourd'hui.

Il a été rapporté dans les médias qu'aucune entreprise canadienne n'a soumissionné le contrat de construction de traversiers dont vous avez besoin; vous l'avez d'ailleurs répété.

À votre connaissance, quels éléments expliquent qu'aucune entreprise du pays ne l'a fait?

[Traduction]

**Nicolas Jimenez:** La meilleure réponse que nous pouvons vous donner est que les chantiers navals qui avaient exprimé au départ un intérêt ont finalement déterminé qu'ils ne pouvaient pas participer en raison de leurs engagements envers la Stratégie nationale de construction navale. Présentement, les chantiers navals sont au maximum de leur capacité. Nous n'avions pas le luxe d'attendre après ces chantiers — d'attendre que leurs carnets de commandes s'ouvrent et nous soient accessibles —, puisque les navires doivent être remplacés maintenant. Il aurait fallu attendre jusqu'à 10 ans pour envisager d'évaluer ces chantiers.

Je réitère qu'ils n'ont pas soumissionné. Ils sont occupés pleinement par leurs engagements dans la construction navale nationale, donc nous avons pris ce que nous avons.

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** Il me semble que vous avez mentionné avoir sollicité des entreprises canadiennes afin qu'elles présentent une soumission pour la construction de bateaux. Quelles entreprises québécoises ont été sollicitées?

[Traduction]

**Nicolas Jimenez:** Oui, je peux confirmer que l'un des chantiers navals du Québec — Davie — avait, au départ, manifesté un intérêt à participer, mais, encore une fois, il a ultimement décliné de participer à ce marché.

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** Je ne suis pas spécialiste de la manière dont cela fonctionne. Généralement, quel est le mode de diffusion d'un processus ouvert qui demande des soumissions? Étant donné que tout le monde ne sait pas forcément que vous avez des bateaux à construire, contactez-vous les compagnies vous-même? Je vous pose cette question, parce qu'au Québec, le Groupe Océan pourrait fabriquer de tels bateaux. Ce groupe a-t-il aussi été contacté?

• (1435)

[Traduction]

**Nicolas Jimenez:** Je peux répondre que, essentiellement, l'approvisionnement comprend plusieurs phases. L'une d'elles est l'appel à manifestation d'intérêt. Nous le faisons à l'échelle internationale. Nous encourageons les chantiers navals partout dans le monde à manifester leur intérêt et à indiquer s'ils souhaitent participer activement au marché. Nous suivons ensuite un processus de qualification dans le cadre duquel nous définissons les conditions minimales à respecter. C'est à ce moment-là que nous recevons officiellement les soumissions.

Pour ce qui est de la mobilisation des chantiers navals, je dirais que nous ne les mobilisons pas seulement ici, au Canada, mais aussi partout dans le monde.

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** Cela ne répond pas tout à fait à ma question, mais ce n'est pas grave. Peut-être n'avez-vous pas la réponse. Je vais passer à une autre question.

Considérant l'expérience que vous venez de vivre... Il semble qu'aucune entreprise d'ici n'a été en mesure de soumissionner votre projet. Personnellement, j'ai contacté certaines entreprises qui m'ont dit qu'elles étaient très occupées par des contrats fédéraux. D'autres m'ont aussi dit qu'il y avait un problème de compétitivité. En effet, les prix en Chine ne peuvent pas se comparer avec ceux qu'on

trouve ailleurs dans le monde. De plus, la Chine accapare une importante part du marché mondial de la construction de bateaux. Ce serait environ 65 % des parts du marché. Inévitablement, en raison des prix offerts par la Chine, personne ne peut être en concurrence avec elle. Cela pose des problèmes.

Êtes-vous inquiet de voir qu'une puissance étrangère, qui n'est pas un allié direct du Canada, est en train d'accaparer l'essentiel du marché de la construction navale dans le monde?

[Traduction]

**Nicolas Jimenez:** Le marché canadien de la construction navale est très solide. Comme je l'ai dit tantôt dans mes commentaires, nous commandons aux chantiers navals de la Colombie-Britannique des travaux d'une valeur de plus de 100 millions de dollars par année, spécifiquement pour maintenir, réparer et moderniser nos navires, et c'est pourquoi j'estime que le marché est solide.

Il est tout aussi vrai, je le répète, que ces chantiers navals sont entièrement occupés par les contrats fédéraux. Ils n'ont pas l'envergure nécessaire pour s'engager dans le programme ou faire les autres travaux qui arrivent. L'un des défis que nous constatons est que, à l'exception des navires de la marine et de la garde côtière, peu de navires sont construits au Canada. En fait, je crois qu'aucun navire de plus de 3 000 tonnes de jauge brute n'a été construit au Canada dans les 10 dernières années.

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** Tout à l'heure, vous avez mentionné que, lorsque tout indiquait qu'un fournisseur chinois serait choisi, vous avez contacté des gens du gouvernement fédéral pour avoir des conseils sur le plan de la sécurité nationale, notamment. Comme la Banque de l'infrastructure du Canada agissait à titre de prêteuse dans cette affaire, j'imagine que vous l'avez aussi avisée à un certain moment au cours du processus.

La Banque de l'infrastructure du Canada vous a-t-elle offert le prêt avant que le choix se soit arrêté sur le fournisseur chinois ou après? Par ailleurs, quand la Banque a été informée du choix de la société d'État chinoise pour la construction des bateaux, vous a-t-elle posé des questions ou cela lui semblait-il normal et naturel?

[Traduction]

**Nicolas Jimenez:** Tout au long du processus de collaboration avec la banque au sujet du prêt, et certainement vers la fin du processus d'approvisionnement, il était évident que la courte liste des candidats comprenait des chantiers navals chinois. Je dirais que la banque était au courant, pas nécessairement du chantier naval lui-même, mais certainement de la décision finale qui serait prise, alors que nous approchions du point de décision.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Jimenez.

Nous allons passer à M. Albas.

Monsieur Albas, allez-y. Vous avez cinq minutes.

**Dan Albas:** Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Jimenez.

Le 7 juillet, le ministre Robertson a été invité à l'émission de Jas Johal sur les ondes de CKNW, et il a dit que la banque ne savait pas que les navires qu'elle allait financer seraient construits en Chine. Pourtant, Richard Zussman a rapporté sur Global News que BC Ferries avait dit que la banque avait toujours été au courant.

Qui dit vrai?

**Nicolas Jimenez:** Encore une fois, j'aimerais revenir sur quelque chose que je viens tout juste de dire, à savoir que nous avons discuté avec la BIC pendant l'élaboration du prêt.

**Dan Albas:** Est-ce que la banque savait que c'était pour acheter des navires en Chine? S'il vous plaît, répondez par oui ou non.

**Nicolas Jimenez:** C'est en mars que nous avons avisé la banque que la courte liste des candidats allait uniquement comprendre des chantiers navals chinois, puisque c'est à ce moment-là qu'elle a été connue.

**Dan Albas:** D'accord, donc elle était au courant. Merci beaucoup, monsieur.

Ensuite, un ancien délégué commercial a communiqué avec moi. Un PDG avec une longue expérience dans le domaine maritime, et dont vous connaissez le nom, a fait de même. La première chose qu'ils m'ont dit c'est: monsieur Alba, pourquoi BC Ferries est-elle passée par la BIC alors que la Chine subventionne son acier et sa construction navale? Pourquoi ne pas aller voir une agence de développement des exportations et lui demander d'avancer l'argent? Pourquoi les contribuables du Canada doivent-ils payer? Pourquoi ce ne sont pas les contribuables de la Chine?

• (1440)

**Nicolas Jimenez:** J'aimerais revenir à mes commentaires précédents. Notre relation avec la BIC date d'avant ce programme particulier. La banque participe à un autre programme actuellement en cours visant à construire des navires de plus petite classe, ce qui nous apporte une valeur considérable. Ce ne sont pas seulement les navires. Dans ce programme...

**Dan Albas:** Est-ce parce qu'il y avait déjà une relation? Monsieur, avez-vous communiqué avec des agences de développement du crédit?

**Nicolas Jimenez:** Je peux vous parler de notre relation avec la BIC et de la valeur qu'apporte ce prêt, pas seulement pour notre entreprise, mais certainement aussi pour nos clients. Elle change la donne...

**Dan Albas:** Monsieur, avez-vous cherché des formes de financement autres que la BIC?

Veuillez répondre par oui ou non.

**Nicolas Jimenez:** Nous avons une relation avec la BIC.

**Dan Albas:** D'accord, je prends ça pour un oui et je passe à autre chose, parce qu'il est clair que vous ne voulez pas en parler.

Je vous ai entendu dire que, essentiellement, vous voulez laisser la géopolitique aux politiciens.

Ma question porte sur les chaînes d'approvisionnement. Comment pouvons-nous être certains que, dans cinq ans, la Chine sera un partenaire fiable et qu'elle ne va pas imposer des tarifs comme elle l'a fait pour de nombreux biens canadiens? Comment pouvez-vous savoir qu'elle sera assez sympathique pour ne pas augmenter un jour massivement le coût des pièces?

**Nicolas Jimenez:** Nos contrats comprennent des garanties explicites en matière de tarification et d'autres éléments de risque, de façon que nous sommes protégés pendant tout le cycle de vie du programme.

**Dan Albas:** Une entreprise d'État pourrait respecter le contrat de BC Ferries ou écouter ses maîtres de la République populaire de Chine.

Qu'arriverait-il si la Chine envahit Taïwan et que le Canada s'y oppose, qu'il s'y oppose aux côtés de ses alliés, pendant que les navires sont en construction? Il ne s'agit pas seulement des navires. Il y a également 1 milliard de dollars de l'argent des contribuables. Y avez-vous pensé?

**Nicolas Jimenez:** Je dois corriger le député, puisque l'argent est un prêt à BC Ferries, et que BC Ferries remboursera le prêt avec intérêts à la BIC. Notre relation avec le chantier naval est structurée par un contrat qui nous offre des garanties importantes tout au long de la durée du programme. Nous sommes confiants qu'il couvre tous les risques...

**Dan Albas:** Monsieur, je trouve risible que vous pensiez que le chantier naval va honorer le contrat si ses maîtres de la République populaire de Chine en décident autrement.

Je vais passer à autre chose. Ma dernière question est la suivante: voulez-vous que BC Ferries soit connue comme une entreprise socialement responsable?

**Nicolas Jimenez:** Je répète, BC Ferries doit être un exploitant de traversier fiable, et c'est exactement ce que nous serons grâce à cette décision.

**Dan Albas:** D'accord. Toutefois, ma question exigeait un oui ou un non, puisqu'il existe une loi fédérale appelée Loi sur la lutte contre le travail forcé et le travail des enfants dans les chaînes d'approvisionnement.

Chaque entité déclarante — et BC Ferries en est une — doit publier sur son site Web, d'ici le 31 mai, une ventilation détaillée des chaînes d'approvisionnement. BC Ferries n'a pas été en règle avant le 27 juin, et, même si vous avez conclu un contrat avec ce chantier naval particulier en Chine, quand vous l'avez publiée sur votre site Web, le 27 juin, cela n'était pas mentionné. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

**Nicolas Jimenez:** Nous sommes évidemment assujettis et soumis aux lois fédérales sur le travail des enfants et le travail forcé. Notre contrat contient des dispositions très strictes pour le chantier et sa chaîne d'approvisionnement. Nous allons demandons des comptes au chantier, comme nous le ferions pour tout autre chantier.

**Dan Albas:** C'est une amende de 250 000 \$. C'est ce qui était écrit.

La dernière chose que j'aimerais souligner est simplement que j'espère que votre rapport de l'année prochaine traitera de cette question, parce que votre rapport actuel et celui de l'an dernier sont presque identiques.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Albas, et, encore une fois, merci, monsieur Jimenez.

C'est maintenant au tour de M. Weiler.

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

[Français]

**Patrick Weiler (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, Lib.):** Merci beaucoup, monsieur le président.

[Traduction]

Merci, monsieur Jimenez, de vous joindre à notre comité, aujourd'hui. Je suis ravi de pouvoir aujourd'hui poser quelques questions au nom des collectivités de ma circonscription, en particulier l'Île Bowen et la Sunshine Coast, dont les habitants dépendent quotidiennement des traversiers pour se rendre à des rendez-vous médicaux et voir leur famille. C'est particulièrement vrai l'été, quand la saison touristique bat son plein.

Ces collectivités sont constamment affectées par le fait que les traversiers, dans de nombreux cas, ont dépassé leur durée de vie utile depuis une décennie ou plus, et ressentent de la frustration lorsqu'ils tombent en panne. Malheureusement, cela arrive de plus en plus souvent, alors, même s'il est important d'acheter canadien, surtout maintenant que nos industries sont menacées, le renouvellement des traversiers de cette flotte est un besoin urgent pour les collectivités de ma circonscription.

Ma première question est la suivante: pourquoi le contrat de 1 milliard de dollars de la Banque de l'infrastructure du Canada n'a-t-il pas été accordé à un chantier naval canadien?

• (1445)

**Nicolas Jimenez:** Je l'ai déjà expliqué, et je vais le répéter, aucun chantier canadien ne pouvait participer au programme, parce qu'aucun n'a présenté de soumission. Ils nous ont dit précisément que c'était parce que leurs carnets de commandes étaient pleins en raison de leurs engagements dans la Stratégie de construction navale du gouvernement fédéral.

**Patrick Weiler:** Y avait-il des exigences ou des critères relatifs au contenu canadien dans la demande de soumission?

**Nicolas Jimenez:** Nous avons fait deux choses spécifiques. Premièrement, nous nous sommes assurés que les normes fixées dans les critères de qualification encourageraient et aideraient les chantiers navals canadiens à soumissionner, à manifester un intérêt initial, et deux l'ont fait, ce qui était fantastique.

La deuxième chose, c'était que les critères d'évaluation comprenaient des notes spécifiques pour le contenu canadien.

**Patrick Weiler:** Merci

Vous avez dit que les chantiers navals tournent présentement à pleine capacité et qu'il en sera ainsi pour la prochaine décennie. Qu'arrivera-t-il si, par exemple, le contrat était annulé et que nous devions chercher des chantiers navals canadiens pour l'approvisionnement, disons dans 10 ans? Qu'est-ce que cela impliquerait pour les activités de BC Ferries pendant la prochaine décennie?

**Nicolas Jimenez:** Je tiens à remercier le député de sa question. Cela mettrait les activités en péril. Nous exploiterions des navires de plus de 70 ans, ce qui est presque le double de la durée de vie normale d'un navire de cette taille et de cette classe.

Pour nous, ce risque est inacceptable, et pas seulement pour nous. Ce l'est aussi pour les personnes que nous servons. Il s'agit certainement des habitants des circonscriptions des députés. Le long des 1 600 kilomètres de littoral, 23 millions de personnes comptent sur nous, chaque année, pour leurs déplacements. Au fur et à mesure que les navires vieillissent, il survient des choses comme la fatigue du métal et d'autres défaillances critiques qui ne peuvent pas être évitées grâce à la simple maintenance. Les navires dépassent tout simplement l'âge limite.

**Patrick Weiler:** Au-delà de l'approvisionnement au Canada... Quels seraient les coûts supplémentaires si l'approvisionnement se faisait auprès de chantiers navals de pays alliés?

**Nicolas Jimenez:** Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire et une ou deux autres fois, si nous avons choisi un autre chantier que celui que nous avons sélectionné pendant l'évaluation des soumissions, nous aurions dépensé jusqu'à 1,2 milliard de dollars de plus. Selon nous, il est évident que cela ne répondait pas aux attentes de nos clients en matière de valeur — nous assurer de mettre les navires en service dans les délais impartis et de manière abordable pour pouvoir continuer d'exploiter le système dont nous sommes responsables.

**Patrick Weiler:** Et si ces navires étaient achetés au Canada et fabriqués avec de l'acier canadien? Je sais qu'aucun chantier naval canadien n'a fait de soumission officielle, mais avez-vous une estimation du coût que cela représenterait?

**Nicolas Jimenez:** C'est très difficile d'estimer le coût d'une soumission qui n'a pas été reçue. Je peux vous dire que le coût serait plus élevé, mais je ne peux pas vous donner un montant exact.

**Patrick Weiler:** D'accord.

Je crois que ce serait utile pour le Comité que vous nous parliez du système de gouvernance de BC Ferries, de votre capacité à augmenter les tarifs pour faire face aux coûts supplémentaires, et du financement que vous recevez du gouvernement.

