



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 146 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 4 juin 2019

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mardi 4 juin 2019

• (1100)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare la réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la 42^e législature ouverte. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous poursuivons notre étude sur le Fonds national des corridors commerciaux.

En ce qui concerne nos témoins, nous accueillons aujourd'hui Ian Hamilton, président-directeur général de l'Administration portuaire de Hamilton. M. Hamilton comparait par téléconférence. Bienvenue, monsieur Hamilton.

Nous accueillons aussi Stanley Anablak, président de la Kitikmeot Inuit Association. Bienvenue.

Nous accueillons en outre Scott Northey, chef des opérations, et Patrick Duxbury, conseiller aux affaires du Nord, de la Nunavut Resources Corporation.

Monsieur Hamilton, si vous voulez bien commencer, vous avez cinq minutes.

M. Ian Hamilton (président-directeur général, Administration portuaire de Hamilton): D'accord. Parfait. Merci beaucoup.

Bonjour, madame la présidente, et bonjour aux membres du Comité. C'est un grand honneur de comparaître devant le Comité aujourd'hui.

Comme vous l'avez mentionné, je m'appelle Ian Hamilton. Je suis le président-directeur général de l'Administration portuaire de Hamilton. Je suis heureux de revoir bon nombre d'entre vous. Nous avons eu le bonheur de vous amener faire une tournée du port l'année dernière lors de votre passage à Niagara afin que vous puissiez voir directement certaines des industries que nous servons et constater l'importante croissance que nous affichons.

En guise de rappel, Hamilton arrive au septième rang des administrations portuaires du Canada. C'est aussi la plus importante de l'Ontario. En 2018, nous avons connu notre meilleure année de la dernière décennie. Nous avons expédié plus de 11,4 millions de tonnes de fret, évaluées à plus de 3 milliards de dollars. C'est un grand changement comparativement à il y a une décennie, lorsque nous avions affiché un volume de fret similaire; c'était en 2008. À ce moment-là, 76 % des marchandises expédiées étaient liées à l'industrie sidérurgique. Aujourd'hui, ce pourcentage s'élève à près de 54 %.

L'un des principaux facteurs de notre réussite, c'est la croissance affichée par les produits agricoles, le maïs, le blé, le soja, qui sont tous exportés de Hamilton vers des destinations de partout dans le monde.

Cela dit, nous restons une infrastructure de transport clé pour l'important secteur de l'acier de Hamilton, permettant aux entreprises du secteur de l'acier de recevoir des matériaux bruts comme du minerai de fer et du charbon ainsi que des produits finis de l'acier. Le port de Hamilton est aussi la porte d'accès principale de marchandises cruciales pour le marché du Sud de l'Ontario, comme du carburant routier, du sel de voirie, de l'asphalte et des matériaux de construction, et tout cela fait de nous l'entité vraiment diversifiée que nous sommes devenus aujourd'hui.

À Hamilton, nous avons constaté une diversification progressive des cargaisons destinées à l'étranger, y compris du côté des exportations. Le nombre de bâtiments qui font des voyages outre-mer a augmenté de plus de 60 % en 2018, et l'un des principaux facteurs de cette hausse, ce sont les investissements en infrastructure faits dans les installations permettant de manipuler ces matériaux.

Hamilton possède maintenant trois terminaux d'exportation de grains et constitue la plus importante porte pour les exportations de grain du Sud de l'Ontario. Notre principal défi continue d'être la construction de nouvelles installations pour répondre aux demandes du marché, et le Fonds national des corridors commerciaux s'est avéré un outil extrêmement utile pour aider le port de Hamilton à acquérir cette capacité.

En 2018, nous étions extrêmement fiers de recevoir 17,7 millions de dollars par l'intermédiaire du Fonds national des corridors commerciaux. L'APH fournira des fonds de contrepartie connexes, et même plus, grâce à nos fonds, pour soutenir un projet de 40 millions de dollars, ici même à Hamilton, soit le projet de modernisation de Westport. En plus des 40 millions de dollars que nous avons fournis de pair avec le FNCC, nous prévoyons attirer 100 millions de dollars d'investissements de tierces parties.

Le projet se concentre sur la plus vieille section du port de Hamilton, une zone qui a été mise sur pied morceau par morceau sur de nombreuses années, l'infrastructure dans certains cas datant d'il y a plus de 80 ans. Le projet nous permettra de mettre nos murs de quai au niveau des normes actuelles, de façon à augmenter la quantité de marchandise qui transite par les quais de Westport. Nous pourrions aussi prolonger des voies ferroviaires jusqu'à chaque quai, donnant aux utilisateurs du port un choix en matière de mode de transport et une marge de manœuvre. Le projet nous permet aussi de réaligner les rails et de reconfigurer certains des bâtiments, de sorte que nous pourrions accroître notre superficie de plus de 30 acres.

Avec la coopération du personnel de Transports Canada, qui a été fantastique, nous avons peaufiné notre accord de contribution très rapidement et avons pu amorcer les travaux en janvier de cette année. Nous espérons terminer tout le projet d'ici la fin de 2020.

Pas plus tard que cette semaine, nous avons annoncé notre premier résultat en matière de croissance des affaires associé au projet de Westport, un nouvel entrepôt de qualité alimentaire de 56 000 pieds carrés en partenariat avec Fluke transportation. Cette installation nous aidera à servir l'industrie alimentaire de 1 milliard de dollars de Hamilton en créant plus de capacité d'entreposage de qualité alimentaire.

La structure du programme du FNCC nous permet de personnaliser un projet afin de tenir compte d'une caractéristique unique du port de Hamilton et de son rôle au sein du système national des corridors de transport. Je crois que l'une des raisons pour lesquelles tout cela a fonctionné si bien, c'est que l'objectif du Fonds est étroitement aligné avec notre mandat en tant qu'autorité portuaire canadienne, soit de faciliter le commerce et d'agir comme un levier économique. Permettre le commerce grâce à des transports efficaces éprouvés, c'est ce à quoi nous travaillons chaque jour.

L'autre chose qui fait en sorte que le programme FNCC est différent des programmes d'investissement dans l'infrastructure précédents, comme les fonds pour les portes d'entrée, c'est qu'il tient compte des échanges commerciaux uniques qui ont lieu dans la région des Grands Lacs. Contrairement aux ports côtiers où les cargaisons passent par les ports, les marchandises dont s'occupe l'Autorité portuaire de Hamilton et les ports intérieurs sont utilisées dans un rayon de 100 kilomètres du port lui-même. Le port répond ainsi vraiment aux besoins du cœur manufacturier de la région des Grands Lacs ainsi que des agriculteurs, qui expédient toute leur production par Hamilton.

Le programme du FNCC nous a permis de concevoir un projet qui permet de renforcer le système de transport national de la façon qui est la plus logique pour la région des Grands Lacs.

• (1105)

Dans le cadre de la prochaine ronde, l'Administration portuaire de Hamilton a cerné et présenté un autre projet. C'est un projet de plus petite envergure, mais il correspond d'assez près à l'accent mis par le gouvernement sur la diversification des occasions d'exportation du Canada. Le projet permettra de draguer pour dégager une nouvelle cale de halage à côté des terminaux d'exportation de grains du port, ce qui permettra de réduire le délai de chargement des navires. Nous pourrions ainsi exporter davantage de grain de l'Ontario dans les marchés étrangers. C'est un marché où nous continuons de constater une importante occasion de croissance.

L'AECG a ouvert de nouveaux marchés pour les projets canadiens, et le Canada bénéficie d'une des meilleures marques à l'échelle internationale en matière d'aliments sécuritaires et fiables. Une nouvelle capacité d'entreposage de sucre permettra aussi...

La présidente: Monsieur Hamilton, je suis désolé. Je dois vous arrêter. Je suis sûre que vous pourrez formuler vos derniers commentaires durant les questions.

Je vais passer à M. Anablak, président de la Kitikmeot Inuit Association.

M. Stanley Anablak (président, Kitikmeot Inuit Association): Merci beaucoup, madame la présidente.

Bonjour, mesdames et messieurs. Merci de me consacrer de votre temps et de me donner l'occasion de comparaître ce matin.