Si nous choisissons un chantier naval d'un pays allié, comment absorberiez-vous les 1,2 milliard de dollars en coûts supplémentaires, compte tenu des contraintes opérationnelles auxquelles vous êtes soumis?

**Nicolas Jimenez:** Je vais vous répondre assez directement et honnêtement: les coûts seront refileés à nos clients. Dans notre système, 75 % de nos revenus environ sont générés par les utilisateurs. Environ 20 % proviennent du gouvernement provincial, un peu moins de 3 % du gouvernement fédéral et quelques points de pourcentage d'autres sources.

La majeure partie de nos revenus, dans le système, proviennent des utilisateurs. L'augmentation des coûts est ultimement imposée aux utilisateurs.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Weiler et monsieur Jimenez.

[Français]

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

**Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Jimenez, le gouvernement a annoncé, le 16 juillet dernier, qu'il appliquera des droits de douane supplémentaires de 25 % sur les importations de tout acier coulé et fondu en Chine. Si je ne me trompe pas, ces droits de douane s'ajoutent à ceux de 25 % qui étaient déjà en vigueur depuis octobre 2024, ce qui porte le total des droits de douane à 50 %.

Ces taxes seront-elles appliquées aux navires que vous allez importer, ou ces derniers en seront-ils exemptés en vertu du Décret de remise visant les transbordeurs de 2016, qui vous accorde une remise des droits de douane?

J'aimerais donc savoir si des droits de douane seront prélevés, et si oui, qui va les payer.

• (1450)

[Traduction]

**Nicolas Jimenez:** Si j'ai bien compris, les tarifs construits... Nous avons parlé de deux ensembles de tarifs, mais le premier ne s'applique pas aux produits finis. Donc, non, nous ne nous attendons pas à ce que ces tarifs s'appliquent aux navires finis qui seront livrés à la fin de la décennie.

Pour ce qui est des autres tarifs dont le député a parlé dans sa question, je ne sais pas ce que l'avenir nous réserve. Présentement, ces navires sont très spécifiquement exempts de tout droit d'importation.

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** Avez-vous des conseils à donner au gouvernement pour que, à l'avenir, nous puissions nous approvisionner auprès de fournisseurs locaux et que la situation que nous vivons présentement ne se reproduise plus? Pensez-vous que toutes les infrastructures ou les bâtiments subventionnés par le gouvernement fédéral devraient être produits localement?

[Traduction]

**Nicolas Jimenez:** Monsieur le président, je vais revenir sur ce que j'ai dit précédemment sur l'industrie canadienne de la construction de navires.

Je crois qu'elle a beaucoup de points forts. Je le sais parce que nous travaillons en étroite collaboration avec cette industrie, que nous le faisons depuis des dizaines d'années et que nous continuerons de le faire pendant des dizaines d'années. L'un de ses défis est la construction à grande échelle de navires. Les gouvernements devront tenir compte de bien des choses pour s'assurer d'être compétitifs sur le plan du coût quand nous lançons, ou que quelqu'un d'autre lance, un processus d'approvisionnement, parce que la plupart des entreprises canadiennes — qu'il s'agisse de Seaspan, d'Algom, de Marine Atlantic, etc. — achètent des navires construits à l'extérieur du Canada.

Nous avons certainement une possibilité.

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** Je vous posais cette question parce que...

**Le président:** Malheureusement, votre temps de parole est écoulé, monsieur Barsalou-Duval.

Merci beaucoup.

[Traduction]

Nous allons maintenant écouter M. Gunn.

C'est à nouveau à vous. Monsieur, vous avez cinq minutes.

**Aaron Gunn:** Quelle est la principale raison pour laquelle BC Ferries a décidé d'accorder le contrat à un chantier naval d'État de la République populaire de Chine?

**Nicolas Jimenez:** Les critères d'évaluation que nous utilisons pour évaluer les soumissions des chantiers du monde entier tiennent compte d'une combinaison de facteurs, comme les capacités techniques, les délais de livraison, la sécurité, l'engagement envers la qualité et aussi les coûts. Nous utilisons une combinaison de critères pour évaluer quel chantier peut offrir la meilleure valeur pour les citoyens de la Colombie-Britannique.

J'espère que cela répond à votre question.

**Aaron Gunn:** Les travailleurs des chantiers navals de la République populaire de Chine sont-ils meilleurs que ceux du Canada?

**Nicolas Jimenez:** Le chantier que nous avons choisi a répondu à des normes très élevées pour...

**Aaron Gunn:** Sont-elles plus élevées que les normes canadiennes?

**Nicolas Jimenez:** Il a répondu aux normes que nous appliquerions à n'importe quel chantier, peu importe où il se trouve dans le monde.

**Aaron Gunn:** À des fins de clarification, est-ce que les entreprises d'État qui emploient ces travailleurs en Chine respectent les mêmes règlements en matière de sécurité, de travail et d'environnement que les entreprises privées et les syndicats du Canada?

**Nicolas Jimenez:** Ce que je peux dire, pour ce qui est de cet approvisionnement en particulier, c'est que...

**Aaron Gunn:** J'espérais simplement un oui ou un non.

**Nicolas Jimenez:** Encore une fois, je vais essayer de répondre à la question. Nous avons évalué chaque chantier selon les mêmes normes en matière de qualité, de sécurité et d'environnement. Le chantier en question atteint le niveau élevé que nous avons établi pour nous-mêmes, que ce soit pour un travail fait au Canada ou à l'étranger.

**Aaron Gunn:** Les chantiers navals de la République populaire de Chine payent-ils leurs travailleurs de la même façon que les chantiers navals du Canada?

**Nicolas Jimenez:** Je crois qu'il faudrait le demander aux chantiers navals eux-mêmes...

**Aaron Gunn:** Je crois que c'est une question assez simple.

**Nicolas Jimenez:** La réponse est probablement non.

**Aaron Gunn:** Je le pense aussi.

Reconnaissez-vous que, essentiellement, nous finançons la délocalisation d'emplois essentiels dans la construction navale vers un régime adverse, parce que celui-ci est prêt à moins payer ses travailleurs et à les faire travailler dans de moins bonnes conditions touchant la sécurité, l'environnement et le travail?

**Nicolas Jimenez:** Je dirais que nous avons choisi un chantier naval qui apporte une valeur considérable aux Britanno-Colombiens. Nous veillons à ce que le système dont nous sommes responsables assure un service de traversier sécuritaire, fiable et abordable. C'est un élément clé de notre programme de renouvellement, présentement...

• (1455)

**Aaron Gunn:** Seaspan a dit qu'il aurait aimé construire ces navires. Est-ce exact, monsieur?

**Nicolas Jimenez:** Seaspan a dit très publiquement qu'il ne pouvait pas participer à ce programme parce qu'il n'avait pas la capacité...

**Aaron Gunn:** Il a manifesté son intérêt. Il est vrai que vous avez formulé le contrat de manière que Seaspan ne puisse pas assurer la construction.

Vous avez mentionné entre autres que vous aviez besoin de ces navires tout de suite et que nous n'avions pas assez de temps. C'est un bon point, mais j'ai fait des recherches, et les plus vieux navires que vous avez en service — reprenez-moi si je me trompe, mais je crois qu'il s'agit de la Classe C — ont 30 ou 40 ans, et vous allez les amortir sur une longue période. Les prévisions d'augmentation du nombre de passagers auraient vraisemblablement été connues.

Pourquoi vous empressiez-vous d'acheter des navires ici à la dernière minute, alors que nous aurions dû le savoir depuis des décennies? Nous aurions pu intégrer l'acquisition de ces traversiers dans une stratégie de construction navale en bonne et due forme. Nous aurions ainsi pu établir cette importante capacité industrielle au Canada et créer des emplois dans les secteurs de la construction navale et de la production d'acier et d'aluminium au pays. Au lieu de quoi, nous attendons à la dernière minute et utilisons la situation comme prétexte pour acquérir ces traversiers à moindre coût auprès de la République populaire de Chine et créer des emplois dans ce pays plutôt qu'au Canada.

**Nicolas Jimenez:** Plusieurs choses me dérangent dans les questions du député, puisqu'elles sont tout simplement incorrectes.

Premièrement, le programme et l'âge de nos navires sont très bien connus et le sont depuis très longtemps. Nous avons d'ailleurs commencé ce processus il y a huit ans, avant la pandémie, et nous avons dû le mettre sur pause pendant cette période. À ce moment-là, nous agissions très publiquement; nous assistions chaque année à des conférences de l'industrie et nous présentions une perspective sur 20 ans de nos besoins en matière de construction navale. L'industrie savait très bien où nous en étions et où nous allions.

L'autre chose que le député a mentionnée est que nous avons en quelque sorte exclu le chantier naval de la soumission ou conçu un contrat l'empêchant de soumissionner. Ce n'est tout simplement pas vrai. En réalité, dans les chantiers navals... Seaspan a agi très publiquement à ce chapitre. Il a reconnu qu'il ne pouvait pas participer à la construction de cette série, puisque son chantier n'en avait tout simplement pas la capacité, compte tenu des engagements que...

**Aaron Gunn:** Quel délai d'exécution demandiez-vous pour les traversiers?

**Nicolas Jimenez:** Nous nous attendons à ce que le premier navire soit livré à la fin de la décennie, en 2029.

**Aaron Gunn:** C'est dans quatre ans.

**Nicolas Jimenez:** C'est exact.

**Aaron Gunn:** Vous aviez 40 ans...

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Jimenez.

Merci, monsieur Gunn.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole pour cinq minutes.

**Stéphane Lauzon:** Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Merci d'être ici, monsieur Jimenez.

[Français]

Au cours d'une de vos réponses, vous avez dit que le processus remontait à six, sept ou huit ans, soit avant la pandémie de CO-VID-19. Cela me surprend. Ce processus est long, selon moi. Com-

ment aurait-on pu planifier davantage pour utiliser des produits canadiens ou d'entreprises canadiennes? Cette démarche était-elle déjà commencée il y a huit ans ou vous êtes-vous juste aperçu, lors de l'appel d'offres, que les entreprises canadiennes ne pouvaient pas soumissionner?

[Traduction]

**Nicolas Jimenez:** Je peux apporter une clarification.

Le processus initial a commencé vers 2018 et a été mis sur pause en 2020, quand la pandémie a frappé. L'entreprise a tout simplement manqué de fonds pour financer les programmes d'investissement — pour les navires, le terminal ou autre chose. Il a été rétabli vers la fin de 2021, et nous avons passé plusieurs années à concevoir le navire qui serait intégré à un ensemble d'évaluation. Puis, encore une fois, la demande de propositions a été lancée probablement vers la fin de 2023 ou le début de 2024. Je dirais que cela a été fait de manière méthodique et organisée et géré avec soin.

J'espère que cela répond à la question du député.

**Stéphane Lauzon:** Oui, c'est une bonne réponse.

[Français]

Je veux parler de tout le travail de préparation que vous avez fait: les plans et devis, la demande, la préqualification, etc. Tout le travail qui s'est fait en amont a-t-il exécuté par des travailleurs canadiens ou québécois, par des travailleurs de chez vous?

[Traduction]

**Nicolas Jimenez:** Je dirais que oui. Cela a été fait par des équipes internes de BC Ferries. Essentiellement, nous gérons et organisons nous-mêmes nos acquisitions. Nous avons évidemment de l'aide externe, par l'entremise de courtiers et ainsi de suite, mais la majeure partie du travail de réflexion, de gestion et d'exécution relatif aux acquisitions est effectué par des équipes locales — un petit nombre de personnes, mais qui sont liées à BC Ferries.

● (1500)

[Français]

**Stéphane Lauzon:** Si je comprends bien, à aucun moment, au cours de la préparation, la compagnie chinoise n'a été impliquée dans l'élaboration des plans et devis, dans les particularités du bateau dont vous avez besoin. Vous avez donc lancé un appel d'offres avec des documents purement canadiens.

[Traduction]

**Nicolas Jimenez:** Je veux être sûr de comprendre la question.

Les matériaux visés par le processus d'approvisionnement sont bâtis, construits et conçus, évidemment, par BC Ferries, et ils sont mis sur le marché, où tous peuvent les examiner et décider de soumissionner. Que vous soyez en Europe, en Amérique du Sud ou en Asie, vous avez sous les yeux le même ensemble de documents préparés en Colombie-Britannique par BC Ferries.

[Français]

**Stéphane Lauzon:** À partir de ces documents, parlez-moi de la préqualification. Vous avez parlé d'une étape importante: vous avez inclus le temps de planification, le prix et les standards de construction.

Expliquez-nous comment vous avez procédé jusqu'à ce que vous appreniez que les compagnies canadiennes ne pouvaient pas soumissionner cet appel d'offres.

[Traduction]

**Nicolas Jimenez:** D'accord. Je crois seulement que je vais clarifier quelque chose.

Il y a trois étapes, comme je l'ai dit. Il y a la manifestation d'intérêt, la préqualification et puis le processus de soumission proprement dit.

La préqualification, qui, je crois, était l'objet de la question du député, établit essentiellement un certain nombre de critères minimaux. Vous devez avoir construit un navire d'une certaine dimension dans les dernières années. Vous devez avoir certaines normes. Ce sont des critères très élevés. Ce ne sont pas les critères que nous utilisons dans l'évaluation finale d'une soumission. Séparément, une fois que ces chantiers navals ont respecté les critères minimaux, y compris être financièrement solvables, avoir construit un navire dans les 10 dernières années, etc., c'est à ce moment-là que nous disons « d'accord, ces chantiers sont intéressés ». Ils disent alors « lorsque vous serez prêt à nous présenter un dossier de soumission, veuillez nous en aviser ». À ce moment-là, à la troisième étape de notre processus, quand la conception est terminée et que la forme du contrat est établie, nous entamons le processus officiel de demande de propositions. C'est à ce moment-là que les chantiers décident indépendamment s'ils vont soumissionner.

J'espère que cela répond à la question.

**Stéphane Lauzon:** Merci beaucoup.

[Français]

**Le président:** Merci, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Merci encore une fois, monsieur Jimenez.

Nous aurons un tour rapide de deux minutes en commençant par M. Alba, puis M. Kelloway aura lui aussi deux minutes.

Monsieur Albas, allez-y.

**Dan Albas:** Merci, monsieur le président.

J'ai simplement une petite question. Vous avez dit que BC Ferries économiserait 650 millions en faisant affaire avec un autre prêteur, mais j'ai l'impression que vous vous êtes seulement adressés à la Banque de l'infrastructure du Canada.

Sur quoi vous fondez-vous? Vous fondez-vous sur le prêt que vous avez obtenu, disons, au taux préférentiel?

Si vous avez seulement communiqué avec une seule source d'investissement, vous n'avez pas testé le marché.

**Nicolas Jimenez:** Je vais préciser qu'il y aura de multiples sources de financement pour ce programme. La BIC verse une portion des fonds auxquels nous allons accéder pour payer cet investissement en particulier. Nous allons également émettre des obligations et...

**Dan Albas:** D'où vient ce chiffre de 650 millions de dollars si le prêt de la BIC est annulé?

**Nicolas Jimenez:** C'est en fait jusqu'à 650 millions de dollars. Cela représente la différence dans les frais d'intérêt qui seraient autrement appliqués à...

**Dan Albas:** Cependant, vous n'avez pas exploré le marché à des fins de comparaison. Est-ce exact?

**Nicolas Jimenez:** Je tiens à clarifier cela. J'ai dit il y a deux ou trois secondes que nous irions sur le marché pour émettre des obligations et...

**Dan Albas:** Donc, le montant pourrait être beaucoup plus petit. C'est ce que vous dites, parce que vous avez dit « jusqu'à ». C'est ce que cela signifie.

Est-ce exact?

**Nicolas Jimenez:** Oui.

**Dan Albas:** D'accord.

Vous avez également dit que l'offre suivante la plus proche était de 1,2 milliard de dollars ou plus.

Est-ce bien cela?

**Nicolas Jimenez:** J'ai dit que, si nous avons choisi un chantier qui n'était pas en Chine, nous aurions déboursé jusqu'à 1,2 milliard de dollars pour...

**Dan Albas:** Pour ce qui est du chantier que vous avez choisi en Chine, quelle était la différence entre son offre et l'offre suivante la plus proche?

**Nicolas Jimenez:** C'est un genre de chiffres que nous ne pouvons pas donner puisqu'il s'agit d'exigences que nous avons établies pour nous-mêmes à l'interne et...