Je m'appelle Stanley Anablak, et je suis président de la Kitikmeot Inuit Association, aussi appelée la KIA. La KIA est une association inuite régionale dans l'Ouest du Nunavut. Je suis accompagné aujourd'hui de mes collègues pour vous parler de nos points de vue

sur le Fonds national des corridors commerciaux, et surtout en ce qui concerne le projet de route et de port à la baie Grays.

Je représente plus de 6 000 bénéficiaires inuits visés par l'Accord du Nunavut et qui vivent dans cinq collectivités de Kitikmeot. La région de Kitikmeot est la région la moins peuplée du Nunavut. Malheureusement, c'est aussi la région la plus pauvre, qui a désespérément besoin de l'infrastructure de corridor commercial afin de l'aider à transformer son économie. Même si nous n'avons pas reçu de financement de projet, le Fonds national des corridors commerciaux pourrait être utile et approprié pour nous, et l'équipe qui administre le fonds a été professionnelle et utile.

Nous allons cerner les caractéristiques positives du programme dans le cadre de notre exposé. Cependant, puisque rien n'est parfait, nous allons aussi profiter de l'occasion pour formuler certaines suggestions qui permettraient de l'améliorer, surtout pour les régions éloignées comme celles d'où je viens.

À la fin de mars cette année, la KIA a présenté une demande dans le cadre du FNCC. Cette demande est actuellement examinée par les représentants de Transports Canada. La KIA demande 22 millions de dollars pour soutenir des activités à même de permettre l'achèvement du projet de route et de port de la baie Grays afin que ce soit prêt à la mise en œuvre au cours des deux ou trois prochaines années. La route et le port de la baie Grays sont l'occasion d'aménager un corridor commercial la plus avancée dans les territoires du Nord. Je vous renvoie aux cartes que nous avons fournies au Comité.

En résumé, la KIA propose de bâtir un nouveau port en eau profonde dans le golfe Coronation dans le passage du Nord-Ouest. Le port serait relié à une nouvelle route en gravier toutes saisons de 230 kilomètres qui, pour sa part, serait reliée à la route d'hiver actuelle de Tibbett à Contwoyto, une route de glace annuelle qui passe principalement sur des lacs gelés et qui va de près de Yellowknife, dans les Territoires du Nord-Ouest, au site de la mine Jericho, dans l'Ouest du Nunavut.

La route de la baie Grays constituerait le premier lien de transport terrestre permanent entre le Canada et une quelconque partie du Nunavut. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest travaille en étroite collaboration avec nous parce qu'il veut convertir sa route d'hiver en route toutes saisons. Il est favorable à l'occasion d'avoir accès à un port dans le passage du Nord-Ouest qui bénéficierait d'une telle occasion. Nous croyons que notre projet est un projet d'édification de la nation tout comme la construction des chemins de fer canadiens à la fin des années 1800.

La route et le port sont une occasion d'améliorer fondamentalement les conditions économiques et sociales de la population de notre région. Un corridor de transport toutes saisons entre Yellowknife et un port dans le passage du Nord-Ouest améliorerait grandement la faisabilité du point de vue économique de l'exploitation de dépôt minier connu, ce qui serait bénéfique pour tous les gens du Nord et pour l'ensemble du Canada et permettrait de promouvoir l'exploration minière en réduisant les coûts d'accès à une région riche en minéraux, mais grandement sous-exploitée. Un tel projet permettrait d'améliorer de façon importante la qualité de vie des résidents de la région en réduisant de façon importante le coût de réapprovisionnement des collectivités, augmentant ainsi la sécurité alimentaire et réduisant les coûts élevés des biens dans nos collectivités. Ce serait aussi une façon de réduire de façon importante le coût de réapprovisionnement des mines de diamants des Territoires du Nord-Ouest, ce qui permettrait de prolonger la durée de vie de ces mines, lesquelles sont des moteurs importants de l'économie nordique. Le projet créerait aussi une importante présence dans l'Arctique central pour promouvoir la souveraineté canadienne et la sécurité et améliorer la sécurité des voyageurs.

• (1110)

Ce qui nous plaît dans le Fonds national des corridors nationaux, c'est le fait que les groupes autochtones, y compris les Inuits, peuvent présenter des demandes directement sans avoir à passer par leurs gouvernements provinciaux et territoriaux respectifs. Cela fournit aux Autochtones une plus grande autonomie pour réaliser des projets axés sur les priorités régionales.

Nous aimons le fait qu'une enveloppe de financement était prévue au sein du FNCC exclusivement pour des projets des territoires. On aide ainsi à garantir que les gens du Nord n'ont pas à lutter directement pour les rares fonds contre de mégaprojets urbains dans le Sud canadien où il y a beaucoup d'électeurs.

La présidente: Monsieur Anablak, je dois vous interrompre. Je suis sûre que vous pourrez fournir au Comité votre dernière minute de commentaires dans les réponses aux questions.

Nous allons maintenant passer à la Nunavut Resources Corporation et à M. Northey ou M. Duxbury, selon celui qui voudra bien commencer.

M. Scott Northey (chef des opérations, Nunavut Resources Corporation): Merci, madame la présidente. Je vais poursuivre les commentaires de M. Anablak; nous travaillons de façon intégrée.

Nous sommes heureux que le deuxième appel du Fonds national des corridors commerciaux vise exclusivement les projets territoriaux. C'est là une reconnaissance par Transports Canada que les infrastructures commerciales de base dans le Nord accusent un retard important par rapport au reste du pays.

Le fait que les projets d'aéroport en région éloignée soient des projets admissibles nous plaît. Ces installations sont vitales pour nous, et bon nombre d'entre elles comptent des bâtiments délabrés, des systèmes de soutien inadéquats et des pistes en gravier qui rendent de plus en plus difficile l'accès des jets.

Nous apprécions que le FNCC finance des activités qui mèneront à des projets de construction, plutôt que d'exiger que les projets soient déjà prêts à démarrer. La conception des permis et de l'ingénierie des grandes infrastructures dans les régions éloignées du Nord peut coûter beaucoup plus d'argent que des projets équivalents dans le Sud du Canada. Étant donné les ressources financières limitées de nos gouvernements territoriaux et de nos organisations autochtones, très peu de projets pourraient avancer jusqu'au statut de projets prêts à démarrer.

En passant, nous avons tous été très impressionnés par les représentants gouvernementaux de Transports Canada que nous avons rencontrés et qui évaluent nos demandes. Ils ont été très courtois, utiles, positifs et attentionnés dans leurs rapports avec nous.

La Nunavut Resources Corporation est une filiale à part entière de Kitikmeot Inuit Association. En plus de nous occuper d'autres secteurs d'activité, nous avons été chargés par la KIA d'assumer son rôle de promotrice du projet de la baie Grays. À ce titre, nous avons élaboré le modèle opérationnel qui a donné lieu à deux demandes au titre du FNCC, avons servi de principal mode de liaison entre les employés de la KIA et ceux du FNCC.

Comme le président, M. Anablak, l'a énoncé, il y a beaucoup de bonnes choses liées au FNCC. Une autre caractéristique, qui ne figure pas dans les commentaires, c'est que la volonté du FNCC de financer jusqu'à 75 % des coûts d'immobilisations des projets territoriaux est cruciale. Elle reconnaît et reflète le coût élevé des activités dans le Nord ainsi que les difficultés financières auxquelles tous les gouvernements territoriaux font face, donc nous estimons qu'il s'agit d'une caractéristique très positive.

De plus, il y a de nombreux moyens de rendre ce programme meilleur ou plus efficace. Premièrement, de notre point de vue, l'enveloppe de financement totale est beaucoup trop petite et doit être augmentée de façon radicale. C'est devenu très clair dans une séance d'information que nous avons tenue l'an dernier avec les évaluateurs du FNCC, quand ils ont expliqué que notre demande initiale de 415 millions de dollars de financement n'était qu'une parmi plus de 70 demandes où l'on sollicitait plus de 20 milliards de dollars pour appuyer des projets totalisant plus de 70 milliards de dollars.