**Dan Albas:** Est-ce 200 millions de dollars?

**Nicolas Jimenez:** C'est une question de confidentialité commerciale et...

**Dan Albas:** Est-ce 300 millions de dollars ou moins que cela?

**Nicolas Jimenez:** Notre processus d'approvisionnement est fondé sur certaines restrictions. Nous ne pouvons tout simplement pas donner des informations concurrentielles et commerciales.

**Dan Albas:** Pourtant, vous...

**Le président:** Merci, monsieur Albas et monsieur Jimenez.

J'ai un petit rappel à faire à tous mes collègues. Je sais que vous voulez poser vos questions, mais quand vous intervenez lorsque le témoin parle, il devient totalement impossible pour nos interprètes de faire leur travail, parce qu'ils ne savent pas s'ils doivent traduire ce que vous dites ou ce que le témoin dit. Je tiens à rappeler à tous les membres que c'est quelque chose que nous devrions faire pour aider nos interprètes.

De toute façon, votre temps est écoulé.

Pour finir, aujourd'hui, c'est au tour de M. Kelloway.

Monsieur Kelloway, allez-y. Vous avez deux minutes.

• (1505)

**Mike Kelloway:** Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être ici.

J'ai seulement une question, puisque je ne dispose que de deux minutes.

La ministre des Transports et du Commerce intérieur a fait part de ses préoccupations concernant ce contrat d'approvisionnement, surtout en ce qui a trait à la sécurité nationale.

Pourriez-vous nous dire quelles mesures sont prises pour assurer le respect des normes en matière de sécurité et de qualité en ce qui concerne les navires construits dans un chantier étranger, en particulier un chantier clairement basé en Chine?

Merci.

**Nicolas Jimenez:** Nous utiliserons les mêmes normes que nous utilisons, bien honnêtement, pour n'importe quel chantier. Nous avons fait beaucoup de travail en amont pour évaluer les risques avec l'aide de nos propres spécialistes et de spécialistes de l'extérieur de l'entreprise.

Tout au long du processus de construction, nous faisons de nombreuses choses.

Entre autres, nous avons une équipe sur le chantier pour gérer le processus des audits, des contrôles et des évaluations de sécurité pendant toute la période de construction. Il y aura également une entité représentant Transports Canada pendant le processus de construction, et une ou deux autres entités qui travailleront avec nous à différentes étapes du processus. Il y aura entre 30 et 40 personnes sur le chantier naval tout au long du processus de construction pour contrôler et surveiller et pour évaluer si les navires sont construits conformément aux spécifications, et ainsi de suite...

Le personnel de BC Ferries s'occupera de la technologie sensible et des autres équipements à bord et en assurera la supervision.

Nous mettons en place un certain nombre de mesures et de mécanismes de protection pour nous assurer que les navires que nous allons recevoir seront fonctionnels dès le premier jour.

**Mike Kelloway:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Kelloway.

Au nom de tous les membres du Comité, je tiens à vous remercier de votre présence ici, monsieur Jimenez. Nous vous souhaitons un bon retour en Colombie-Britannique.

Cela étant dit, chers collègues, je vais à nouveau suspendre la séance pour deux minutes afin d'accueillir le dernier groupe de témoins d'aujourd'hui avant de lancer les discussions.

• (1505) \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

• (1515)

**Le président:** Nous reprenons les travaux.

Chers collègues, nous allons continuer avec notre nouveau groupe de témoins. Ce sont les derniers témoins d'aujourd'hui.

Permettez-moi de souhaiter la bienvenue à M. Ehren Cory, président-directeur général de la Banque de l'infrastructure du Canada — bienvenue à vous, monsieur — et à M. Frédéric Duguay, avocat général et secrétaire de la société.

[Français]

Je vous souhaite la bienvenue.

[Traduction]

Comme vous le savez, nous avons très peu de temps aujourd'hui et nous avons beaucoup de travail à faire, donc je vais tout de suite vous laisser faire votre déclaration préliminaire.

Vous avez cinq minutes.

[Français]

**Ehren Cory (président-directeur général, Banque de l'infrastructure du Canada):** Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je vous remercie de cette invitation à prendre la parole devant le Comité relativement à son étude sur l'investissement de la Banque de l'infrastructure du Canada, la BIC, dans BC Ferries pour l'achat de nouveaux navires.

Je suis accompagné de mon collègue Frédéric Duguay, avocat général et secrétaire de la BIC.

[Traduction]

Nous vous remercions de nous donner l'occasion aujourd'hui de vous parler de notre prêt à BC Ferries. Si vous me le permettez, j'aimerais vous donner une mise à jour rapide sur nos progrès globaux avant d'aborder ces détails.

La BIC a été créée pour aider à débloquer des projets d'infrastructures. Grâce à notre financement souple, nous pouvons combler les lacunes du marché et en matière d'abordabilité qui entravent l'avancement des projets. Depuis que j'ai rejoint l'organisation en 2020, nous avons constamment réalisé de 20 à 30 investissements — donc de 3 à 5 milliards de dollars d'argent investi par la BIC — chaque année. Nous prévoyons que ce rythme reste le même ou qu'il s'accélélera.

Je suis fier d'annoncer que nous avons maintenant accordé des prêts d'une valeur de 17 milliards de dollars dans 102 projets d'une valeur totale de 50 milliards de dollars. Nous avons des projets dans chaque province et territoire. Notre portefeuille de projets potentiels est solide. Quelque 70 % de nos projets sont en cours de construction, ce qui soutient près de 235 000 emplois au Canada et d'autres avantages nationaux en aval. Sept de ces projets sont achevés. Ce nombre augmentera rapidement à mesure que davantage de projets sont achevés et mis en service.

Ce n'est pas la même chose qu'une subvention. Nous accordons des prêts qui sont remboursés avec intérêts. Depuis plusieurs trimestres, nous recevons suffisamment de revenus pour couvrir 100 % des coûts d'exploitation de l'organisation. Nous nous attendons à ce que cette tendance se poursuive, avec un impact minimal pour les contribuables. En résumé, la BIC est un modèle qui fonctionne et qui procure des avantages tangibles à la population du Canada, en construisant de nouvelles infrastructures à un coût minimal pour les contribuables.

Nos projets vont de notre récent investissement dans l'aéroport de Montréal à la plus grande installation de stockage d'énergie au Canada à Haldimand-Norfolk, en passant par une éolienne et un système de stockage d'énergie au Nunavut pour permettre à une communauté insulaire de se passer du diesel. Pour chaque projet que nous finançons, nous examinons les avantages publics que les nouvelles infrastructures procurent à la population du Canada: croissance économique, décarbonisation des secteurs clés, une meilleure connectivité pour la population du Canada et comblement du déficit d'infrastructures autochtones. Ces mesures d'impact constituent le cœur de nos décisions d'investissement.

[Français]

L'investissement de la Banque de l'infrastructure dans les nouveaux navires de BC Ferries est un exemple de la façon dont elle s'acquitte de son mandat.

L'organisation se voit confrontée à des navires vieillissants qui offrent un service moins fiable alors que la demande pour ce lien essentiel augmente.

• (1520)

[Traduction]

Après un premier prêt modeste pour aider à acheter quelques petits bateaux au printemps 2024, nous avons commencé à discuter avec BC Ferries de l'achat de gros navires en septembre 2024. À l'époque, BC Ferries avait lancé un processus d'approvisionnement mondial. La structure de prêt à faible coût de la BIC pourrait leur permettre d'accélérer la transition vers de nouveaux navires plus écologiques, efficaces et fiables, tout en évitant des coûts plus élevés pour la population de la Colombie-Britannique qui les utilise. Sans notre prêt, ils auraient fait face à une série de choix difficiles: augmenter les tarifs, retarder les investissements nécessaires dans ces nouveaux navires ou réduire l'offre de services. Compte tenu des résultats positifs de ces projets, nous avons accordé le prêt, qui a été approuvé par le conseil d'administration de la BIC au début de mars 2025. Ce prêt est réparti en deux tranches: jusqu'à 690 millions de dollars pour des navires et jusqu'à 310 millions de dollars pour les infrastructures d'électrification locales.

Il est important de noter que nous n'avons joué aucun rôle dans les décisions d'approvisionnement de BC Ferries. En tant que promoteur du projet, BC Ferries est le mieux placé pour décider comment acquérir les bons navires pour atteindre ses objectifs commerciaux et répondre aux besoins de sa clientèle.

[Français]

Je tiens à ce que ce soit clair: en ce qui concerne la totalité des investissements de la Banque de l'infrastructure du Canada, le partenaire de projet est responsable des décisions d'approvisionnement pour atteindre ses objectifs commerciaux. La BIC ne prend pas ces décisions. La BIC est la banque qui accorde des prêts qui sont remboursés avec intérêts.

[Traduction]

Nous n'avons pas dit aux entreprises agricoles de l'Alberta comment s'approvisionner en systèmes d'irrigation qu'elles utilisent maintenant pour accroître la production des terres agricoles ni à la Caisse de dépôt comment s'approvisionner pour le système de transport léger sur rail à Montréal. Mais je tiens à être tout aussi clair: les personnes tirant parti des prêts de la BIC, c'est la population du Canada. Dans ce cas, peu importe où BC Ferries s'approvisionne en navires, les avantages de notre financement vont directement à la clientèle du service, en maintenant des tarifs plus abordables et en veillant à ce que de nouveaux navires fiables et plus écologiques soient en service dès que possible.

Ce que les promoteurs de projets nous ont dit, c'est qu'ils organisent des processus d'approvisionnement mondiaux concurrentiels qui acceptent les soumissions du Canada. Dans certains cas, le marché canadien peut fournir les biens et matériaux dont ces propriétaires d'infrastructures ont besoin. L'acier, le ciment et d'autres intrants clés du Canada font partie de bon nombre de nos projets, toutefois presque tous les projets d'infrastructures au pays sont construits à l'aide de chaînes d'approvisionnement mondiales. Les composants essentiels, des panneaux solaires aux puces et batteries, sont achetés sur les marchés mondiaux.

Partout au pays, le refrain se répand: le Canada doit se montrer à la hauteur et construire des infrastructures, et il doit les construire rapidement.

Et, bien que nous fassions de solides progrès, nous savons tous que les besoins du Canada sont importants. Nous devons donner aux propriétaires de projets les moyens d'agir rapidement pour construire les infrastructures pour diversifier notre économie, ouvrir des routes commerciales pour que plus de marchandises canadiennes puissent atteindre de nouveaux marchés, et plus encore. Et tout aussi important, nous devons nous pencher sur la façon dont nous finançons les infrastructures dont nous avons besoin compte tenu des ressources gouvernementales limitées.

[Français]

Ce sont des questions auxquelles nos partenaires de projets, comme BC Ferries, font face au quotidien. C'est pourquoi la Banque de l'infrastructure du Canada a été créée. Nous sommes là pour aider nos partenaires à débloquer leurs projets, à offrir des avantages à leurs communautés locales et à rendre leurs projets abordables pour leur clientèle.

[Traduction]

Merci de m'avoir écouté; j'ai hâte d'entendre vos questions.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Cory.

Nous allons commencer notre période de questions aujourd'hui par Mme Lewis. Allez-y. Vous avez six minutes.

**Leslyn Lewis:** Merci. Bon après-midi, monsieur Cory et merci de votre témoignage d'aujourd'hui.

Nous avons entendu parler d'un contrat de 1 milliard de dollars accordé à une entreprise de la République populaire de Chine pour la construction de navires canadiens.

Combien d'autres investissements de la BIC sont présentés comme des investissements canadiens alors qu'ils sont sous-traités à des pays étrangers où les normes de travail et les normes environnementales sont moins élevées qu'au Canada?

**Ehren Cory:** Merci de la question. Je suis heureux de vous voir, madame Lewis.

J'aimerais répondre à votre question en deux parties.

Premièrement, comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, tous nos projets profitent aux Canadiens, et les infrastructures sont en partie au Canada. Quelque 235 000 Canadiens travaillent sur les 102 projets que nous finançons aujourd'hui. Ces projets génèrent clairement des avantages pour les Canadiens. Voilà bien sûr l'une des beautés des infrastructures. En construisant des infrastructures, vous générez des bénéfices considérables pour l'économie locale. L'utilisation de ces infrastructures génère encore plus de bénéfices économiques, puisque cela crée de nouvelles routes commerciales et relie les Canadiens. Voilà les bénéfices à long terme des infrastructures. Tous nos projets livrent ces bénéfices, conformément à notre mandat.

Nombre de nos projets font également partie des chaînes d'approvisionnement mondiales. Comme je l'ai déjà dit, qu'il s'agisse de panneaux solaires ou de puces, de nombreux produits manufacturiers proviennent de fournisseurs canadiens; mais, bon nombre de ces produits viennent aussi des marchés mondiaux. En résumé, ce n'est pas le rôle de la BIC de dire à nos merveilleux partenaires de projet, qu'il s'agisse des provinces, des territoires, d'entreprises privées ou d'entités réglementées, comme BC Ferries, quel est l'endroit idéal où se procurer leurs composants.

• (1525)

**Leslyn Lewis:** Merci.

Essentiellement, vous répondez à la question en affirmant que vous pouvez donner 1 milliard de dollars de l'argent des contribuables canadiens à une entreprise qui pourra ensuite sous-traiter ces emplois au profit d'un autre pays. Cela ne va-t-il pas à l'encontre de la section 6 de votre mandat, qui vise à enrichir l'économie canadienne?

Je veux vraiment me concentrer sur le calendrier, sur le moment où vous avez appris que cet argent allait être envoyé à une entreprise étrangère. Je comprends que le prêt de 1 milliard de dollars à BC Ferries a été signé le 28 mars 2025. En fait, vous saviez à ce moment-là que le contrat allait être attribué à la Chine.

Est-ce exact, monsieur Cory?

**Ehren Cory:** Monsieur le président, il y avait deux questions. Je vais y répondre une à la fois, si vous me le permettez.

Premièrement, je vais clarifier quelque chose, et cela a été une partie importante de la discussion d'aujourd'hui: notre prêt est bien évidemment accordé à BC Ferries. Notre relation contractuelle est avec BC Ferries. Toutefois, le plus important, c'est que les utilisateurs du service profitent également des avantages de notre prêt par l'entremise de BC Ferries. Nous ne subventionnons pas une entité étrangère.

Le meilleur exemple que je peux vous donner est que si, monsieur le président, vous convenez d'acheter une nouvelle maison pour 100 \$, que je vous donne un prêt, un prêt sans intérêt, et que je vous demande qui est avantage par le prêt sans intérêt. Est-ce vous ou le vendeur? La réponse est vous. Le bénéficiaire est la personne qui reçoit le prêt. Les passagers, les utilisateurs du service, tirent profit directement de notre prêt, qui permet de continuer d'offrir un service plus abordable et plus propre.

**Leslyn Lewis:** Oui, monsieur Cory, mais les ouvriers canadiens ne travaillent pas à la construction de ces quatre traversiers. De plus, vous savez que la BIC a effectué le premier versement du prêt en mai 2024 et qu'elle a rendu l'accord public le 26 juin 2025. En fait, l'argent des contribuables, le milliard de dollars... Le prêt a été signé et l'argent a commencé à être versé deux mois avant même que la BIC ne juge bon d'informer le public de ce contrat.

Est-ce là la pratique courante de la BIC, conclure des ententes en se servant de l'argent des contribuables pour ensuite faire des versements des semaines, voire des mois avant de dire au public canadien qu'elle utilise son argent?

**Ehren Cory:** Je répondrai à la question sur les délais en général. Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, nous avons entamé nos discussions avec BC Ferries en septembre dernier et, à ce moment-là, comme c'est souvent le cas pour nos acquisitions, il ne faut pas être surpris, nous ne savions pas où elle achèterait ses matériaux.

Pour donner un autre exemple, nous avons accordé des prêts à de nombreux producteurs d'énergie éolienne du pays qui n'ont pas encore acheté leurs éoliennes. Notre contrat de prêt est conclu avec le producteur d'énergie éolienne et, là encore, il sert à garantir que le projet soit plus abordable. Par conséquent, lorsque nous avons entamé nos discussions en septembre dernier, nous ignorions où les traversiers seraient achetés, et cela ne faisait pas partie de notre analyse.

Pour répondre à la question de la députée, en mars de l'an dernier — nous avons approuvé le prêt le 5 mars — BC Ferries n'avait toujours pas pris de décision. À l'époque, nous avons finalisé les documents de prêt, qui étaient en fait un document financier signé le 28 mars, je crois, ou à la fin du mois de mars. BC Ferries nous a informés qu'il ne restait que plus de deux finalistes, et nous savions que les deux étaient basés en Chine, comme l'a dit précédemment M. Jimenez, et nous en avons été informés à ce moment-là seulement. Pour que ce soit très clair, cela ne faisait pas partie de notre analyse et n'a pas influencé notre décision d'accorder le prêt, car celui-ci devait bénéficier aux clients de la Colombie-Britannique, les quelque 23 millions de personnes qui utilisent ce service.

Pour répondre à la deuxième partie de votre question à propos d'une annonce, je serai très clair là-dessus. Nous prenons la transparence très au sérieux, et, si vous consultez notre site Web, vous verrez une carte qui montre tous nos projets à travers le pays. En effet, il y a eu un retard dans l'annonce de ce projet, et je voudrais simplement signaler aux députés que nous étions en période électorale à ce moment-là, et que les annonces publiques des sociétés d'État étaient donc limitées. Par conséquent, nous n'avons pas pu faire d'annonce. Une fois le nouveau gouvernement en place, à la mi-mai, nous avons repris les démarches pour faire une annonce publique en juin, ce qui avait toujours été notre intention, et nous nous efforçons toujours d'annoncer les choses le plus rapidement possible.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Cory, et merci, madame Lewis.

Nous passons maintenant à Mme Nguyen.

Madame Nguyen, vous avez la parole. Vous avez six minutes, s'il vous plaît.

**Chi Nguyen:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à nos témoins qui sont ici aujourd'hui pour nous parler un peu du programme de la BIC et de sa capacité.

Monsieur Cory, vous avez décrit ce programme non pas comme un programme de subventions, mais comme un modèle qui repose essentiellement sur un prêt avec intérêts. Pourriez-vous m'expliquer avec quoi cela fonctionne et comment nous pouvons faire croître l'économie et atteindre d'autres objectifs pendant que ce programme de prêt est en place?

• (1530)

**Ehren Cory:** Je crois que nous avons déjà parlé de cette idée centrale lors de précédentes réunions du Comité, à savoir que notre pays souffre d'un déficit d'infrastructure. La plupart des analyses l'évaluent à plusieurs centaines de milliards de dollars, un chiffre difficile à saisir. Je pense que si nous voulons développer notre économie, poursuivre sa décarbonisation et croître efficacement, nous devons investir en masse dans les infrastructures. La réalité est simple: nous ne pouvons pas nous permettre de faire tout cela comme nous l'avons toujours fait, c'est-à-dire en utilisant uniquement l'argent des contribuables.

Le but d'un programme comme la BIC est d'optimiser l'utilisation de l'argent des contribuables au moyen de prêts assortis de conditions privilégiées, comme ici. Notre objectif est de favoriser la réalisation d'un plus grand nombre de projets d'infrastructure. Au cours de la durée de vie du prêt, lorsque les intérêts seront remboursés, nous récupérerons notre milliard de dollars, plus les intérêts composés sur plusieurs années. Cela signifie que, à l'échéance du prêt, il n'y aura aucun coût pour les contribuables. Il y a un coût en capital, si l'on considère les dépenses par rapport au capital. Nous prêtons 1 milliard de dollars, mais nous récupérons cet argent avec les intérêts. Le rôle de la BIC est d'accorder des prêts que le reste des marchés ne peut pas accorder, soit parce qu'ils ont des taux d'intérêt plus bas, soit parce qu'ils prennent plus de risque.

De nombreux projets sont exposés à des défis en matière de coût. L'achat de BC Ferries en est un excellent exemple. De nombreux projets se butent également à des défis en matière de risque. Qu'il s'agisse des réseaux de recharge pour véhicules électriques d'un bout à l'autre du pays ou de la décarbonisation des bâtiments, beaucoup de projets sont très risqués. Avec le captage et le stockage du carbone dans nos sables bitumineux, si nous souhaitons assainir nos sources d'énergie, toutes ces initiatives comportent un risque important sur le marché. L'extraction de minéraux critiques en est un autre.

La BIC peut également accorder des prêts pour lesquels nous prenons un risque supérieur à celui du marché. Il ne s'agit pas toujours d'argent à faible coût, mais parfois d'un risque plus élevé. Dans tous les cas, notre travail consiste à accorder ces prêts et, sur l'ensemble du portefeuille, à facturer des intérêts suffisants pour couvrir tous nos coûts d'exploitation et le risque que nous prenons, car certains prêts ne sont pas parfaitement rentables. Voilà le principe des prêts: il existe un certain risque de défaut de paiement. Quand je parle de « prendre des risques », cela veut dire que certains de ces risques finiront par se concrétiser.

Cependant, sur l'ensemble du portefeuille, si nous facturons des intérêts suffisants, l'idée est que cela ne devrait rien coûter aux contribuables, ou très peu, et permettre de lancer de nombreux projets dans tout le pays.

**Chi Nguyen:** Merci beaucoup.

Je vais poursuivre avec une question sur la situation politique actuelle, en pensant à ce que nous construisons en vue de renforcer l'économie et réagir aux bouleversements qui se produisent dans le monde entier.

Pourriez-vous me dire comment vous vous préparez pour l'avenir et comment vous envisagez le contenu canadien à l'avenir? Existe-t-il des mesures ou des orientations, d'un point de vue stratégique, qui pourraient vous aider à y arriver?

**Ehren Cory:** Ce qui est très intéressant, bien sûr, c'est que le moment que nous vivons actuellement semble vraiment être le meilleur moment pour travailler dans le domaine des infrastructures, je dois le dire. Je crois que vous tous, en tant que membres du Comité, aurez un rôle très important à jouer au cours des prochaines années, parce que nous avons à la fois un défi à relever, mais aussi une réelle occasion de diversifier nos échanges commerciaux, d'investir dans le Nord comme jamais auparavant, d'investir dans les chaînes d'approvisionnement qui vont alimenter le monde, qu'il s'agisse d'énergie ou de minéraux critiques. À la BIC, nous prenons cela très au sérieux et nous sommes plein d'enthousiasme à cette idée.

Pour répondre à votre question, nous pensons entre autres, bien entendu, aux routes et aux corridors commerciaux. Nous sommes en discussion avec tous les ports du Canada. Nous avons aujourd'hui deux prêts avec l'autorité portuaire de Prince Rupert. Vous savez qu'il y a des projets d'expansion, que ce soit à Vancouver ou à Montréal, et nous sommes bien sûr en discussion au sujet des portes d'entrée nordiques comme la baie Grays. Tout cela vise à ouvrir de nouveaux marchés pour les produits canadiens.

La deuxième chose, c'est que les investissements dans le Nord concernent aussi, je crois, à l'heure actuelle, la souveraineté et la sécurité dans le Nord. Il y a souvent un double objectif. Ce projet, celui de la baie Grays, par exemple, viserait l'exportation de minéraux critiques, la sécurisation des routes commerciales tout au long du passage du Nord-Ouest et l'établissement d'un nouveau site pour la Garde côtière et la marine. Les infrastructures à double usage sont donc vraiment importantes.

En ce qui concerne le contenu canadien, je crois que, en tant que décideurs... Ce que j'entends de la part des propriétaires de projet d'infrastructure du pays, c'est un incroyable désir de maximiser l'utilisation du contenu canadien. Comme je l'ai dit, pour les projets que nous avons financés aujourd'hui, les estimations de nos partenaires et de nos analyses indépendantes indiquent que plus de 230 000 Canadiens travailleront sur ces sites pendant toute la durée des projets. Cela a une réelle valeur économique. De plus, nos partenaires de projet nous disent que bon nombre de leurs chaînes d'approvisionnement sont effectivement mondiales. Donc, si vous construisez une ferme solaire, une installation de stockage de batteries ou un réseau à large bande dans le Nord, la plupart des éléments nécessaires proviennent des marchés mondiaux.

Je pense que le défi auquel nous sommes tous confrontés est de trouver une façon de former des champions canadiens là où nous voulons les avoir. Alors, comment en faire des gagnants, non seulement au Canada, mais aussi à l'échelle mondiale, et comment pouvons-nous utiliser les marchés publics du Canada pour les aider à se développer? Désolé, ma réponse est longue, mais le meilleur exemple que je puisse vous donner est celui de l'industrie nucléaire. Nous l'avons déjà fait dans le secteur nucléaire, où nous avons utilisé les marchés publics canadiens et construit une chaîne d'approvisionnement canadienne au fil des décennies. Cela ne se fait pas du jour au lendemain. Cela nous a permis de nous imposer comme fournisseurs mondiaux. Nous recommençons aujourd'hui avec les petits réacteurs modulaires, un investissement que la BIC a fait de concert avec l'Ontario et le secteur privé, en construisant de nouveaux petits réacteurs modulaires dans l'intention de devenir ensuite un fournisseur pour d'autres régions du monde.

Je crois que le défi sera de choisir les domaines dans lesquels nous pouvons être des chefs de file, et la BIC contribuera à cet effort en lançant de nouveaux projets de construction.

• (1535)

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

[Français]

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

**Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Cory, je vous souhaite la bienvenue au Comité. Vous commencez à en être un habitué.

Jusqu'à présent, vous avez clairement établi dans vos déclarations que, pour vous, le lieu de fabrication des traversiers n'a jamais fait partie de vos préoccupations. Selon vous, votre travail consistait à donner un prêt à l'entreprise BC Ferries pour qu'elle se trouve des bateaux et s'arrêtait là. C'est la perspective que vous avez présentée au Comité. Cela me surprend quand même parce que je me dis que vous représentez la Banque de l'infrastructure du Canada et non la banque de l'infrastructure de Chine. Vous êtes là pour favoriser les intérêts d'ici, non pas les intérêts étrangers.

Ma question est la suivante: quand vous avez informé le ministre du Logement et de l'Infrastructure de votre intention de financer des bateaux fabriqués en Chine, comment a-t-il réagi?

**Ehren Cory:** Je vous remercie de votre question.

[Traduction]

Pour revenir sur le premier commentaire, je trouve que c'est vraiment... Il faut revenir à la définition même de l'infrastructure. L'infrastructure est un élément qui apporte des avantages au public. Elle procure des avantages — et je vais répondre à votre question, je vous le promets, je ne vous ferai pas perdre votre temps — au public. Nous sommes la Banque de l'infrastructure du Canada. Ce qui est véritablement important, ce sont les 23 millions d'utilisateurs du traversier entre l'île de Vancouver et Vancouver. C'est pour eux que nous investissons. C'est ce que nous achetons, et cela crée de nombreux avantages économiques pour les Canadiens, qu'il s'agisse de l'électrification de la construction, qui se fera principalement sur la terre ferme, du commerce de marchandises ou du tourisme. Il y a de réels bénéfices.

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** Ma question était la suivante: quelle a été la réaction du ministre? Que vous a-t-il dit?

[Traduction]

**Ehren Cory:** Si je comprends bien la question, lorsque le ministre et moi en avons parlé la première fois, nous étions en juin. Il m'a posé des questions sur l'achat et sur le prêt et m'a demandé si BC Ferries achetait de la Chine, ce que j'ai confirmé. Il m'a demandé quel était notre rôle dans sa décision d'achat, et, comme je vous l'ai expliqué aujourd'hui, je lui ai répondu que nous n'avions aucun rôle dans cet achat. Je lui ai donné quelques informations de base sur les raisons pour lesquelles nous avons accordé ce prêt. Encore une fois, comme je l'ai dit aujourd'hui au Comité, je lui ai simplement décrit les avantages et les raisons de ce prêt. C'est l'essentiel de notre discussion de la mi-juin, lorsque nous nous sommes entretenus.

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** A-t-il mentionné qu'il serait préférable que ce prêt ne soit pas accordé? A-t-il essayé de connaître les modalités pour le faire annuler?

**Ehren Cory:** Je vous remercie de votre question.

[Traduction]

Non, nous n'avons pas parlé du tout de l'annulation du prêt. Ses questions avaient seulement pour but de mieux comprendre — avions-nous accordé un prêt, en fait? Il souhaitait clarifier les faits de l'affaire et, deuxièmement, s'assurer qu'il comprenait bien la logique qui nous avait amenés à accorder ce prêt, notre raisonnement, ainsi que l'échéancier. Je lui ai expliqué que nous avons accordé le prêt au mois de mars.

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** Le 2 juin, la ministre Mélanie Joly a annoncé, après avoir fait une tournée à peu près partout au Canada, que les grands projets d'infrastructure nationaux du Canada seraient faits avec de l'acier et de l'aluminium canadiens et que le gouvernement aiderait les entreprises canadiennes et les travailleurs canadiens dans le contexte des droits de douane américains, qui frappent durement notre industrie. Depuis ce temps, avez-vous reçu des directives afin que l'acier et l'aluminium utilisés dans les projets financés par la Banque de l'infrastructure du Canada soient produits au Canada?

[Traduction]

**Ehren Cory:** Non, je peux confirmer que nous n'avons reçu aucune directive. Vous avez entendu le ministre Robertson, aujourd'hui. Je pense que, évidemment, les décideurs réfléchissent à la manière d'encourager le recours à des fournisseurs canadiens chaque fois que c'est possible, tout en tenant compte de ce que nous disent les propriétaires de projet à travers le pays, à savoir que, si nous voulons construire à l'échelle que nous souhaitons, nous devons faire preuve de souplesse et nous intégrer en même temps dans les chaînes d'approvisionnement mondiales. À mon avis, il est essentiel de trouver le bon équilibre.

La BIC répondra à toute directive générale émise par le gouvernement. Il est notre actionnaire. À l'heure actuelle, notre mandat, un sujet abordé dans l'une des questions précédentes, est de construire dans l'intérêt des Canadiens.

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** Merci. Je pense que vous avez bien répondu à la question.

Quand la Banque de l'infrastructure du Canada a annoncé ce prêt de 1 milliard de dollars à BC Ferries pour des bateaux qui seront construits en Chine, est-ce qu'il vous a traversé l'esprit que cela entraînerait un peu de contradiction avec les propos que le gouvernement avait tenus au cours des mois précédents? Y a-t-il eu des questionnements à ce sujet?

• (1540)

[Traduction]

**Ehren Cory:** La BIC répondra à toute directive générale émise par le gouvernement. Il est notre actionnaire. À l'heure actuelle, notre mandat, un sujet abordé dans l'une des questions précédentes, est de construire dans l'intérêt des Canadiens.

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** Il n'y a donc pas eu de préoccupations ou de discussions à propos du fait que le gouvernement a dit vouloir donner la priorité l'acier et l'aluminium canadiens alors que la Banque de l'infrastructure du Canada allait octroyer un prêt de 1 milliard de dollars pour construire des bateaux en Chine avec de l'acier chinois. Il ne vous a pas traversé l'esprit qu'on enverrait des messages contradictoires.

[Traduction]

**Ehren Cory:** De notre point de vue, l'idée derrière chaque prêt est d'essayer d'offrir un maximum d'avantages aux Canadiens. Il appartient à chacun des promoteurs de projet, qu'il s'agisse de sociétés minières, de compagnies de traversiers ou d'entreprises de services à large bande, de choisir leurs chaînes d'approvisionnement mondiales conformément au droit, à l'esprit et aux règles du Canada, etc.

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** Je vais aller plus loin. Vous avez fait cette annonce le 26 juin, soit après que le Parlement a suspendu ses travaux.

Comparons deux projets dans lesquels la Banque de l'infrastructure du Canada a investi 1 milliard de dollars, soit la modernisation et l'agrandissement des installations de l'aéroport de Montréal, d'une part, et le projet de BC Ferries, d'autre part. On voit que, dans le premier cas, le communiqué de presse de la Banque de l'infrastructure du Canada contient une déclaration du ministre, tandis que, dans le second cas, il n'en contient pas. Pourquoi?

[Traduction]

**Le président:** Veuillez donner une réponse très courte, je vous prie, monsieur Cory.

**Ehren Cory:** Je ne suis pas certain d'avoir une réponse à cette question, mais je dirais que nous sommes très fiers de l'investissement dans l'aéroport de Montréal. Je répète à la députée que j'ignore d'où proviendra ce milliard de dollars. Il y aura énormément de travaux de construction et d'emplois locaux, mais il ne fait aucun doute que certains éléments proviendront de l'étranger. Je crois que tous les projets d'infrastructure du pays ressemblent un peu à cela.