De toute évidence, le besoin de financement des corridors commerciaux au Canada dépasse de beaucoup les fonds disponibles. Cela vaut aussi pour le caractère inadéquat du financement de fonds réservés de 400 millions de dollars que consacre le FNCC aux projets territoriaux. Le concept pour les projets du Nord est une bonne chose et un bon début. Toutefois, lorsqu'on compare cette affectation destinée aux corridors commerciaux du Nord du Canada aux milliards en investissements consacrés à l'infrastructure que d'autres pays de l'Arctique ont faits au cours des dernières années, tout particulièrement la Russie, cela démontre que nous ne jouons tout simplement pas dans la même ligue.

Deuxièmement, étant donné son budget existant, le FNCC semble mal nommé, puisqu'il donne à penser qu'il peut soutenir de manière considérable le développement des corridors commerciaux. Ce n'est pas tout à fait exact. L'infrastructure commerciale transformationnelle est très coûteuse, et le FNCC n'est pas assez grand, sous sa forme actuelle, pour faire quoi que ce soit de plus que soutenir...

• (1115)

La présidente: Monsieur Northey, puis-je vous arrêter juste une seconde?

Nous devons aller voter. Avons-nous le consentement unanime pour continuer jusqu'à la marque de sept minutes avant le vote?

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Madame la présidente, je proposerais que l'on essaie de s'assurer que chaque parti a la chance de poser des questions avant que l'on parte.

La présidente: Absolument.

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: J'ai demandé aux témoins s'ils veulent rester pour la deuxième heure et se joindre aux autres témoins, pour que tous aient l'occasion de poser leurs questions également, et ils ont accepté.

Mme Kelly Block: Excellent.

La présidente: Monsieur Hamilton, si vous souhaitez rester pour les deux heures complètes de notre réunion, vous êtes le bienvenu, si votre temps le permet.

M. Ian Hamilton: D'accord. Merci.

La présidente: Merci.

D'accord, de retour à M. Northey.

M. Scott Northey: Merci, madame la présidente.

Pour poursuivre sur le deuxième point, nous sommes d'avis que le FNCC n'est pas assez grand sous sa forme actuelle pour faire quoi que ce soit de plus que de soutenir les petits volets de grands projets. Le FNCC peut aider à éliminer les goulots d'étranglement au sein des corridors existants, mais il ne peut pas financer la transformation totale ni le développement de nouveaux corridors commerciaux.

Troisièmement, l'efficacité du FNCC comme source possible de financement pour des projets d'édification de la nation semble avoir été éliminée par le fait que le gouvernement fédéral a affecté trop de capitaux à la Banque de l'infrastructure du Canada. C'est une entité qui semble actuellement incapable de faire quoi que ce soit pour des projets d'édification de la nation dans des régions éloignées. En tant qu'ancien banquier, je sais que l'embauche de banquiers pour superviser des investissements dans des projets d'édification de la nation qui présentent de grands avantages pour les politiques publiques, mais des retombées commerciales médiocres, risque peu de fonctionner, et c'est deux fois plus vrai pour les territoires du Nord. Cela explique peut-être en partie pourquoi la Banque de l'infrastructure semble avoir eu autant de mal à distribuer l'argent. Le temps est peut-être venu de réduire les sommes accordées dans le cadre du programme de la Banque et de les réaffecter au FNCC.

Quatrièmement, un autre point qu'il convient de souligner, c'est que le FNCC ne finance actuellement pas de frais juridiques, point à la ligne. Prise isolément, l'inadmissibilité des frais juridiques est logique, en ce sens que le gouvernement fédéral ne veut probablement pas payer des avocats tiers qui vont se battre contre le Canada pour des questions de permis. Toutefois, cela semble indiquer un manque de connaissance quant à la façon dont les processus de délivrance de permis fonctionnent dans le Nord, particulièrement dans les évaluations environnementales. Au Nunavut, le processus est géré en vertu de la Loi sur l'aménagement du territoire et de l'évaluation des projets au Nunavut, par l'entremise de la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions. Les évaluations environnementales de grands projets au Nunavut s'assortissent d'un volet juridique important. Les promoteurs ont besoin de conseillers juridiques pour les aider à guider leurs projets dans les méandres des processus législatifs de délivrance de permis qui font intervenir des revendications territoriales. Le refus de financer les frais juridiques cause une réelle pression sur les ressources limitées des groupes autochtones, comme la KIA, qui veulent être des promoteurs de projets de corridors commerciaux. Nous recommandons que des frais juridiques raisonnables pour les promoteurs territoriaux soient inclus en tant que dépenses admissibles au titre du FNCC à l'avenir.

Cinquièmement, nous comprenons que l'affectation territoriale des fonds du FNCC a été raffinée de façon à inclure les régions nordiques et éloignées des provinces. Cette mesure nous semble aussi contre-productive. Nous comprenons que l'intention de l'affectation nordique territoriale était de donner aux territoires une longueur d'avance étant donné leur situation financière difficile. Pour les gouvernements territoriaux, les revenus autonomes sont inférieurs à ceux des provinces, et leur capacité financière est inhibée

d'avantage par une faible base de population et une limite imposée par le gouvernement fédéral sur le montant des prêts que peut demander un gouvernement territorial.

• (1120)

La présidente: Je suis désolée, monsieur Northey, je vais devoir vous interrompre ici. Merci beaucoup.

Nous passons à Mme Block, pour six minutes.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je tiens à remercier nos témoins de se joindre à nous aujourd'hui. Je suis heureuse d'avoir l'occasion de parler du Fonds national des corridors territoriaux et d'entendre vos points de vue à ce sujet.

Je sais que le rapport Emerson s'est penché sur un certain nombre de recommandations liées à de nombreux paragraphes, dans le chapitre 4 du rapport, et la première recommandation est le sous-alinéa 1b)(iii), qui portait sur le projet dont vous avez parlé, monsieur Anablak. Je sais que vous avez mentionné avoir proposé au FNCC un projet de 22 millions de dollars pour faire en sorte que le projet élargi soit prêt à démarrer quand le temps serait venu de présenter une demande.

Je crois savoir que votre projet s'est vu refuser du financement au départ par l'intermédiaire de ce Fonds. Est-ce exact?

M. Stanley Anablak: Oui, c'est exact, madame. Au premier tour, il n'y avait juste pas assez de fonds pour le projet, et nous avions demandé le montant total. Nous n'étions pas certains au sujet de l'échelonnement après le premier tour, et nous avons rencontré de nouveau les représentants de Transports Canada, qui ont dit que cela aiderait. Donc, c'est ce que nous avons fait; nous avons abaissé la somme à 22 millions de dollars. Nous attendons en ce moment une réponse.

Mme Kelly Block: Excellent, merci.

Je vous remercie des commentaires sur le fait qu'il y a un déficit important au chapitre des infrastructures dans le Nord. En ce moment, je crois que ce sont 400 millions de dollars qui ont été attribués à des infrastructures dans le Nord, à partir d'un fonds de 2 milliards de dollars qui est censé se prolonger sur les 10 prochaines années. Quand vous nous dites que l'enveloppe de financement totale dans le Nord... le nombre de demandes... aurait totalisé environ 70 milliards de dollars — je crois que c'est ce que vous avez dit — il est évident que nous avons complètement sous-estimé les besoins en développement d'infrastructures dans le Nord.

Monsieur Anablak, je me demande si vous pourriez me dire ceci: qu'est-ce qu'un projet comme le vôtre ferait pour répondre à ce qui a été décrit comme les priorités du Fonds? Comment votre projet se montre-t-il à la hauteur de ces priorités?