**Le président:** Merci, monsieur Cory.

[Français]

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous revenons à Mme Lewis.

Madame Lewis, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

**Leslyn Lewis:** Merci.

Dans ma communauté, Haldimand—Norfolk, nous avons une grande aciérie, Stelco, qui emploie des milliers de personnes et qui assure la sécurité économique d'une bonne partie de la région. Ces emplois sont menacés, et ces travailleurs et leurs familles sont inquiets.

Nous sommes ici aujourd'hui pour discuter du milliard de dollars en deniers publics qui créera des emplois à l'étranger, en partie à cause d'une décision de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Monsieur Cory, je trouve qu'il s'agit d'une situation déplorable pour nos infrastructures au Canada.

La Banque de l'infrastructure du Canada a été créée par le gouvernement libéral avec la promesse de réaliser de grands projets de construction nationaux en attirant des investissements privés. Après une décennie, elle a échoué dans sa mission. Malgré des dizaines de milliards de dollars de financement public, la banque n'a complété que sept projets sur les plus de cent qu'elle a financés. C'est moins d'un projet par année. Durant la même période, elle a versé des millions en salaires des dirigeants, en primes et en contrats d'initié pour des proches, tandis que des infrastructures essentielles à travers le pays sont reportées, surévaluées ou abandonnées.

Que ce soit clair: il ne s'agit pas seulement du scandale de BC Ferries. Il s'agit d'une tendance évidente à l'échec et à la mauvaise gestion. La capacité tant vantée de la BIC à attirer des investissements privés ne s'est jamais concrétisée.

Elle promet des effets multiplicateurs de quatre, cinq et six fois chaque dollar des contribuables. Michael Sabia, ancien président de la BIC et aujourd'hui greffier du Conseil privé, a affirmé que chaque dollar attirerait cinq dollars de capitaux privés. Plus tard, il a révisé ce chiffre à la baisse, disant plutôt deux ou trois. C'est très préoccupant.

Selon le directeur parlementaire du budget, les fonds de la BIC viennent toujours principalement des contribuables, des échelons fédéral, provincial et municipal. Ces trois dernières années, les fonds du secteur privé ont représenté moins de la moitié du total. Le DPB a également confirmé que plus de la moitié des fonds de la Banque reste inutilisée, sans produire de résultats ni contribuer à la construction d'infrastructures. Nous savons toutefois que, année après année, l'argent est davantage consacré aux salaires et aux primes des dirigeants qu'aux infrastructures elles-mêmes.

La BIC a fait des investissements discutables. La rénovation écologique d'un hôtel de luxe, la modernisation d'un immeuble d'appartements où les loyers ont grimpé en flèche, un projet très médiatisé comme le raccordement du lac Érié, d'une valeur de 1,7 milliard de dollars, et le projet d'aqueduc de Mapleton, d'une valeur de 20 millions de dollars, ont tous été discrètement annulés.

Elle cache les détails des projets dans lesquels elle a investi et a même refusé de comparaître devant le Comité pour des enquêtes importantes, comme celle sur ses liens avec la société McKinsey. Elle s'est appuyée sur des entreprises proches des libéraux, comme McKinsey, avec peu de transparence.

À chaque faux pas, le ministre libéral a, commodément, nié toute responsabilité dans les décisions de la Banque — il l'a dit lui-même aujourd'hui — invoquant son indépendance, même si ce sont les contribuables qui paient la facture.

À présent, la BIC finance le contrat entre BC Ferries et un chantier naval appartenant à l'État chinois, laissant de côté les travailleurs canadiens et sapant notre capacité de construction navale et notre industrie sidérurgique nationales au pire moment qui soit.

Pire encore, la seule raison pour laquelle nous sommes au courant de cela...

● (1545)

**Will Greaves:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Y a-t-il une question pour le témoin? Nous ne faisons qu'écouter la députée nous faire la leçon plutôt que de profiter de la présence de la BIC.

**Leslyn Lewis:** J'ai la parole et je peux utiliser mon temps...

**Le président:** Il y a eu un rappel au Règlement et je vais m'en occuper, chers collègues.

Madame Lewis, je tiens tout d'abord à vous informer que le chronomètre est arrêté. Il vous reste encore une minute et 38 secondes.

Monsieur Greaves, les députés sont libres d'utiliser leur temps pour des questions ou des commentaires, à leur guise; je redonne donc la parole à Mme Lewis. Si elle souhaite utiliser son temps pour faire un commentaire, elle est libre de le faire, et elle peut poser une question au témoin.

Madame Lewis, vous avez la parole.

**Leslyn Lewis:** Merci, monsieur le président.

Pire encore, la seule raison pour laquelle nous sommes au courant du taux d'intérêt de 1,8 %, qui est bien inférieur au taux du marché, est que BC Ferries l'a divulgué. Ce n'est pas la Banque de l'infrastructure du Canada ni le ministre du Logement et de l'Infrastructure qui l'ont fait.

Cela en dit long. Les Canadiens subventionnent l'industrie et les travailleurs chinois, et non pas les nôtres. Les scandales de BC Ferries devraient être la goutte qui fait déborder le vase. Après avoir examiné l'ensemble des résultats de la BIC, le comité des transports devrait réitérer sa recommandation unique et claire touchant la banque, à savoir qu'il faut la supprimer.

Les conservateurs soutiennent fermement la recommandation visant à abolir la banque. Il est temps que le gouvernement respecte enfin les conclusions du Comité et mette fin à cette institution déficiente.

Si M. Cory souhaite s'adresser aux métallurgistes de Haldimand—Norfolk et aux travailleurs canadiens qui n'ont pas la possibilité de construire des traversiers parce que le contrat a été attribué à l'étranger, il est libre de le faire pendant le temps qu'il me reste.

**Le président:** Merci, madame Lewis.

Monsieur Cory, vous avez 22 secondes.

**Ehren Cory:** Si nous souhaitons réaliser nos ambitions en tant que pays et construire les infrastructures dont nous avons besoin, la BIC est un outil important. C'est loin d'être le seul outil, mais c'est un outil concret. Elle profitera à tous les citoyens canadiens en nous donnant les infrastructures nécessaires pour nous déplacer dans notre pays et des approvisionnements énergétiques dans notre pays et en créant de très nombreux emplois. La BIC est très fière de toutes ses réalisations à travers le pays.

**Le président:** Merci, monsieur Cory.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole pour cinq minutes.

**Stéphane Lauzon:** Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présence aujourd'hui.

Le mandat de la Banque de l'infrastructure du Canada est de soutenir des projets qui stimulent l'économie canadienne. Vous l'avez très bien expliqué tantôt. Maintenant, vous n'êtes pas responsable

des entreprises qui vont faire la demande pour que des projets soient réalisés ailleurs.

La situation entourant le contrat octroyé à BC Ferries pour la construction de ses quatre navires nous a un peu secoués en raison du contexte actuel et de la crise que vivent les secteurs de l'acier et de l'aluminium. Il est donc normal que l'attribution du contrat à une compagnie chinoise suscite une déception dans le marché canadien. D'ailleurs, si les exigences de contenu de BC Ferries vous avaient été présentées avec un produit fabriqué au Canada, vous ne seriez même pas ici, aujourd'hui.

Pouvez-vous nous dire comment cette situation a été analysée au sein de votre organisation?

Avez-vous tout de même un petit pouvoir pour émettre des recommandations? Pouvez-vous demander ce qui est envisagé dans le cadre de leur processus?

Nous avons appris que BC Ferries a procédé à trois étapes très importantes. Il y a eu les étapes de préféabilité, de conception et d'appel d'offres. Au cours de ce processus, avez-vous été interpellé et avez-vous formulé des recommandations?

**Ehren Cory:** Je remercie le député de sa question.

[Traduction]

C'était une question très pertinente, je vous en remercie.

Lorsque nous entamons des discussions avec un emprunteur, par exemple BC Ferries, nous nous concentrons d'abord sur les bénéfices du projet. Comme je l'ai dit dans mes commentaires, aujourd'hui, il s'agit ici de l'amélioration du service, du coût de cette amélioration et de la façon de la réaliser au meilleur coût possible pour les utilisateurs du service.

En général, y compris dans ce cas-ci, cela commence avant que la décision d'achat ne soit prise. Comme je l'ai dit, c'est très courant dans nos projets. Laissez-moi répondre à votre question par une hypothèse. Si BC Ferries disait demain « Nous avons changé d'avis, nous préférons les acheter en Roumanie ou au Québec », notre prêt ne changerait pas. C'est parce que notre prêt est conçu pour profiter aux utilisateurs du service et pour garantir que les traversiers seront mis en service rapidement, de manière écologique et fiable, au coût le plus bas possible pour les fournisseurs de la Colombie-Britannique.

Pour répondre à votre question, si le gouvernement souhaite commencer à développer des industries stratégiques, par exemple dans le domaine de la construction navale, nous avons investi dans Davie, Seaspan et Irving. Si le gouvernement déclarait vouloir que ces traversiers viennent du Canada et disait d'abord à BC Ferries qu'elle doit s'approvisionner au Canada, nous serions d'accord. Si cela voulait dire que les traversiers coûteraient plus cher, BC Ferries pourrait nous dire: « Eh bien, vous alliez nous accorder un prêt de 1 milliard de dollars, mais nos traversiers coûtent plus cher, alors allez-vous nous prêter plus d'argent? » Eh bien, cela nous ramène à la question de savoir s'il y aura une nouvelle augmentation du coût du service pour les citoyens. La seule manière de rembourser un prêt est de faire payer quelqu'un. Cependant, si BC Ferries est partante pour faire payer plus cher les consommateurs de la Colombie-Britannique, nous accorderions un prêt plus important.

Je vous donne cet exemple uniquement pour vous dire que nous ne sommes pas les moteurs de la décision d'achat. Toutefois, si BC Ferries prenait une décision concernant l'approvisionnement canadien ou qu'il avait une approche stratégique en faveur de l'approvisionnement canadien, nous la soutiendrions indirectement en accordant peut-être un prêt plus important si l'entreprise était en mesure de le rembourser.

• (1550)

**Stéphane Lauzon:** L'accessibilité financière est un facteur important à prendre en compte lorsque vous prenez ce type de décision.

[Français]

Vous avez bien expliqué le processus de prise de décision par le conseil d'administration, décision qui s'est basée sur les besoins de BC Ferries. Dans un esprit de collaboration, nous disons tous à peu près la même chose, à savoir que nous sommes un peu déçus. Toutefois, la ministre Mélanie Joly nous a fait savoir qu'elle voulait organiser une rencontre avec les partenaires du milieu. Vous y serez possiblement invités.

Comment pourrions-nous améliorer le processus à l'avenir? Comment pourrions-nous dire que nous aimerions que les futurs traversiers soient construits au Canada? Où pourrions-nous glisser ces exigences? Est-ce à partir de notre comité? Il s'agit d'une volonté politique.

Pouvez-vous nous en parler?

**Ehren Cory:** Bien sûr.

C'est vraiment intéressant. Toutefois, nous ne sommes pas invités à ces rencontres et cela a du sens, puisque nous ne sommes pas les propriétaires de l'infrastructure. Nos emprunteurs, par exemple l'aéroport de Montréal, le Port de Montréal ou le Port de Vancouver, sont ceux qui prendront part à ces rencontres.

[Traduction]

C'est tout à fait logique, car, s'ils ont des critères pour construire au Canada, c'est génial. Nos prêts soutiendront ces partenaires.

Je dis simplement que c'est à mon avis tout à fait approprié. Il s'agit en fait pour les propriétaires d'infrastructure de s'aligner sur l'achat de produits canadiens, si tel est le mandat.

[Français]

**Le président:** Merci, monsieur Lauzon.

[Traduction]

Merci beaucoup encore une fois, monsieur Cory.

[Français]

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

**Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Cory, je veux revenir là où nous en étions tout à l'heure. Le communiqué de presse de la Banque de l'infrastructure du Canada annonçant, le 16 juillet dernier, un prêt de 1 milliard de dollars pour moderniser les installations de l'aéroport de Montréal contenait une déclaration du ministre du Logement et de l'Infrastructure. Toutefois, le communiqué de presse du 26 juin annonçant un prêt de 1 milliard de dollars à BC Ferries pour construire des bateaux en Chine ne contenait pas de déclaration du ministre.

Je comprends peut-être mal le fonctionnement, mais comment décide-t-on s'il y a une déclaration du ministre dans une annonce ou s'il n'y en a pas?

[Traduction]

**Ehren Cory:** Je vous remercie pour cette question, mais je n'ai pas de réponse précise. Je suis désolé. Je ne m'occupe pas de cela, normalement.

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** Ce sont vos projets, c'est votre argent. Vous devez savoir comment on décide s'il y aura ou non une déclaration dans un communiqué, puisque c'est vous qui le diffusez.

[Traduction]

**Ehren Cory:** La réponse générale est que, pour chacun de nos projets, nous faisons une annonce, et notre équipe de communication travaille avec le propriétaire du projet.

[Français]

Il peut s'agir de l'aéroport de Montréal, de BC Ferries ou de n'importe qui.

[Traduction]

Ensemble, nous décidons si ce sera une annonce publique en personne ou un communiqué de presse, et nous demandons ce type de commentaire positif à toute personne qui souhaite exprimer son avis.

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** J'imagine que vous avertissez le gouvernement et que vous lui demandez s'il veut faire une déclaration dans le cadre de l'annonce ou s'il veut être présent. Il y a une espèce de flou; en effet, on dit que la Banque de l'infrastructure du Canada est indépendante, or le gouvernement est là quand ça fait son affaire, et il n'est pas là quand ça ne fait pas son affaire. Je présume que, dans ce cas, ça ne faisait pas son affaire, mais il semble qu'on ne vous l'ait pas dit, même si on l'a dit au Comité.

Quand vos décisions ne font pas l'affaire du gouvernement, il n'a pas le pouvoir de les renverser. Est-ce exact?

• (1555)

[Traduction]

**Ehren Cory:** Eh bien, comme l'a dit le ministre, la BIC fonctionne comme une société d'État indépendante. Nous avons un conseil d'administration dont les membres sont nommés par le ministre, et je suis nommé par le conseil d'administration. Bien sûr, nous avons une gouvernance.

Pour répondre à votre question, le gouvernement est l'actionnaire.

[Français]

C'est tout.

[Traduction]

Je dirais également que la banque signe des contrats commerciaux contraignants, des accords de prêt, et c'est pourquoi je pense qu'il serait inapproprié que le gouvernement... Il exerce un contrôle important sur la BIC. Il nous donne des directives liées au mandat, mais cela n'a rien à voir avec l'annulation...

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** Vos décisions sont donc prises de façon unilatérale et vous mettez ensuite le gouvernement devant le fait accompli.

[Traduction]

**Ehren Cory:** C'est une excellente question. Merci. Je tenterai d'y répondre de cette manière.

Chaque année, la BIC présente un plan d'entreprise. Ce plan décrit les domaines dans lesquels nous allons investir, par exemple les ports, les traversiers et d'autres moyens de transport. Nous décrivons les catégories d'infrastructure. Le gouvernement approuve ce plan d'entreprise et, en fait, dans la lettre de mandat, l'énoncé des priorités ou la lettre de responsabilité que je reçois chaque année du ministre Robertson, le gouvernement nous dit s'il a de nouvelles priorités. Par exemple, le nucléaire ne figurait pas sur notre liste d'investissements en 2021. Le gouvernement nous a demandé...

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** À propos du prêt accordé à BC Ferries...

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

**Xavier Barsalou-Duval:** ... Mme Freeland et M. Robertson ont tous deux dit que cela ne faisait pas leur affaire, or vous l'avez octroyé quand même.

**Le président:** Monsieur Barsalou-Duval, votre temps de parole est écoulé. Merci beaucoup.

[Traduction]

Ensuite, c'est au tour de M. Albas.

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

**Dan Albas:** Merci, monsieur le président. Merci, monsieur Cory.

Il faut du toupet pour se présenter devant un comité qui a déjà demandé l'abolition de votre organisation. Selon moi, vous avez vraiment mis votre organisation dans une position désavantageuse.

Lorsque l'on dit, à l'article 6, « chercher à attirer des investissements d'investisseurs du secteur privé et d'investisseurs institutionnels », où se trouvent les capitaux privés?