M. Stanley Anablak: Je vais demander à M. Duxbury de répondre à cette question pour moi.

M. Patrick Duxbury (conseiller aux affaires du Nord, Nunavut Resources Corporation): En ce qui concerne notre projet et la façon dont il s'aligne sur les divers critères, il s'aligne très bien. Fondamentalement, le projet de la route et du port de la baie Grays est expressément un projet de corridor commercial. Il répond à tous les critères, en ce sens qu'il crée de nouvelles possibilités de diversifier une région économique — dans notre cas, le Nord du Canada, et tout particulièrement la province géologique des Esclaves, qui s'est révélée une région riche en minéraux, mais qui fait face à d'énormes défis en raison de l'absence d'infrastructure faisant la promotion du développement économique. Dans ce cas, il est très fortement aligné sur les critères à l'échelle nationale.

Par rapport aux critères concernant le Nord, qui comprennent un sous-ensemble de critères, c'est aussi très bien. En partie, parce que le développement économique va profiter aux gens de la région de Kitikmeot et des régions adjacentes en tout premier lieu. Le projet répond aussi aux questions entourant la sécurité et l'amélioration du transport de façon générale dans une région où très peu de services sont offerts. Il n'y a pas de ports en eau profonde dans cette région. Les installations de recherche et de sauvetage sont extrêmement limitées. Il y a très peu de possibilités de fournir des services à l'échelle de la région en ce moment, mis à part à l'échelon communautaire, et les services ne seront pas efficaces, dans l'avenir, quand vous avez par exemple des navires de croisière sur lesquels naviguent 1 000 personnes et aucune capacité d'intervention en cas d'urgence. C'est déjà arrivé il y a quelques années. Nous estimons que, à mesure que le nombre de personnes qui voyagent dans ces régions augmentera, nous devons mettre en place cette capacité d'intervention. En plus du corridor commercial, ce projet permettra d'optimiser les débouchés économiques du développement régional ici.

• (1125)

Mme Kelly Block: Merci.

Il ne me reste qu'une minute, donc très rapidement, je vous remercie de l'observation que vous avez faite au sujet de la Banque de l'infrastructure et de la possibilité de rediriger une partie du financement vers le FNCC. Je me demande si vous seriez disposé à nous fournir les recommandations que vous avez. Si vous pouviez les fournir au Comité, nous pourrions les avoir en main et les examiner.

M. Scott Northey: Je le ferai avec plaisir.

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Monsieur Badawey, vous avez six minutes.

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

Je vais demander à M. Hamilton, puisqu'il attend très patiemment, de répondre à quelques questions. Cela lui donnera aussi l'occasion de terminer sa déclaration liminaire, qui donnera suite à cette discussion, je l'espère.

Monsieur Hamilton, nous avons eu l'occasion de visiter la partie centrale du Canada ainsi que l'Ouest, et nous entendons parler de l'Est. Nous avons discuté de l'intégration de la logistique de distribution et abordé plus en détail les investissements de soutien; je soulignerais les stratégies sur les corridors commerciaux de 2019. Sur ce, j'aimerais ouvrir avec vous la discussion sur la région du Niagara, et, bien sûr, au sujet du corridor du canal du Canada, qui est le canal Welland. Quels investissements sont imminents pour renforcer ce corridor commercial et le moderniser en tant que carrefour multimodal?

M. Ian Hamilton: [*Inaudible*] fonctionne très bien dans le cadre de son mandat relatif au déplacement des navires du lac Érié vers le lac Ontario et inversement. Le problème, c'est que les navires n'ont pas vraiment la possibilité de s'arrêter dans la région de Niagara, et il n'existe pas de gare maritime adéquate ni de liens ferroviaires et routiers permettant aux entreprises d'utiliser ces services. Les navires arrivent de l'Ontario au lac Érié et du lac Érié en Ontario, mais la possibilité d'attirer des entreprises dans la région de Niagara et de servir les entreprises existantes dans la région aujourd'hui...

Les entreprises ne réalisent pas leur potentiel. Tout simplement, il n'y a pas eu d'investissement dans les murs de quai. Il n'y a pas eu d'investissement dans les liens ferroviaires. Le réseau routier doit

être renforcé pour desservir cette zone, toutes les possibilités pour... et s'harmoniser parfaitement avec le Fonds national des corridors commerciaux.

M. Vance Badawey: Monsieur Hamilton, existe-t-il actuellement des possibilités, ou des « projets », pour utiliser ce terme, associés aux stratégies en cours dans les villes de Hamilton et de Niagara? Y a-t-il actuellement des discussions sur les investissements spécifiques qui peuvent effectivement être réalisés, que ce soit dans les domaines routier, ferroviaire, maritime ou aérien?

M. Ian Hamilton: À ce stade, il y en a probablement un au premier plan. Je pense que la première étape dans la création d'un corridor commercial, un corridor commercial routier, entre la région du Grand Toronto et la région de Niagara, est un très bon projet, et je pense que la région de Niagara a lancé ce projet.

En ce qui concerne l'aménagement des murs de quai et des zones de ce type, cela relève actuellement du contrôle de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent. Je ne crois pas qu'il y ait eu beaucoup de demandes pour ces projets, pour des investissements dans ce domaine, et je pense que c'est une excellente occasion d'élargir l'accès.

M. Vance Badawey: À propos du partenariat entre Niagara et Hamilton et, dans une certaine mesure, même Oshawa, qui constitue en quelque sorte un pôle économique des ports de la province de l'Ontario, pouvez-vous nous dire comment le Fonds national des corridors commerciaux ajoutera réellement quelque chose encore une fois aux stratégies globales que vous-même et vos partenaires créez?

M. Ian Hamilton: Malheureusement — et vous êtes dans le domaine, alors vous vous en rendez compte —, l'un des plus gros problèmes que nous avons à l'heure actuelle dans la région du Grand Toronto est la congestion. Les voies navigables autour de la RGTH, la région du Grand Toronto et de Hamilton, et de Niagara sont sous-utilisées. Nous croyons fermement qu'en mettant en place ces infrastructures et interfaces de transport, nous pourrions mieux exploiter ce potentiel maritime.

Nous pensons qu'en associant tous les éléments d'actif et en créant un modèle de port régional, nous serons mieux à même de contrôler les axes et d'examiner de manière stratégique de nouveaux produits et services afin de mieux transporter nos marchandises de manière rentable.

M. Vance Badawey: Si on regarde d'Oshawa vers la région du Grand Toronto, en provenance de Montréal, ainsi que vers Hamilton et Niagara, constatez-vous que beaucoup de produits fabriqués au Canada sortent non seulement des ports du Canada, mais sont transportés jusqu'à la frontière et expédiés à partir de ports américains, puis à destination de l'Union européenne et d'autres pays dans le monde entier?

• (1130)

M. Ian Hamilton: Oui, et le type de service de minijonction en l'occurrence fait probablement en sorte que la cargaison passe trop de temps en transport terrestre avant de pouvoir accéder aux gares maritimes. De même, comme vous l'avez dit, aller de la côte Est jusqu'aux États-Unis tout en allant même jusqu'à la côte Est du Canada signifie que la cargaison a traversé toute la région du Sud de l'Ontario jusqu'à ces ports par transport terrestre, ce qui ajoute au problème de la congestion, et dans beaucoup de cas, il est effectué par camion.

En améliorant l'infrastructure dans l'ensemble du Sud de l'Ontario, je pense que nous pourrions convertir ce système de transport terrestre en transport maritime, améliorant ainsi l'empreinte environnementale et réduisant les coûts.

M. Vance Badawey: Merci.

La présidente: Monsieur Aubin, la parole est à vous.

[Français]

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

Je remercie chacun des invités d'être parmi nous.

Je ne poserai pas beaucoup de questions sur la valeur des projets que vous présentez, parce qu'ils parlent d'eux-mêmes, mais j'ai beaucoup de questions sur la façon dont vous percevez le programme et la façon dont il vous accompagne.

Je vais commencer par M. Hamilton.

Quand je lis la description du projet pour lequel vous avez reçu du financement, je trouve qu'il ressemble étrangement à des projets qui se sont faits à Trois-Rivières, entre autres.

Depuis le début de cette étude, une des remarques qui reviennent constamment est qu'il est difficile de rendre fluide chacun des corridors économiques. Or les projets qui sont présentés sont des projets d'entreprise. Dans le cas du port de Hamilton, par exemple, on parle de trouver des façons d'augmenter son efficacité, sa capacité, son rendement. Je ne vois pas de concertation entre les divers intervenants d'un corridor économique pour atteindre cette fluidité. Chacun semble travailler en vase clos, parce qu'il doit présenter un projet dans sa cour.