**Ehren Cory:** Vous voulez dire pour ce projet particulier?

**Dan Albas:** Oui.

**Ehren Cory:** Comme l'a expliqué M. Jimenez, je crois, notre contribution monétaire ne constitue qu'une partie de cet achat. BC Ferries trouvera le reste du financement sur les marchés obligataires privés, les marchés financiers. L'entreprise émettra des obligations, et le reste de l'argent pour l'achat du traversier viendra de l'investissement privé. C'est un mélange de notre investissement et de l'investissement du secteur privé.

**Dan Albas:** D'accord; donc, selon vous, avoir des titres de créance attirerait des investissements au Canada, même si nous allons devoir rembourser cette somme en plus des intérêts. C'est bien cela?

**Ehren Cory:** Si je comprends bien la question, le mandat de la BIC n'est pas d'attirer des investissements au Canada. Il pourrait s'agir d'argent canadien ou étranger, donc...

**Dan Albas:** Eh bien, il est bien indiqué « chercher à attirer des investissements d'investisseurs du secteur privé ».

**Ehren Cory:** Oui, et il pourrait donc s'agir d'investissements canadiens ou étrangers. Je dis seulement que cela pourrait...

**Dan Albas:** Eh bien, vous savez... donc votre partie, puis « des projets d'infrastructures situés au Canada ou en partie au Canada ».... Cela ne respecte aucun des critères.

**Ehren Cory:** Respectueusement, je ne suis pas d'accord avec la prémisse de la question. L'infrastructure est au Canada, en partie au Canada. Toute l'infrastructure de recharge, sur la côte, qui représente 300 millions de dollars sur le prêt de 1 milliard de dollars est...

**Dan Albas:** Il est indiqué « projets d'infrastructures ». On ne le construit pas ici, monsieur. C'est comme si je conduisais, au Canada, une auto provenant d'un autre pays et que j'affirmais que, d'une manière ou d'une autre, elle avait une valeur canadienne, mais je crois que vous et moi avons une opinion différente à ce sujet; donc, j'aimerais connaître votre opinion sur autre chose.

Le ministre a dit qu'il vous avait donné, à vous ou aux organisations dont il est responsable, des directives concernant le contenu canadien. Avez-vous reçu ces directives par écrit, des directives sur le contenu canadien qui doit être inclus dans les projets à venir de la BIC?

**Ehren Cory:** Monsieur le président...

**Dan Albas:** Oui ou non?

**Ehren Cory:** Non. À ce jour, nous n'avons reçu aucune directive au sujet du contenu canadien.

**Dan Albas:** Oui. Je trouvais cela un peu étrange, parce qu'il continuait de soutenir que vous êtes indépendants, mais que, d'une manière ou d'une autre, il peut vous forcer à inclure ce genre de choses.

C'est vrai qu'il a aussi dit, et je cite exactement le harsard: « Le lendemain, j'ai discuté avec le PDG de la Banque d'infrastructure pour savoir ce qui s'était passé, obtenir des précisions et savoir ce que l'on pouvait faire pour revoir ce financement. »

Vous avez dit dans votre témoignage que, quand vous avez discuté avec lui, il n'a pas été question d'annulation. Qui dit vrai?

**Ehren Cory:** Eh bien, bien sûr, autant que je me souviens, notre conversation était vraiment centrée sur sa compréhension des détails de ce prêt et les motifs le justifiant. C'est ce dont je me souviens.

**Dan Albas:** D'accord. Vous dites que vous n'avez pas parlé d'annulation. Très bien. Je pensais seulement que ce serait intéressant.

Monsieur le président, j'aimerais présenter la motion suivante:

Que, en ce qui concerne l'étude du Comité sur le financement par la Banque de l'infrastructure du Canada de nouveaux navires pour British Columbia Ferries, des ordres soient donnés:

a) à la Banque de l'infrastructure du Canada et à British Columbia Ferry Services Inc. de produire l'intégralité de l'accord d'achat d'obligations, conclu entre ces deux entités le 28 mars 2025, et qui est divulgué à la page 5 de l'analyse par la direction de la situation financière et des résultats financiers de BC Ferries, publiée le jeudi 12 juin 2025;

b) à British Columbia Ferry Services Inc. de produire:

i) les documents décrivant les détails de toutes les options qu'elle a explorées pour l'acquisition des quatre nouveaux navires en question, y compris les vendeurs, les fournisseurs, les chantiers navals, les pays d'origine et les prix unitaires,

ii) l'accord commercial complet conclu avec China Merchants Jingling Shipyard (Weihai) Co. Ltd. ou China Merchants Industry Weihai Shipyard Co. Ltd. pour la construction des quatre nouveaux navires,

iii) tout accord, contrat, protocole d'accord, lettre d'intention ou liste de conditions concernant l'exploitation et la maintenance des quatre nouveaux navires ou de tout système, sous-système ou charge ou autre infrastructure de soutien nécessaire à l'exploitation des navires,

iv) toute prise de décision interne de British Columbia Ferries après les rapports de Seaspan et Shirocca Consulting sur le remplacement des traversiers,

v) tout document non expurgé dans le cadre du sujet: Résultats de l'évaluation des nouveaux grands navires: soumissionnaire retenu;

c) à la Banque de l'infrastructure du Canada, au ministère du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités, y compris le bureau de son ministre responsable, au ministère des Transports, y compris le bureau de son ministre responsable, au ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile, y compris le bureau de son ministre responsable, au Bureau du Conseil privé et au Cabinet du premier ministre, de produire tous les documents, y compris les accords, les protocoles d'entente, les procès-verbaux de réunions ou de discussions et les notes ou documents d'information, concernant le financement par la Banque de l'infrastructure du Canada des projets de BC Ferries, y compris en particulier l'acquisition par British Columbia Ferries des quatre nouveaux navires et de l'infrastructure de chargement connexe;

d) à la Banque de l'infrastructure du Canada, à British Columbia Ferry Services Inc, le ministère du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités, y compris le bureau de son ministre de tutelle, le ministère des Transports, y compris le bureau de son ministre responsable, le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile, y compris le bureau de son ministre responsable, le Bureau du Conseil privé et le Cabinet du premier ministre, de produire l'ensemble de la correspondance, des courriels, des messages textuels ou de toute autre communication électronique échangés entre eux ou entre l'une de ces entités du gouvernement fédéral et le gouvernement de la Colombie-Britannique, depuis le dimanche 1er janvier 2023, en ce qui concerne l'acquisition par British Columbia Ferries des quatre nouveaux navires et de l'infrastructure de recharge connexe, y compris toute exigence en matière de contenu canadien,

à condition que,

e) tous les documents doivent être déposés auprès du greffier du Comité au plus tard le vendredi 29 août 2025, dans un format non expurgé et, sous réserve de l'alinéa (f), dans les deux langues officielles, qui doit les distribuer aux membres du Comité dès que possible;

f) tous les documents déposés par British Columbia Ferry Services Inc. (i) peuvent être déposés dans leur langue originale, (ii) doivent être traduits par le Bureau de la traduction, ce que le Comité demande de faire en priorité, au plus tard le vendredi 12 septembre 2025, (iii) doivent être distribués par le greffier du Comité aux membres du Comité dès que les traductions sont disponibles.

Si vous le voulez vraiment, monsieur le président, je peux aussi lire la motion dans l'autre langue, mais je crois que, à l'heure actuelle, nous l'avons envoyée par courriel. Nous avons aussi des copies afin que tous les députés puissent la consulter.

J'espère que tout y est. Je serais ravi d'en parler une fois qu'elle sera jugée recevable.

• (1600)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Albas.

La première chose que j'aimerais faire, parce que nous devons maintenant présenter et étudier cette motion, ce qui, selon moi, pourrait prendre du temps... C'est seulement mon avis, mais je crois que c'est ce qui va se passer, donc j'aimerais tout d'abord remercier nos deux témoins d'être présents aujourd'hui et de nous accorder de leur temps.

Merci beaucoup. Bon retour à la maison. Vous pouvez vous retirer.

Je vais suspendre la séance deux ou trois minutes pour m'assurer que tous les députés ont la motion dans les deux langues officielles, puis, quand nous reprendrons la séance, vous aurez la parole, monsieur Albas.

La séance est suspendue.

• (1600)

(Pause)

• (1625)

**Le président:** Nous reprenons.

Chers collègues, c'est une formalité, mais je dois demander si tous les députés, y compris M. Barsalou-Duval, sont d'accord pour passer à huis clos pendant que nous en discutons.

Sommes-nous tous d'accord? Je veux voir des mains levées.

[Français]

Êtes-vous d'accord sur la proposition de poursuivre à huis clos?

Il y a des membres qui répondent non.

[Traduction]

Puis-je procéder à un vote par appel nominal?

**Dan Albas:** Y a-t-il une motion pour passer à huis clos?

**Le président:** La greffière m'a dit que je devais demander l'autorisation de passer à huis clos.

**Dan Albas:** Si la séance avait été suspendue, j'aurais eu la parole.

• (1630)

**Le président:** Avant de poursuivre, c'est ce que vous m'avez dit. Avant de poursuivre, je dois demander si nous sommes d'accord pour continuer à huis clos.

**Dan Albas:** Donnez-moi la parole.

**Le président:** Encore une fois, je fais ce que la greffière me conseille de faire. Je ne crois pas que nous ayons à lever la séance.

**Dan Albas:** Si on reprend une réunion, on recommence automatiquement à zéro.

On ne parle de séance à huis clos nulle part.

• (1630)

(Pause)

• (1630)

**Le président:** D'accord, tout le monde, veuillez m'excuser du retard. Nous allons reprendre, et je vais demander au Comité s'il est d'accord pour poursuivre à huis clos.

J'aimerais demander un vote par appel nominal, s'il vous plaît.

Nous votons pour savoir si nous allons continuer à huis clos. Si vous voulez poursuivre à huis clos, votez en faveur. Si vous voulez poursuivre en séance publique, votez contre.

(La motion est rejetée.)

• (1635)

[Français]

Merci beaucoup.

[Traduction]

Monsieur Albas, vous avez la parole.

**Dan Albas:** Croyez-le ou non, monsieur le président, plusieurs personnes me demandent de répéter la motion, donc, si vous me le permettez, je vais le faire dans l'autre langue.

Ce n'est pas vrai, je voulais seulement voir votre réaction, monsieur le président.

**Une voix:** Ha, ha!

Chers collègues, laissez-moi seulement dire ceci: nous croyons avoir entendu un certain nombre de déclarations contradictoires tout au long du processus de prêt pour cet approvisionnement. Nous pensons qu'il faut examiner davantage ce dossier. Ces contradictions nous dérangent, et cette ordonnance de production nous mettrait d'examiner tout cela plus attentivement.

Encore une fois, monsieur le président, je vais simplement souligner que, même si un débat serait le bienvenu, il vaudra assurément la peine de faire remarquer que les libéraux décident de passer leur temps à faire de l'obstruction. Nous allons passer au vote une fois que l'heure que nous avons décidé de consacrer à la motion sera écoulée. Je propose de passer au vote le plus vite possible et que chaque député vote comme il l'entend. Nous pourrions ensuite parler des autres points à l'ordre du jour qui, je le sais, sont aussi importants pour d'autres membres de notre comité.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Albas.

Est-ce que d'autres députés aimeraient être ajoutés à la liste des intervenants?

C'est au tour de M. Lauzon.

[Français]

**Stéphane Lauzon:** Merci, monsieur le président.

Je ne suis pas tout à fait du même avis que mon collègue lorsqu'il mentionne qu'il y a une contradiction. Les témoins que nous avons reçus aujourd'hui ont chacun établi clairement leur rôle, à commencer par la ministre Freeland. Les membres du Comité ont tous manifesté que la situation actuelle n'était pas celle qu'ils auraient souhaitée. Nous aurions tous voulu que le produit reste canadien, qu'il soit produit au Canada par des travailleurs canadiens, mais nous avons tous compris le rôle de chacun.

Le ministre Robertson a bien expliqué toutes les directives et politiques qu'il doit respecter en lien avec la Banque de l'infrastructure du Canada. Je n'ai pas noté de propos controversés ou contradictoires entre les témoins qui ont participé à la réunion d'aujourd'hui.

Lorsque les membres du Comité ont parlé avec le représentant de BC Ferries, ce dernier a clairement indiqué plusieurs raisons expliquant la situation actuelle, dont une raison économique. Selon lui, il y a une procédure à suivre pour le bien des Canadiens ainsi que pour le bien des clients du traversier.

Dans cette affaire, la compagnie a évidemment fait sa vérification au préalable. Elle a fait son devoir en comblant les besoins de son cahier de commande. Pour ce faire, elle avait besoin d'une aide financière de la Banque de l'infrastructure du Canada. Dans ce cas, c'était clair: il s'agissait d'un prêt remboursable. À cet égard, il n'y a donc pas de controverse en lien avec les communications ou avec les dates. Il n'y a pas non plus de contradiction pour ce qui est du processus mis en place, tant par BC Ferries que par la Banque de l'infrastructure du Canada. La réunion d'aujourd'hui a permis au Comité de mieux comprendre la situation.

Cela dit, le Comité a appris aujourd'hui que des compagnies canadiennes n'avaient pas présenté de soumission pour plusieurs raisons. Par exemple, des compagnies canadiennes qui avaient déjà un carnet bien rempli n'étaient pas en mesure de soumissionner le contrat de construction de nouveaux traversiers en raison du délai de livraison de l'appel d'offres. On nous a nettement démontré que le déficit en infrastructure pesait lourd sur les traversiers. Le Comité a aussi appris, en toute transparence et sans contradiction, qu'un bris de service coûtait extrêmement cher, soit des millions de dollars. Il fallait donc absolument trouver une façon rapide pour que BC Ferries continue à offrir ses services et minimise ses coûts.

Finalement, la raison pour laquelle le contrat a été octroyé à une compagnie chinoise s'explique par une décision d'affaires. La Banque de l'infrastructure du Canada ne s'est pas mêlée de cette décision. Quant aux deux ministres concernés, ils n'ont pas été impliqués dans ce processus.

Aujourd'hui, je pense qu'on commence à voir la lumière au bout du tunnel. Pourrait-on faire mieux? À cet égard, les membres du Comité pourraient faire des recommandations.

La ministre Freeland a suggéré de réunir tous les acteurs du milieu pour favoriser les échanges et regarder comment on pourrait faire mieux. À cet égard, nous sommes toujours prêts à prendre en considération les décisions prises lors de telles consultations. Cela fait partie de la façon de faire de notre gouvernement. C'est naturel.

Aujourd'hui, j'ai beaucoup appris au sujet du rôle précis que chacun joue dans le processus d'appel d'offres. Quand les membres du Comité ont parlé de ce processus avec le représentant de BC Ferries, ils ont vu qu'il s'agissait d'un travail complexe et de longue haleine. Malheureusement, ce processus a été interrompu pendant la pandémie de COVID-19. La compagnie a parlé d'un processus en plusieurs étapes, soit la faisabilité, la qualification, la mise en œuvre du projet et l'appel d'offres. Ces projets d'infrastructures demandent beaucoup d'énergie et de temps.

• (1640)

Cela étant dit, à la suite de notre rencontre et des discussions que nous avons aujourd'hui, je suis convaincu qu'il n'y a pas eu de mauvaises intentions, de mauvaises communications ou des contradictions entre les parties prenantes que nous avons entendues aujourd'hui.

Il a été clairement dit que la lettre de la ministre Freeland n'était pas nécessairement en lien avec le ministre du Logement et de l'infrastructure et la Banque de l'infrastructure du Canada. En fait, le but de sa lettre était d'empêcher que l'argent de son ministère soit dépensé ailleurs qu'au Canada. Il s'agit d'un prêt de la Banque de l'infrastructure du Canada qui ne provient pas du ministère des Transports et du Commerce intérieur. Ce prêt répond à l'appel d'offres qu'a fait BC Ferries. Selon moi, il est clair qu'il fallait pallier le déficit d'infrastructures de BC Ferries.

Cela étant dit, je suis d'avis que la motion présentement sur la table est largement exagérée par rapport à ce que nous demandons à presque tous les acteurs qui participent directement ou indirectement à ce projet. Il faut que le gouvernement provincial et tous ceux qui y participent de près ou de loin puissent communiquer leur point de vue.