Ne serait-il pas préférable que des organismes ou des regroupements présentent des projets qui visent la fluidité, c'est-à-dire la capacité de la marchandise de se déplacer de façon rapide et efficace d'un bout à l'autre de la chaîne?

[Traduction]

M. Ian Hamilton: Merci. Je pense que vous soulevez une bonne question, car nous voyons bien qu'il existe des vases clos pour les différents modes de transport. Au nom de la communauté portuaire, je pense qu'au fur et à mesure que nous évoluerons en tant que ports, nous nous rendons compte que nous devons être des centres multimodaux. Par exemple, à propos du projet de Hamilton, nous avons travaillé en étroite collaboration avec le secteur ferroviaire. L'un des éléments clés du projet consistait à améliorer l'accessibilité ferroviaire au port et cette interface avec le milieu maritime.

Vous soulevez un point important, et je pense qu'un certain nombre de groupes différents tentent actuellement de relier les modes de transport. Cependant, à ce stade-ci, vous avez raison de dire qu'il y a eu beaucoup de réflexion en vase clos et que le FNCC pourrait peut-être changer de structure ou quelqu'un pourrait demander au Fonds de créer quelque chose qui nous permette de nous regrouper. Aujourd'hui, il est très spécifique: l'entité qui présente une demande doit fournir les fonds de contrepartie plutôt que de représenter un conglomerat de fonds différents.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci beaucoup.

Monsieur Anablak, selon ce que j'ai compris tantôt, vous avez dit que vous aviez essayé un refus lors de votre première demande, alors que vous aviez présenté le projet dans son entièreté. En effet, les fonds ne permettaient pas d'aller de l'avant. On vous a alors suggéré de présenter votre projet de nouveau, mais par étapes.

J'ai un problème quant au Fonds. Le gouvernement a annoncé un montant de 2 milliards de dollars, ce qui est un chiffre assez substantiel et ronflant. Par contre, cette somme est répartie sur une période de 11 ans, ce qui fait qu'on se retrouve exactement devant la situation que vous vivez.

Ne serait-il pas préférable que le gouvernement assume sa décision d'investir 2 milliards de dollars et qu'il le fasse sur deux ans, plutôt que de vous demander de revenir à la charge chaque année, un petit bout de projet à la fois? Le montant global demeurerait le même.

[Traduction]

M. Stanley Anablak: Merci, monsieur.

Oui, nous préférierions demander le montant total au lieu de revenir chaque année afin d'obtenir plus de fonds.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci. Votre réponse est brève mais claire.

J'ai une autre question. J'ai étudié votre projet. Vous avez parlé du port en eaux profondes dans le golfe Coronation, dans le passage du Nord-Ouest. Vous avez aussi parlé d'une route de glace qui relierait ce port à des communautés plus au sud.

Or, il y a quelques semaines, on apprenait que le Nord canadien se réchauffait deux fois plus vite que le Sud. Dans pareil cas, est-ce que cette route de glace est vraiment une infrastructure envisageable à moyen et à long termes? Pendant combien de mois par année cette route de glace peut-elle être utilisée?

● (1135)

[Traduction]

M. Scott Northey: Nous prévoyons construire une route praticable en tout temps, mais celle-ci sera reliée à une route d'hiver. La route d'hiver se trouve dans les Territoires du Nord-Ouest, et les responsables cherchent à convertir leur route d'hiver en une route praticable toute l'année pour les raisons que vous avez évoquées. Leur route d'hiver pouvant être empruntée pendant une période qui raccourcit chaque année, ils reconnaissent donc qu'il n'est pas très utile de devoir la remplacer chaque année pendant une saison de six semaines... vous avez raison.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci de cet éclaircissement supplémentaire.

J'aurais aimé que le Comité aille visiter le Nord. Vous vivez une réalité d'exception, et les personnes qui ont passé leur vie dans le Sud la perçoivent mal.

Outre sa bonification de 400 millions de dollars, l'enveloppe financière propre au Nord vous permet-elle de concurrencer les gens du Sud?

[Traduction]

M. Scott Northey: La réponse courte est oui. Généralement, le fait d'être admissibles à un bassin distinct... il nous est très utile de nous assurer que nous avons au moins accès à quelque chose.

Dans la plupart des autres programmes — nous avons présenté une demande au titre du Fonds Chantiers Canada, par exemple —, nous avons été regroupés avec des projets à Toronto, à London et à Waterloo, et il a été très difficile de faire passer notre message dans le contexte de tous les projets de réduction de la congestion qui étaient alors présentés. Le fait qu'il existe une allocation territoriale spécifique où tout le monde est exactement dans la même situation... Nous sommes en concurrence pour des fonds limités, mais au moins nous sommes en mesure de nous faire concurrence au lieu de devoir rivaliser avec les mégaprojets qui viennent du Sud. C'était une bonne question. Je vous remercie.

La présidente: Merci beaucoup.

Je suis désolée, monsieur Aubin, votre temps est écoulé.

C'est au tour de M. Iacono.

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, madame la présidente.

Monsieur Stanley, dans votre déclaration liminaire, vous avez mentionné le fait que les collectivités éloignées ne peuvent pas concurrencer ou éprouvent des difficultés avec les collectivités urbaines. Êtes-vous au courant du projet d'appel de propositions pour le Nord?

M. Stanley Anablak: Non.

M. Angelo Iacono: Le but de l'appel de propositions pour le Nord est de financer des projets qui amélioreront la sécurité, favoriseront le développement économique et social et tireront parti des investissements existants dans les territoires. La date limite pour proposer des projets était le 29 mars 2019. Étiez-vous au courant?

M. Stanley Anablak: C'est le FNCC, je crois.

M. Angelo Iacono: Oui. Avez-vous présenté une demande à ce titre?

M. Stanley Anablak: Oui, nous l'avons fait.

[Français]

M. Angelo Iacono: Selon vous, comment le Fonds national des corridors commerciaux pourrait-il être amélioré afin de répondre aux réalités des communautés nordiques du Canada?

[Traduction]

M. Scott Northey: Il doit être plus vaste, beaucoup plus vaste. Dans le cadre d'un projet, notre demande initiale s'élevait à 415 millions de dollars, tandis que l'allocation territoriale était de 400 millions de dollars. Nous n'avons pas vraiment accès à ce que propose actuellement la Banque de l'infrastructure, car elle recherche des projets générant des rendements commerciaux au cours des premières années, ce qu'il nous est impossible de réaliser les premières années. Nous pensons que dans tout projet d'édification d'une nation, vous devez avoir une vision à long terme. Il faut penser que, à long terme, ce serait une bonne chose.

Notre projet générera également d'importantes recettes fiscales, car il va stimuler d'autres projets de développement financés par emprunt, mais la Banque ne peut pas en tenir compte dans son analyse, car elle ne peut pas refléter cela aux investisseurs.

Il s'agit en réalité du seul programme au titre duquel nous pouvons présenter une demande, et il en va de même pour tous les projets territoriaux. Je vous réponds donc simplement qu'il doit être beaucoup plus vaste.

M. Angelo Iacono: Merci.

Je vais laisser le temps qu'il me reste à mon collègue, M. Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci.

Lorsque vous parlez de vos besoins en infrastructure, la liste des priorités semble être fondée sur le modèle de financement, c'est-à-dire combien d'argent vous pouvez obtenir sur quelle période. Si on vous octroyait le montant d'argent désiré, quelles que soient les exigences, quelle serait votre liste de priorités?

M. Scott Northey: De notre point de vue régional, c'est la priorité. Cela nous permet au moins de nous relier au Sud selon les saisons. Cela nous donne accès à un ensemble de gisements connus à l'intérieur du continent qui sont actuellement inaccessibles et dont l'accès est très coûteux; il est possible uniquement par hélicoptère. L'idée est de stimuler le développement économique au profit des bénéficiaires, les bénéficiaires de Stanley, et de créer des emplois et des débouchés pour les entreprises. C'est pourquoi il s'agit de la plus grande occasion de promouvoir le développement économique. D'autres choses peuvent être en quelque sorte des ajouts et des compléments partout sur les lieux, mais cela aura l'impact le plus important par rapport à tout autre projet proposé à Kitikmeot.

• (1140)

La présidente: D'accord, merci beaucoup.

Il reste six minutes avant le vote. Je vais donc suspendre la séance maintenant. Nous reviendrons immédiatement après le vote. Je vous remercie.

• (1140)

(Pause)

• (1200)

La présidente: Nous reprenons nos travaux.

Merci à nos témoins précédents d'être restés environ une heure afin que, si le Comité a des questions, vous soyez toujours là.

Avec nous par vidéoconférence depuis Vancouver, nous avons Peter Xotta, vice-président, Planification et opérations de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

Nous accueillons Allison Field, directrice, Communications et relations gouvernementales de la Western Canadian Short Line Railway Association.

Lisa Baratta, vice-présidente du Western Transportation Advisory Council, est avec nous par vidéoconférence depuis Vancouver.

Nous cédon maintenant la parole à M. Xotta. Vous disposez de cinq minutes.

M. Peter Xotta (vice-président, Planification et opérations, Administration portuaire Vancouver-Fraser): Bonjour, tout le monde. Je vous remercie de nous avoir invités à comparaître aujourd'hui. Comme on l'a indiqué, je m'appelle Peter Xotta. Je suis le VP de la planification et des opérations de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, l'organisme responsable de l'intendance au Port de Vancouver. Nous avons pour mandat de faciliter les échanges commerciaux du pays par l'intermédiaire du plus grand port au Canada. Nous le faisons tout en assurant la sécurité et la protection environnementale et en tenant compte des collectivités locales.

L'an dernier, le port a permis des échanges commerciaux de 147 millions de tonnes métriques, une augmentation de 3,5 % par rapport à 2017. De fait, les volumes de marchandises qui passent par Vancouver atteignent des sommets records depuis maintenant un certain nombre d'années, tendance qui devrait se poursuivre à un rythme d'environ 3,6 % par année. Pratiquement tous les secteurs desservis par le port ont connu des augmentations en 2018, et plus particulièrement d'importants secteurs d'exportations comme les produits agricoles, les fertilisants et le charbon sidérurgique.

Cette importante croissance prévue et le fait que l'on compte sur Vancouver pour être le port de l'Ouest du Canada entraînent des problèmes croissants liés à la forte demande et aux importantes pressions exercées sur notre infrastructure régionale. Afin de réagir à cette situation, l'autorité portuaire, en partenariat avec d'autres membres du Gateway Transportation Collaboration Forum, une tribune locale qui comprend l'autorité portuaire, TransLink, le ministère des Transports de la Colombie-Britannique, Transports Canada et des membres du secteur privé représentés par le Greater Vancouver Gateway Council, travaille à l'élaboration de l'initiative Greater Vancouver Gateway 2030. Il s'agit de notre stratégie commune d'investissement dans l'infrastructure intelligente. Elle est orientée par l'engagement du gouvernement du Canada à l'égard du renforcement des corridors commerciaux dans le but d'accroître le commerce et l'accès aux marchés mondiaux. Essentiellement, il s'agit de notre réaction au défi Transports 2030 lancé par le ministre Garneau.

Près de 40 projets recensés dans la stratégie sont conçus pour offrir une plus grande capacité ferroviaire et des améliorations au chapitre de la fluidité qui contribueront directement à l'intensification des opérations portuaires dans leur ensemble, ainsi qu'à l'accroissement de la productivité dans ce cadre.

Au-delà du commerce, ces projets ont été conçus pour avoir des conséquences positives sur les collectivités locales et sur notre environnement. L'élimination des retards aux passages à niveau améliorera la mobilité des navetteurs et du fret, facilitera l'accès aux piétons et aux cyclistes et améliorera la qualité de vie des résidents du Grand Vancouver grâce à des réductions du bruit et des émissions.

Au printemps 2018, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il apporterait une contribution de plus de 220 millions de dollars à des projets recensés dans le cadre de notre initiative Gateway 2030 par le truchement du Fonds national des corridors commerciaux. Plus tôt cette année, nous avons demandé un financement supplémentaire pour appuyer des projets additionnels. On attend que des décisions soient prises à cet égard.

Nous apprécions l'appui du gouvernement fédéral à l'égard de cette initiative, et nous avons espoir qu'il continuera de s'y intéresser afin de garantir que ces projets d'infrastructure essentiels seront menés à bien. Sans le Fonds national des corridors commerciaux, rien de tout cela ne se produirait.

On prévoit que la croissance des échanges commerciaux effectués par les portes d'entrée du Canada — Vancouver en particulier — se poursuivra à moyen terme et probablement à long terme. Notre réaction à cette incroyable occasion et aux défis qui s'y rattachent doit également être à long terme. Le refinancement des programmes d'infrastructure du Canada qui favorisent le commerce est important pour l'atteinte de nos objectifs commerciaux.

De bien des manières, les problèmes liés à la demande ne sont pas une mauvaise chose. Toutefois, les conséquences d'une réaction inadéquate sont très graves. Sans financement fédéral pour soutenir notre capacité de répondre à la demande, nous risquons la dépréciation du Canada comme partenaire commercial et endroit où investir. Une telle perte s'assortirait d'un coût accru pour les entreprises et les consommateurs canadiens et nuirait surtout à la classe moyenne.

L'investissement financier accessible par le truchement du Fonds national des corridors commerciaux est absolument essentiel pour que les projets recensés dans le cadre de notre initiative Greater Vancouver Gateway 2030 soient achevés. Le soutien financier de

ces projets par le secteur privé est motivé et peut-être accéléré par des programmes d'incitatifs à durée limitée et fondés sur le mérite offerts dans le cadre du programme national des corridors commerciaux.

En termes simples, les projets d'infrastructure nécessaires qui appuient les objectifs commerciaux du Canada ne peuvent pas aller de l'avant sans le Fonds national des corridors commerciaux ou des fonds semblables. Afin d'accélérer davantage la réaction, le gouvernement pourrait envisager des taux de cotisation plus élevés dans les corridors commerciaux cruciaux afin d'offrir un plus grand incitatif à l'égard de fonds de contrepartie.

En résumé, c'est inévitable: il faut améliorer l'infrastructure pour assurer la fluidité de la chaîne d'approvisionnement afin que le port de l'Ouest du Canada — le plus grand port du pays — puisse demeurer fort et compétitif face à cette croissance prévue.

Encore une fois — et en résumé —, nous sommes reconnaissants du soutien que nous avons reçu jusqu'ici par le truchement du Fonds national des corridors commerciaux et de la manière dont il nous a aidés à travailler pour profiter des possibilités et relever les défis que présente la croissance du commerce au pays.

Merci.

• (1205)

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons à la Western Canadian Short Line Railway Association.

Madame Field, vous disposez de cinq minutes; allez-y.

Mme Allison Field (directrice, Communications et relations gouvernementales, Western Canadian Short Line Railway Association): Bonjour, madame la présidente, mesdames et messieurs les députés. Je vous remercie de m'accueillir aujourd'hui et d'être disposés à écouter le récit de l'expérience de la Western Canadian Short Line Railway Association en ce qui concerne le Fonds national des corridors commerciaux. Nous vous en sommes vraiment reconnaissants.

Comme vous le savez, notre association est un organisme sans but lucratif regroupant des membres qui représentent 17 lignes ferroviaires sur de courtes distances de partout dans l'Ouest du Canada. Nous exploitons 26 % de la voie ferrée de la Saskatchewan, et nous possédons des centaines de kilomètres au Manitoba et en Alberta. Nous transportons du grain, des légumineuses, des fertilisants, du GPL, du diesel, du propane, du sable de fractionnement et du gravier. Nous comptons parmi nos clients Viterra, Pioneer, ETG, G3, AGT, JGL, Paterson, Superior Pulses, Scoular, ADM, etc.