Je pense que nous avons fait notre travail en tant que Comité, monsieur le président. Nous avons reçu les acteurs clés autour de cette table pour bien nous expliquer les processus et bien nous démontrer la façon dont ils ont pu en arriver à cette solution, celle d'octroyer ce contrat à une compagnie chinoise. Est-ce le meilleur des deux mondes? Non. Nous aurions voulu en faire bénéficier les secteurs de l'acier canadien, de l'aluminium canadien et du bois d'œuvre canadien. Nous aurions aussi voulu en faire bénéficier les travailleurs canadiens et veiller à ce que les syndicats puissent en profiter. Or la situation a tellement bien été expliquée aujourd'hui que nous pouvons dire que le Comité a fait son travail, qu'il s'est posé les bonnes questions et qu'il est arrivé à ses fins. D'ailleurs, je serais prêt à faire des recommandations à partir de ce que nous avons appris.

Pouvons-nous demander qu'il y ait quelques échanges entre le ministère et BC Ferries afin d'ajouter des précisions au dossier, afin de justifier leurs propos? Nous ne mettons pas en doute les propos des témoins qui sont venus ici aujourd'hui. Je ne crois pas que quelqu'un autour de cette table ait besoin de justifications quant aux communications qu'il y a eu entre la Banque de l'infrastructure du Canada et le ministère; je pense que le ministre a été clair pour ce qui est des dates relatives aux communications. Il a dit qu'à telle date il a appris la décision de BC Ferries et que, le lendemain, il a appelé la Banque de l'infrastructure du Canada. Tout le monde a collaboré. Personne ne s'est compromis, et je n'ai pas relevé d'ambiguïté. Toutefois, je peux vous dire une chose: ce qu'on demande, c'est extrême. Dans le cadre de cette motion, on demande à tous les acteurs du milieu de fournir les documents nécessaires, mais il y aurait lieu de proposer un amendement. Je vais y revenir.

Je vois que M. Barsalou-Duval a la main levée. Je proposerai peut-être un sous-amendement, mais avant d'aller plus loin, j'aimerais entendre ce que M. Barsalou-Duval a à dire sur ce dossier.

Merci, monsieur le président.

• (1645)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Lauzon.

Le prochain intervenant sur ma liste est M. Kelloway, puis ce sera au tour de M. Barsalou-Duval.

[Traduction]

Vous avez la parole, monsieur Kelloway.

**Mike Kelloway:** Monsieur le président, je vais céder la parole au prochain député, puisque l'on pourrait discuter d'un possible amendement.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Kelloway.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

**Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Pour ce qui est de la motion proposée par mes collègues conservateurs, nous pouvons d'abord faire plusieurs constats à partir des témoignages que nous avons entendus et des choses que nous avons apprises aujourd'hui.

En premier lieu, nous avons appris que la lettre de Mme Freeland datée du 16 juin demandant qu'aucun financement fédéral octroyé à BC Ferries ne serve à acheter des bateaux fabriqués en Chine était de la frime. Cette lettre n'avait aucune valeur, parce qu'au moment où elle a été écrite, le ministre du Logement et de l'Infrastructure

savait déjà que BC Ferries avait obtenu une entente de financement auprès de la Banque de l'infrastructure du Canada, ou BIC. Malgré cela, il semble que le ministre ne lui ait pas demandé de rétro-pédaler ou d'annuler l'entente, et la BIC nous a dit qu'elle irait de l'avant. Par ailleurs, le témoignage du ministre du Logement et de l'Infrastructure était assez confus, et il était difficile de savoir quelle était sa vraie position. Il a dit qu'il était désolé, mais la BIC nous a dit que cela semblait faire son affaire. Nous avons donc bien hâte de savoir ce qu'il en est réellement.

Ensuite, nous avons appris que, malgré les affirmations de la ministre Mélanie Joly selon lesquelles le gouvernement exigera que les grands projets d'infrastructure soient réalisés avec de l'acier et de l'aluminium d'ici, la BIC n'a reçu aucune directive pour favoriser l'achat de produits d'acier et d'aluminium locaux dans les projets d'infrastructure qu'elle finance. Nous avons aussi appris que cela ne dérangeait pas du tout la BIC que le prêt serve à financer des entreprises d'État chinoises, alors que notre secteur de l'acier est soumis à des droits de douane de 50 % de la part des États-Unis.

Monsieur le président, je dirais que cette situation est assez consternante. Il reste encore des zones d'ombre. Il y a certaines contradictions, surtout dans le témoignage du ministre du Logement et de l'Infrastructure, et il manque beaucoup d'informations. Or je pense que la motion des conservateurs nous permettra d'aller chercher plus d'informations. J'aimerais beaucoup voir les contrats et les documents concernant ce prêt. J'aimerais savoir s'il était absolument impossible de rétro-pédaler, comme nous l'ont affirmé les ministres. Cependant, la Banque de l'infrastructure du Canada nous a dit qu'elle n'avait qu'un actionnaire, soit le gouvernement fédéral. La Banque prend les décisions et elle est indépendante, mais, au bout du compte, leur patron est quand même le gouvernement. J'ai donc l'impression que ce gouvernement a manqué de volonté politique pour trouver des solutions aux problèmes auxquels on fait face. En lisant les contrats, la correspondance liée à cette décision et en ayant plus d'avis, nous pourrions faire la lumière sur cette affaire.

J'ai hâte de voir les amendements que pourraient proposer les libéraux, le gouvernement, pour rendre la motion des conservateurs acceptable à leurs yeux. Je suis prêt à appuyer la motion telle quelle, mais je suis aussi disposé à discuter de ce qui pourrait être modifié. J'espère qu'on tirera des leçons de cette situation, parce que, franchement, on assiste à l'improvisation d'un ensemble incohérent de messages, tout comme les décisions qui engagent l'argent des contribuables ne semblent pas concorder avec les paroles du gouvernement. C'est déplorable de voir que la Banque de l'infrastructure du Canada ne semble pas, non plus, privilégier les intérêts nationaux du pays qu'est le Canada. Nous pensons évidemment que la BIC n'aurait jamais dû exister; aujourd'hui, on peut comprendre pourquoi. En effet, on y prend des décisions à huis clos, sans consulter qui que ce soit, et on semble mettre le gouvernement devant le fait accompli, alors que ces décisions ne font pas nécessairement notre affaire.

Je pense donc que nous avons besoin de plus de transparence dans ce dossier.

• (1650)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Kelloway.

**Mike Kelloway:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais proposer un amendement, si c'est possible. Puis-je le lire aux fins du compte rendu?

**Le président:** Allez-y.

**Mike Kelloway:** Je propose d'ajouter, à l'alinéa b), après « tout document non expurgé »: « sauf conformément aux obligations légales et législatives ».

À l'alinéa c), je propose de supprimer « au ministère du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités, y compris le bureau de son ministre responsable, au ministère des Transports, y compris le bureau de sa ministre responsable, au ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile, y compris le bureau de son ministre responsable, au Bureau du Conseil privé et au Cabinet du premier ministre ».

À l'alinéa d), je propose de supprimer « au ministère du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités, y compris le bureau de son ministre responsable, au ministère des Transports, y compris le bureau de sa ministre responsable, au ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile, y compris le bureau de son ministre responsable, au Bureau du Conseil privé et au Cabinet du premier ministre ».

À l'alinéa e), après « dans un format non expurgé », j'ajouterais « sauf conformément aux obligations légales et législatives. »

Nous allons distribuer le document. Ce serait l'essentiel de l'amendement, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Kelloway.

C'est maintenant au tour de M. Albas.

Un moment, monsieur Albas, je vois de la confusion parmi vous. Je veux seulement m'assurer que tout le monde a reçu ce qui a été présenté.

L'avons-nous par écrit?

**La greffière du comité (Tina Miller):** Nous allons distribuer le document. Nous ne l'avons pas encore fait.

**Le président:** Dites-moi si vous avez besoin de quoi que ce soit, et je m'assurerai de vous donner suffisamment de temps.

Monsieur Albas, c'est à vous.

**Dan Albas:** Avant que vous ne jugiez si cet amendement est recevable, monsieur le président, j'aimerais souligner que cela change grandement la nature de la motion, parce que non seulement nous voulons que BC Ferries Incorporated et la BIC rendent des comptes, mais nous savons aussi qu'il y a des contradictions entre ce que les ministres ont dit et fait dans ce dossier.

Enlever d'un coup tous les bureaux des ministres responsables — et il y en a plusieurs — modifie profondément l'objectif de l'ordonnance de production. Selon moi, l'amendement ne devrait pas être reçu.

Monsieur le président, un amendement est jugé recevable seulement s'il change ou modifie légèrement une motion. L'amendement dont il est question ici la modifie beaucoup.

**Le président:** J'aurais tendance à laisser les députés décider de ce qu'ils aimeraient présenter. Si l'amendement est mis aux voix, ils pourront en discuter, puis je pourrai décider si oui ou non c'est... Un autre membre du Comité pourrait proposer quelque chose qui modifie légèrement l'amendement...

**Dan Albas:** J'aimerais seulement que vous jugiez l'amendement recevable. Dans ce cas, nous pourrions examiner d'autres options.

**Le président:** Je le juge recevable. J'aimerais connaître l'opinion des députés.

**Philip Lawrence:** Monsieur le président, je conteste votre décision.

**Le président:** Nous devons passer directement à un vote sur la décision du président, qui juge que l'amendement est recevable. Les gens « en faveur » appuient la décision du président, et les gens « contre » n'appuient pas sa décision.

(La décision du président est rejetée par 5 voix contre 4.)

**Le président:** Nous allons maintenant discuter de la motion principale. Si quelqu'un aimerait proposer un autre amendement — je m'adresse à vous, monsieur Barsalou-Duval — ou un autre changement, quel qu'il soit, ou autre chose, d'autres discussions...

M. Kelloway et M. Lauzon sont sur la liste.

Vous avez la parole, monsieur Albas.

• (1655)

**Dan Albas:** J'aimerais seulement rappeler à tous les députés que nous devons avoir terminé nos travaux à 17 heures. Vous pouvez faire de l'obstruction si vous le voulez, mais nous allons finir par passer au vote.

**Le président:** À titre de précision, M. Albas a raison quand il dit que nous devons régler toutes les questions dont nous sommes saisis, s'il y en a, mais nous avons jusqu'à 17 h 29, parce que nous avons repris à 16 h 29, ce qui nous donne une heure. Ce n'est pas que je ne veux pas terminer...

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

**Stéphane Lauzon:** Merci, monsieur le président.

Depuis 2015, je participe à des réunions de comités et nous proposons des amendements, dont certains sont importants. Cependant, infirmer la décision du président d'accepter un amendement à une motion fait qu'aujourd'hui, on se trouve devant une motion qui ne peut plus être modifiée. Je sens que mes droits sont brimés.

Le Comité a fait une recommandation pour trouver une solution permettant d'arriver à un accord sur l'amendement apporté à la motion initiale. Or voilà qu'on se fait retirer notre droit de parole par l'opposition, qui a la balance du pouvoir.

C'est cela, la politique, n'est-ce pas, monsieur Albas?

S'il le faut, l'amendement sera modifié. J'accepte la proposition de M. Albas, qui nous dit qu'il faut apporter quelques changements. Je suis prêt à apporter des changements et à en discuter, mais je dois absolument consulter mes collègues pour savoir ce qui devrait être modifié dans cet amendement.

En ce qui concerne tout ce qui a été retiré précédemment, j'estime qu'il était important de le faire. Maintenant, si on veut en arriver à un compromis, je dois consulter mes collègues. Je demande donc de faire une pause de quelques minutes afin de revoir l'amendement et d'arriver à une proposition.

[Traduction]

**Le président:** En cinq minutes, croyez-vous que nous pourrions trouver...

**Stéphane Lauzon:** Peut-être que oui, peut-être que non... Je peux parler pendant cinq minutes si vous le voulez.

D'accord, faisons ainsi.

**Le président:** Écoutez, je suis prêt à vous donner cinq minutes.

**Stéphane Lauzon:** D'accord. Je peux répéter ce que j'ai dit dans l'autre langue, si vous le voulez.

**Le président:** De toute façon, quand nous reviendrons...

**Dan Albas:** Écoutez, monsieur le président, si un chien mange votre devoir, vous dites « le chien a mangé mon devoir », et on vous répond que ce n'est pas une bonne excuse. Vous ne pouvez pas dire: « Oui, je vais essayer de convaincre le chien de me le rendre. » C'est ce que vous faites ici, monsieur le président. Le chien a mangé son devoir.

**Le président:** J'ai toujours été convaincu que nous pourrions nous entendre et trouver des solutions. Je vais nous donner cinq minutes pour voir si nous pouvons le faire. Si ce n'est pas possible, nous passerons à autre chose.

Je vais suspendre la séance cinq minutes, chers collègues.

• (1655)

(Pause)

• (1705)

**Le président:** Reprenons; je crois que je vais...

Oui, madame Nguyen.

**Chi Nguyen:** Monsieur le président, c'est amusant et c'est une question de procédure un peu technique pour moi. La motion qui a été présentée ne mentionnait pas de date précise où le Comité devait clore le dossier. La motion qu'a adoptée notre comité disait précisément ceci: « Et immédiatement après la fin des témoignages, que le Comité consacre une heure de travaux pour déterminer des suites qu'il entend donner à cette rencontre et que les questions soulevées soient mises aux voix avant que la séance ne soit levée. »

Cette motion nous donne une heure pour discuter des mesures que nous avons l'intention de prendre. Elle n'impose pas de durée précise à ces discussions. Elle dit simplement que nous ne pouvons pas lever la séance tant que toutes les questions soulevées n'ont pas été mises aux voix.

L'article 116 du Règlement le dit clairement:

Application du Règlement.

(1) Un comité permanent, spécial ou législatif observe le Règlement de la Chambre dans la mesure où il y est applicable, sauf les dispositions relatives à l'élection du Président de la Chambre, à l'appui des motions, à la limite du nombre d'interventions et à la durée des discours.

Fin du débat.

(2)a) Sauf si une limite à la durée d'un débat a été adoptée par le Comité ou par la Chambre, le président d'un comité permanent, spécial ou législatif ne peut mettre fin à un débat alors que des membres présents souhaitent encore y participer. Une décision du président à cet égard ne peut faire l'objet d'un appel au Comité.

Je voulais simplement attirer votre attention sur cela et le mentionner.

**Le président:** C'est une règle. Merci beaucoup, madame Nguyen.

Oui, monsieur Albas.

**Dan Albas:** Nous l'avons confirmé plus tôt. J'avais dit 17 heures, et, si je ne me trompe pas, vous avez dit que la réunion se terminait à 17 h 25.

**Le président:** J'ai dit 17 h 29.

**Dan Albas:** C'était en fait 17 h 29, donc nous avons déjà convenu d'une heure.

**Le président:** Allez y, monsieur Lawrence.

**Philip Lawrence:** Comme l'a dit ma collègue, nous avons convenu que tout serait réglé en une heure, et la fin de cette heure approche rapidement.

[Français]

**Xavier Barsalou-Duval:** J'ai une question à poser aux greffiers quant à la nature de la motion qui est sur la table. Selon mon interprétation, la motion qui est présentement discutée doit être votée...

**Le président:** Monsieur Barsalou-Duval, excusez-moi de vous interrompre.

Les greffiers sont en train de vérifier certaines choses, ce qui fait qu'ils ne peuvent pas vous écouter. Je suis convaincu que votre question est très importante, mais ils m'ont demandé de patienter un moment.

**Xavier Barsalou-Duval:** Leur cerveau est occupé. C'est bon. Je reviendrai à ma question plus tard.

**Le président:** Si vous poursuivez, ils n'auront pas la chance de vous écouter, monsieur Barsalou-Duval. Je vais donc leur laisser le temps de voir exactement de quoi Mme Nguyen parle avant de continuer les discussions.

• (1705)

(Pause)

• (1710)

[Traduction]

**Le président:** Ce que je viens de confirmer avec les greffiers — et ils ont communiqué avec un autre greffier de service chargé de répondre à des questions urgentes —, c'est que, habituellement, le président ne peut pas mettre fin à un débat en cours. Toutefois, dans ce cas-ci, puisque notre comité a adopté une motion qui impose une durée précise au débat, celui-ci doit respecter cette durée.

Cependant, et c'est bien une disposition, le Comité pourrait en décider autrement. Il pourrait revoir sa propre motion et décider qu'il a besoin de discuter davantage du sujet. Dans ce cas-là, nous n'avons pas à voter au plus tard à 17 h 29 si le Comité le décide.

Je donne cette information pour faciliter nos discussions et aller de l'avant.

[Français]

D'accord?

Avez-vous compris, monsieur Barsalou-Duval? Je peux le répéter en français si vous voulez.