Le succès du réseau de transport national est l'essentiel pour nos clients et pour nous-mêmes. J'aborderai rapidement quatre éléments.

Tout d'abord, il y a le processus général relatif au FNCC. Les responsables de sept de nos lignes ferroviaires sur de courtes distances ont présenté une demande. Dans trois cas, le processus s'est arrêté à l'étape de la déclaration d'intérêt. Dans les quatre autres cas, une entreprise a décidé de ne pas présenter de proposition de projet complète, alors nous en avons trois qui ont réussi à suivre le processus en entier. Nous devrions avoir des nouvelles sous peu au sujet de deux des propositions, puis au sujet d'une autre d'ici les quatre prochaines semaines environ. Alors, pour l'instant, je ne suis pas certaine de savoir quels sont les résultats pour nous.

Dans l'ensemble, nous avons trouvé que le processus était vraiment bien organisé. Il était très rapide. Les fonds étaient limités, mais tout était généralement assez bien organisé, et le personnel de Transports Canada nous a été incroyablement utile tout au long du processus.

Le processus a été très difficile pour certaines de nos lignes ferroviaires sur de courtes distances, car, évidemment, nous avons de la difficulté à recueillir des fonds. Par exemple, les responsables de l'une d'entre elles se sont adressés à une banque de développement économique afin de tenter d'obtenir un financement de contrepartie de 50 %. La banque établissait la valeur du chemin de fer à 50 % de la valeur de ses terres, et ce sont évidemment de petites bandes qui n'ont donc pas une très grande valeur. C'était vraiment un gros problème. Nous disposions d'un très court délai en ce qui concerne le FNCC pour trouver la moitié des fonds, et cela a été impossible pour un grand nombre de nos lignes ferroviaires sur de courtes distances, et ce, même si ces projets auraient probablement été très bons pour ce fonds.

Le processus a également produit des résultats inattendus. Le CN et le CP donnaient l'impression qu'ils allaient prendre part à plusieurs de nos projets, puis, à la dernière minute, ils ont décidé de se retirer. Les responsables des lignes ferroviaires sur de courtes distances ont trouvé d'autres moyens de se procurer les fonds et de continuer, mais le résultat inattendu a été qu'ils vont maintenant payer pour des projets qui profitent considérablement au CN et au CP ainsi qu'aux partenaires de classe I, plutôt que de nécessairement leur profiter à eux-mêmes seulement, et ce, même si ces partenaires ne leur ont fourni aucun financement.

À nos yeux, le FNCC sera fantastique pour les quelques lignes ferroviaires qui sont en mesure d'en profiter, mais, en réalité, nous avons de grands besoins en infrastructures qui ne sont pas comblés. Selon moi, il aurait été vraiment utile que davantage de consultations soient tenues avant le début du processus afin que l'on puisse peut-être seulement modifier certaines des façons dont il a été conçu et faire en sorte qu'un plus grand nombre de nos entreprises de lignes ferroviaires sur de courtes distances soient en mesure d'accéder aux fonds.

Récemment, plusieurs rapports — le rapport d'examen de la Loi sur les transports au Canada, le rapport d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire et le rapport publié en 2019 par le comité permanent des finances — ont laissé entendre qu'un financement à long terme et durable serait accordé aux lignes ferroviaires sur de courtes distances, pour des motifs économiques et pour des raisons de sécurité. Il semble que la réaction à ces rapports a été l'établissement du FNCC et du PASF, mais ni l'un ni l'autre n'a vraiment donné suite à ces recommandations. Le Fonds national des corridors commerciaux est excellent pour les quelques entreprises qui mettent en œuvre de grands projets qu'elles peuvent financer, mais, en réalité, nos problèmes sont plus importants que cela. Le PASF n'est destiné qu'aux passages à niveau, alors il ne nous aide pas vraiment du point de vue de la sécurité. Nous sommes réellement reconnaissants à l'égard du Fonds national des corridors commerciaux et du financement accordé à certains; je suis certain que ce fonds connaîtra un énorme succès et qu'il sera excellent. Toutefois, dans l'ensemble, il n'a pas vraiment réglé nos problèmes. Il reste encore beaucoup de travail à faire.

Merci.

● (1210)

La présidente: Merci beaucoup, madame Field.

Nous passons à Mme Baratta, pour cinq minutes; allez-y.

Mme Lisa Baratta (vice-présidente, Western Transportation Advisory Council): Bonjour, madame la présidente, mesdames et messieurs. Je vous remercie de me donner la possibilité de comparaître devant vous afin de formuler des commentaires sur le Fonds national des corridors commerciaux.

Le Western Transportation Advisory Council — WESTAC — est un conseil tripartite composé de grandes organisations représentées par des cadres supérieurs d'entreprises, des dirigeants syndicaux et des décideurs gouvernementaux. Le WESTAC, qui a été fondé en 1973, a toujours été une tribune crédible et équilibrée. Nous facilitons la prise de mesures axées sur la collaboration afin d'améliorer le réseau de transport de fret de l'Ouest du Canada.

Nos membres forment un groupe unique de parties concurrentes, y compris des ports, des chemins de fer, des gares, de grands importateurs et exportateurs et des syndicats, ainsi que les gouvernements provinciaux et territoriaux de l'Ouest et Transports Canada.

L'exposé d'aujourd'hui est fondé sur des renseignements obtenus auprès des membres industriels du conseil issus de l'industrie ainsi que sur des discussions avec eux.

Tout d'abord, nous remercions le gouvernement d'avoir établi un Fonds national des corridors commerciaux. Il s'agissait d'une initiative essentielle à la réduction des goulots, à l'amélioration de la circulation des marchandises et au soutien de la diversification commerciale.

Plus particulièrement, de nombreux membres — surtout en Colombie-Britannique — ont réussi à obtenir du financement du FNCC relativement à des projets qui réduisent les répercussions du commerce sur les collectivités locales, augmentent la résilience du réseau et profitent aux exportateurs de partout dans l'Ouest.

Comme l'a mentionné M. Xotta, les projets ne seraient pas mis en œuvre sans ce soutien fédéral. Le personnel de Transports Canada réalise un excellent travail pour ce qui est de faire avancer le dossier des demandes rapidement, sans sacrifier la diligence appropriée.

Nous croyons que le FNCC était une bonne première étape pour aider les principaux projets d'infrastructure commerciale; toutefois, à long terme, un programme de plus grande envergure et plus stratégique destiné aux infrastructures favorisant le commerce sera nécessaire afin que nous puissions saisir les occasions de croissance.

J'aborderai maintenant trois éléments qui, nous le croyons, sont importants dans la conversation concernant les corridors commerciaux: les capacités, la réputation et le leadership. Cette information provient directement de notre sondage annuel auprès des dirigeants du secteur des transports et de dialogues entre nos membres.

Les capacités au sein du réseau des transports et du commerce continuent d'être la principale source de préoccupation, actuellement et pour les 30 prochaines années. Il est essentiel que nous éliminions la congestion qui mine les capacités dans des corridors ferroviaires clés et dans le dernier mille avant les installations portuaires.

Des analyses récentes montrent que la capacité des terminaux maritimes de la côte Ouest situés à Prince Rupert et à Vancouver est suffisante pour l'ensemble des marchandises, sauf le pétrole, jusqu'en 2023, mais que des difficultés surviendront du milieu à la fin des années 2020. La capacité ferroviaire est actuellement problématique dans certains corridors. Les entreprises de chemins de fer investissent afin de réduire les contraintes. Environ 20 % des recettes servent à des améliorations apportées aux immobilisations. Environ 5,5 milliards de dollars seront investis en 2019.

Le Canada a chuté au classement mondial de la compétitivité sur le plan de la logistique, selon l'indice de rendement en logistique de la Banque mondiale. Nos membres déclarent que leurs partenaires commerciaux craignent que le Canada ne soit pas un fournisseur fiable. Les données du sondage du WESTAC soutiennent cette information, et le tiers des dirigeants de l'industrie affirme que notre réputation a empiré.