**Xavier Barsalou-Duval:** Ce n'est pas nécessaire.

Puis-je poser ma question?

**Le président:** Oui, monsieur Barsalou-Duval, je vous cède la parole.

**Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

C'est une question technique sur laquelle les greffiers vont probablement pouvoir nous donner des éclaircissements.

Présentement, nous débattons de la motion des conservateurs sur la production de documents. D'après ce que j'en comprends, une fois que l'heure allouée sera écoulée, nous allons devoir voter sur cette motion. Cela mettra-t-il fin à tous les sujets qui doivent être traités, ou sera-t-il encore possible de déposer d'autres motions?

Évidemment, d'autres sujets et d'autres motions doivent être traités. Peut-être mes collègues libéraux auront-ils eux aussi d'autres motions à déposer sur la table dont ils voudront discuter. Sera-t-il possible de le faire, ou sommes-nous obligés de débattre seulement de la motion qui a été déposée?

● (1715)

**Le président:** C'est une bonne question.

Avez-vous entendu la question de M. Barsalou-Duval?

On me fait signe que non.

Pourriez-vous répéter votre question, monsieur Barsalou-Duval?

**Xavier Barsalou-Duval:** Oui, monsieur le président.

Selon la motion que le Comité a adoptée, une fois les témoignages terminés, nous disposerons d'une heure pour parler des suites que nous voulons donner à la rencontre, et le Comité doit voter sur cela. Le problème, c'est que nous avons débattu d'une seule motion, alors que d'autres motions pourraient être déposées et discutées.

La question est de savoir si nous aurons la possibilité de déposer d'autres motions et d'en discuter ou si, une fois que le temps alloué à la discussion sera terminé, nous voterons simplement sur celle dont nous sommes saisis, ce qui ferait automatiquement tomber les autres motions, puisqu'elles n'auront pas été déposées sur la table.

**Le président:** Vous pouvez toujours déposer une autre motion, et on en discuterait à une autre rencontre.

Nous pouvons toujours proposer de discuter d'autres questions et présenter d'autres motions. Par exemple, nous pourrions juger, à 17 h 29, que nous n'aurions pas assez de temps pour le faire, et le Comité pourrait voter en faveur d'une ou plusieurs autres rencontres pour en discuter davantage.

[Traduction]

M. Greaves a levé la main, puis ce sera au tour de M. Kelloway qui a aussi levé la main.

**Will Greaves:** Merci, monsieur le président.

J'allais parler de la motion présentée par les conservateurs. Je veux seulement confirmer que c'est bien de celle-là qu'il s'agit actuellement.

**Le président:** Oui.

**Will Greaves:** Merci.

Dans ce cas, voilà ce que j'ai à dire: je n'appuie pas la motion.

Je pense qu'il est très clair, compte tenu de la grande portée de cette motion, que les députés cherchent notamment à organiser une grosse partie de pêche. Le nombre de ministères et de ministres différents énumérés... Même si nous avons eu l'occasion aujourd'hui de parler directement à la ministre des Transports, au ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Communautés et à la haute di-

rection de la BIC et de BC Ferries, nous nous retrouvons tout de même à un point où nos honorables collègues ne semblent pas satisfaits des réponses qu'ils ont reçues. Ils ne semblent pas satisfaits du fait que ces entreprises autonomes ont des relations d'indépendance avec les gouvernements fédéral et provinciaux.

BC Ferries est une entité provinciale qui n'a aucun lien avec le gouvernement fédéral, sauf avec l'autorité réglementaire de Transports Canada. Il semble évident, ici, que nos collègues veulent se servir de BC Ferries comme d'une menace et nuire à l'efficacité future du service et à ses retombées sur la Colombie-Britannique, ses collectivités, son économie et tout cela. Nos collègues sont prêts à mettre cela en jeu pour se faire du capital politique et embarrasser le gouvernement.

Je regrette de le dire, mais cette motion — surtout qu'elle a été présentée par un député qui, comme moi, vient de la Colombie-Britannique — n'est pas dans l'intérêt de notre province. Ce n'est pas une motion qui soutient les infrastructures et les services sur lesquels les Britanno-Colombiens comptent. C'est une motion qui vise à servir les intérêts politiques du parti du député au détriment des Britanno-Colombiens. Selon moi, c'est inacceptable, monsieur le président. À mon avis, c'est une motion irresponsable qui lance ses lignes à l'eau dans une grande partie de pêche, en espérant trouver de l'information supplémentaire à ce qui nous a déjà été fourni au cours des cinq dernières heures et demie.

C'est pourquoi je n'appuie pas la motion, monsieur le président. Je pense qu'elle ralentira les travaux de notre comité plutôt que de nous permettre d'avancer et de terminer l'étude sur laquelle nous nous sommes entendus à notre dernière réunion.

J'espère que mes collègues conviendront que ce n'est pas dans notre intérêt de prolonger ce processus de la façon proposée. Nous devrions plutôt permettre aux analystes et au Comité d'aller de l'avant et de produire un rapport qui expliquera comment nous pourrions, à l'avenir, nous assurer que les décisions en matière d'approvisionnement avec le soutien du gouvernement fédéral sont prises de manière à favoriser l'industrie et les emplois canadiens et à répondre aux besoins essentiels des Canadiens et de nos électeurs, qui s'attendent à ce que nous investissions dans des infrastructures essentielles.

Je vais m'arrêter là. Merci beaucoup, monsieur le président.

● (1720)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Greaves.

C'est à votre tour, monsieur Kelloway.

**Mike Kelloway:** Merci, monsieur le président.

J'allais en parler plus tôt, mais j'ai cédé la parole parce que j'ai cru qu'il y allait avoir un sous-amendement.

Vous savez, au cours des cinq ou six dernières heures, je pense que nous avons eu une excellente occasion d'écouter de nombreuses personnes sur ce sujet précis: madame la ministre Freeland, le ministre du Logement et des Infrastructures et, bien entendu, BC Ferries et la Banque de l'infrastructure. Encore une fois, c'est mon opinion. C'est ma perception, et je n'ai pas vu beaucoup de contradictions.

Ce que j'ai vu, ce sont des choses qui unissaient beaucoup d'entre nous, car nous ne sommes plus où nous étions il y a six mois, quatre mois ou trois mois. Nous semblons être ailleurs jour après jour. Quand vous ouvrez la télévision, que vous regardez Radio-Canada, CTV, Global ou les médias sociaux, les objectifs des États-Unis... Et surtout M. Trump, avec ses tarifs injustes, qui demeure erratique et imprévisible. La seule chose qui est prévisible dans son cas, c'est son imprévisibilité.

Les temps changent, et je crois que chaque témoin l'a bien souligné. Oui, il a été question de dates, de qui savait quoi quand. C'est important, et je le comprends. C'est surtout important pour les gens de la Colombie-Britannique. C'est ce que je comprends à la lumière du discours des membres de l'opposition qui viennent de la Colombie-Britannique, et, bien entendu, des Britanno-Colombiens faisant partie du gouvernement.

Je vois deux ou trois choses. Il semble s'agir d'une motion omnibus qui nous fait partir à la pêche. D'accord, on peut faire cela, mais qu'allons-nous faire pour les Canadiens, pas seulement en tant que gouvernement, mais aussi pour faire face à la situation? Je crois moi aussi que nous devons développer davantage les infrastructures du Canada. Je suis d'avis que davantage de gens doivent travailler dans les bateaux, dans différentes infrastructures, et qu'il ne faut pas simplement envoyer tout cela dans différentes régions, en l'occurrence en Chine. Toutefois, nous comprenons aussi très bien les aspects chronologiques qui nous ont amenés là.

Maintenant, en tant que comité, qu'allons-nous faire? Allons-nous revenir en arrière et tout passer au crible pour déterminer si quelqu'un a dit quelque chose qu'il aurait dû dire le 1<sup>er</sup> juillet ou le 2 juin, ou allons-nous tous convenir que nous devons faire mieux?

Quelles recommandations pouvons-nous faire pour nous assurer de faire mieux, de faire mieux en ce qui concerne nos relations avec différentes entités des provinces, comme BC Ferries? Comment pouvons-nous nous préparer à ce qui n'est pas un rêve, ce qui n'est pas une fantaisie? C'est à dire que nous allons vraiment être maîtres chez nous dans le sens où nous allons créer de la richesse nationale. Qu'allons-nous faire pour que nos industries produisent plus et mieux? Ce sont les recommandations que j'aimerais voir.

Je veux que l'on étudie la situation et que l'on en tire des leçons; je veux bâtir sur ce que l'on aura appris; je pense que c'est ce que les Canadiens veulent que l'on fasse.

Je pense que c'est une bonne chose que l'opposition nous ait amenés ici aujourd'hui, parce que, en réalité, on a éclairci certaines choses. Par exemple, il y a un prêt de 1 milliard de dollars — j'insiste sur le mot « prêt » — dont 690 millions de dollars serviront à la construction des navires et 310 millions de dollars à l'électrification des infrastructures de la Colombie-Britannique. J'aimerais savoir comment nous pouvons maximiser cela, puisque la Colombie-Britannique est le principal bénéficiaire, c'est bien ça?

J'aimerais entre autres savoir ce que nous pouvons faire pour ne pas nous retrouver encore une fois, dans une situation semblable. Comment ces institutions font-elles pour changer rapidement? Notre relation avec les Américains a énormément changé comparativement à ce qu'elle était il y a 12 mois. Que devons-nous faire en tant que pays en ce qui concerne le développement, l'emploi, la nouvelle économie et l'énergie, qu'il s'agisse de pétrole et de gaz ou d'énergie renouvelable?

C'est ce que j'espère voir, et je regarde les gens autour de la table, les gens qui se soucient des intérêts fédéraux, mais aussi des droits et la richesse économique des provinces. Quelles recommandations pouvons-nous faire pour consolider cela compte tenu de ce que nous avons entendu aujourd'hui? C'est l'objectif que j'espère pouvoir atteindre.

• (1725)

Je ne doute pas que, si vous présentez une motion, c'est la vôtre. Je le respecte, mais honnêtement, je ne pense pas que la motion qui a été présentée nous aidera à nous adapter; je ne pense pas qu'elle nous aidera à en tirer des leçons, et je ne pense pas qu'elle va aider les Britanno-Colombiens.

Ce que nous pouvons faire, c'est réfléchir sérieusement aux recommandations que nous pouvons formuler en tant que comité et qui auront une incidence sur l'industrie en Colombie-Britannique, au Québec et dans le Canada atlantique. C'est ce que nous pourrions faire sérieusement.

C'est seulement mon opinion. Elle n'est pas différente de celle d'un conservateur ou d'un bloquiste ni même meilleure, mais les temps ont changé. Notre pays est à la croisée des chemins. Nous devons bien faire les choses. Tirons des leçons et avançons, ou nous pouvons passer cinq, six, sept ou huit réunions à badiner avec importance. Les médias sociaux peuvent dire ce qu'ils veulent. Les théoriciens du complot peuvent dire ce qu'ils veulent, et où en sommes-nous?

Je m'en remets à vous, monsieur le président, et à quiconque a la main levée. Merci.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Kelloway.

Monsieur Albas, vous avez la parole.

**Dan Albas:** Je voulais seulement dire que je trouve intéressant de voir que, alors que les députés refusaient de demander des comptes au gouvernement, comme au bureau des ministres, ils semblent tout à fait d'accord pour partir à la pêche, tant que cela ne concerne pas les bureaux de leurs ministres.

On voit clairement ce qui se passe. Il est clair qu'ils ne veulent tout simplement pas demander à leurs ministres de rendre des comptes. Très bien, mais je vais m'arrêter là, monsieur le président, et dire seulement que les députés conservateurs de l'opposition — je ne parlerai pas du Bloc — semblent préoccupés. Nous voulons en savoir plus, et c'est l'objectif de l'ordonnance de production.

Merci.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Albas.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole.

**Stéphane Lauzon:** Merci, monsieur le président.

Nous nous apprêtons à voter sur la motion. À l'alinéa b), que mon collègue M. Kelloway a proposé de retirer, la motion demande que BC Ferries produise tous les documents décrivant les détails de toutes les options qu'elle a explorées dans le cadre de l'acquisition des navires.

Or, aujourd'hui, les conservateurs ont demandé aux témoins quelle était la différence entre le montant offert par le premier soumissionnaire et le montant offert par le deuxième et par les autres. Les témoins ont alors clairement indiqué qu'ils ne pouvaient pas dévoiler ces détails. Ces renseignements n'ont aucun lien avec l'étude proposée. De plus, pour des raisons liées à la concurrence, il n'est même pas légal de les rendre publics.

Nous savons très bien, et les conservateurs le savent très bien également, que dévoiler de tels renseignements équivaldrait à une pratique déloyale sans lien avec les services que nous rendons aux Canadiens. En suivant un processus rigoureux, on opte pour les offres qui présentent la meilleure valeur marchande. Toutefois, il ne faut pas rendre de tels chiffres publics.

Ce qu'on demande, maintenant, c'est...

[Traduction]

**Dan Albas:** J'invoque le Règlement. Il est 17 h 29. Je pense que, compte tenu de ce qu'a dit le Comité, c'est le temps de passer au vote.

**Le président:** D'accord, passons au vote.

[Français]

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

Tant et aussi longtemps qu'il y a débat, je pense que nous pouvons continuer.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Lauzon, les deux greffières, et un troisième greffier m'ont dit que, à 17 h 29, compte tenu du fait que...

**Stéphane Lauzon:** Je sais, mais puisque nous en discutons, nous pouvons...

**Leslyn Lewis:** J'invoque le Règlement.

**Le président:** Excusez-moi, madame Lewis. M. Lauzon a invoqué le Règlement en premier.

Comme je l'ai expliqué plus tôt, il est clairement indiqué à l'article 116 du Règlement que, si une durée précise a été fixée avant la réunion, il faut la respecter. C'est la seule fois où un débat a une durée précise.

Je peux lire l'article aux fins du compte rendu. Il est inscrit:

Fin du débat.

(2)a) Sauf si une limite à la durée d'un débat a été adoptée par le Comité...

Dans le cas qui nous occupe, c'est fait.

... ou par la Chambre, le président d'un comité permanent, spécial ou législatif ne peut mettre fin à un débat alors que des membres présents souhaitent encore y participer.

Il n'y a qu'une limite à la durée d'un débat, et c'est quand le Comité impose une limite. Dans le cas qui nous occupe, c'était une heure.

Est-ce exact?

• (1730)

**Philip Lawrence:** Monsieur le président, vous avez déjà pris une décision. C'est clair. Passons au vote et finissons-en.

**Le président:** Nous avons communiqué avec un troisième greffier pour avoir une confirmation. N'est ce pas?

**La greffière:** Oui.

**Le président:** C'est ce qui se passe.

**Dan Albas:** J'aimerais que l'on procède à un vote par appel nominal, s'il vous plaît.

**Le président:** Le vote concerne la motion. C'est la seule question dont nous sommes saisis. C'est bien cela?

**Stéphane Lauzon:** Monsieur le président, les conservateurs ont ils invoqué eux aussi le Règlement?

**Le président:** Non, son rappel au Règlement ne tient plus.

**Mike Kelloway:** Excusez-moi, mais j'ai entendu quelqu'un invoquer le Règlement. Pouvez-vous me dire sur quoi je vote et si l'on tient compte du rappel au Règlement?

**Le président:** Je ne pense pas que le rappel au Règlement de Mme Lewis tient toujours.

Corrigez-moi si j'ai tort, madame Lewis.

**Leslyn Lewis:** Non. Cela concernait l'article 116 du Règlement, et vous l'avez souligné. Merci.

**Le président:** D'accord.

Monsieur Kelloway, vous avez toujours la main levée. Invoquez-vous le Règlement?

**Mike Kelloway:** Je n'invoquais pas le Règlement. J'allais présenter un amendement.

**Le président:** Monsieur Kelloway, merci, mais nous n'avons plus de temps.

**Will Greaves:** Excusez-moi, mais est-ce que la greffière pourrait préciser sur quoi on me demande de voter?

**Le président:** Vous votez sur la motion présentée par M. Albas.

**Will Greaves:** Merci pour la précision, monsieur le président.

**Le président:** Nous allons passer à un vote par appel nominal.

(La motion est adoptée par 5 voix contre 4.)

**Le président:** La motion est adoptée.

Cela met fin à la réunion.

Merci.







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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

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

---

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

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

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

---

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