Les contraintes en matière de capacité et les torts causés à la réputation sont des symptômes de l'important problème que présente le besoin de coordination et de leadership partout dans cette industrie. Nous sommes optimistes quant au fait que le moment est venu d'agir. Les dirigeants de tous les domaines du secteur des transports signalent un changement de mode de pensée et affirment qu'on prend conscience du fait que, pour apporter des améliorations de niveau supérieur à nos corridors commerciaux, nous devons abattre les cloisons. Le Canada a besoin d'un plan explicite pour sa chaîne d'approvisionnement.

Comme l'a dit un cadre supérieur:

Tous les acteurs du domaine des transports doivent se mettre au diapason dès maintenant. Il est essentiel qu'une rencontre des esprits ait lieu entre les organismes de réglementation, les expéditeurs, les transporteurs, les centres de logistique et les ports concernant l'amélioration de l'efficacité du réseau en général.

Comme le savent les membres du Comité, l'établissement d'une stratégie nationale sur les corridors commerciaux, ou à tout le moins d'une stratégie relative à l'Ouest canadien, est essentiel. Nous appuyons pleinement le dialogue et la recherche de faits nécessaires à la création de cette stratégie.

Les stratégies peuvent fournir un cadre de leadership par l'établissement des priorités pour le réseau national de la chaîne d'approvisionnement. Ce cadre permettra de cibler et d'harmoniser les priorités parmi les nombreuses possibilités d'investissement et de partenariat. Il est favorable à l'atteinte de l'objectif que représente un réseau intégré et interdépendant entre les routes, les chemins de fer, les aéroports et les ports maritimes. Sans ce réseau, nous nous retrouverons avec une liste de projets individuels, qui ont peut-être tous du mérite, mais nous n'aurons rien sur quoi nous fonder pour recommander des priorités cohérentes en matière d'infrastructure et établir leur valeur pour le commerce.

Il s'agit non seulement de combler les lacunes au chapitre des infrastructures, mais aussi de garder une longueur d'avance sur les nouveaux problèmes et les nouvelles possibilités.

Enfin, je vous laisse sur ces réflexions.

Les corridors de transport ont besoin d'un financement accru et soutenu. L'infrastructure qui favorise le commerce offre au gouvernement un rendement du capital investi parmi les plus élevés sur le plan économique de toutes les catégories d'infrastructure. L'infrastructure de commerce et de transport procure un rendement économique qui profite à toutes les autres infrastructures, par exemple les infrastructures sociales et écologiques et le transport en commun.

Il nous faut des ententes officielles de collaboration et de leadership à long terme dans les corridors commerciaux de l'Ouest du Canada, et des mesures doivent être prises rapidement. L'écart au chapitre de la compétitivité entre le Canada et d'autres pays s'agrandit constamment aux dépens de la réputation de longue date de notre pays sur le plan de l'excellence du rendement et de la fiabilité. D'autres pays exercent de fortes pressions afin de s'approprier une plus grande part de marché.

●(1215)

Pour reprendre les sages paroles d'un répondant au sondage: « Si nous n'agissons pas maintenant et ensemble, comme des leaders, nous allons perdre notre dynamisme. Notre réputation continuera à souffrir et notre capacité restera limitée. »

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, madame Baratta.

Nous passons à M. Liepert pour six minutes.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Merci à tous d'être venus ici ce matin, y compris les témoins qui ont comparu avant que nous passions au vote.

Ma collègue, Mme Block, représente une circonscription de la Saskatchewan, et je représente une circonscription de l'Alberta. Dire que le transport et l'accès par des ports comme celui de Vancouver sont essentiels est un euphémisme.

J'ai écouté vos trois exposés, et vous avez beaucoup mis l'accent sur la nécessité des investissements financés par les contribuables. J'ai quelques préoccupations — et notre parti en a certainement —; je crains notamment que certaines des mesures qui ont été prises ne nuisent aux investissements à long terme du secteur privé.

Monsieur Xotta, nous avons récemment eu l'occasion, en tant que membres du Comité, de visiter le port de Vancouver. Nous avons pu voir ce que font les quelque 2 milliards de dollars d'investissements dans le port de Vancouver, en ce qui concerne les grains et les autres investissements dans le secteur privé.

Un des hauts responsables de votre organisation m'a dit en privé — j'aimerais que la discussion figure dans le compte rendu — que si le projet de loi C-69 que vous connaissez bien, je crois, avait été adopté deux ans auparavant, ces montants du secteur privé n'auraient pas été aujourd'hui investis dans le port de Vancouver. Pourriez-vous faire un commentaire là-dessus, s'il vous plaît?

M. Peter Xotta: Je crois que les commentaires portaient sur les chiffres des dernières années. Encore une fois, en ce qui concerne les programmes d'infrastructure, nous avons bénéficié au cours des dernières années d'un soutien de l'ordre de 350 millions de dollars pour le financement des infrastructures du gouvernement du Canada et d'un financement de contrepartie à environ 50 % du secteur privé, ce qui porte le total à 700 millions de dollars pour des améliorations au premier et au dernier mille, comme je les appelle. Cela a été suivi d'investissements d'environ 2,8 millions de dollars dans les terminaux, dont certains ont été mentionnés dans votre question. Du point de vue de ceux qui cherchent à poursuivre leur croissance à Vancouver, je pense que c'est une réponse très positive à l'orientation stratégique précédente.

Je pense que la préoccupation relative au projet de loi C-69 concerne le rôle actuel de délivrance de permis du port, et bon nombre des projets réalisés grâce à ces 2,8 milliards de dollars ont été entrepris dans le cadre du processus de délivrance de permis qui a été délégué aux ports, dans notre pays, en vertu de la Loi maritime du Canada.

La proposition qui semble être intégrée au projet de loi C-69 modifierait le seuil des projets. Notre préoccupation, c'est qu'un grand nombre de ces grands projets — certains des projets liés aux grains en particulier, et la construction du très grand nouveau terminal — seraient considérés comme des projets désignés. En d'autres termes, l'examen serait centralisé dans le nouvel organisme, en application à la nouvelle loi. Nous craignons que les projets soient assujettis à un processus beaucoup plus compliqué et chronophage, ce qui nuirait à la compétitivité du Canada dans ce secteur en particulier.

Ça reste une préoccupation, et nous avons bien hâte de voir la version finale du projet de loi et du règlement.

● (1220)

M. Ron Liepert: Madame Baratta, vous dites qu'il faut élaborer une stratégie pour avoir un système concurrentiel au Canada. Que pensez-vous du projet de loi C-69 et de son incidence sur notre compétitivité, dans l'Ouest en particulier?

Mme Lisa Baratta: Monsieur Liepert, c'est bon de vous revoir. Vous êtes intervenu dans une réunion du WESTAC il y a quelques années, à Edmonton.

En ce qui concerne le projet de loi C-69, j'aimerais citer notre sondage. Nos rapports contenaient deux citations.

Voici la première:

Le projet de loi C-69 imposera un fardeau supplémentaire et ajoutera de la complexité à un processus réglementaire déjà très lourd, et il aura d'importantes répercussions négatives sur le développement de projets au Canada.

C'était un avis.

L'autre citation est la suivante:

Au moins trois provinces de l'Ouest considèrent que ce projet de loi signe l'arrêt de mort des futurs projets de développement des ressources. L'infrastructure servant à soutenir de tels projets sera également touchée.

M. Ron Liepert: Madame Field, les projets de loi comme le projet de loi C-69 ont-ils des répercussions sur les activités de votre association de chemins de fer?

Mme Allison Field: Tout ce qui touche la croissance économique a certainement des répercussions sur nos activités.

M. Ron Liepert: Et pensez-vous qu'il y en aura, en vous fondant sur ce que vous venez d'entendre?

Mme Allison Field: En me fondant sur ce que j'ai entendu, oui. Mais je ne suis pas sûre.

M. Ron Liepert: D'accord, merci.

La présidente: Monsieur Hardie, allez-y.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente.

J'aimerais examiner un certain nombre d'aspects différents, car généralement, quand le gouvernement finance un projet, nous devons rationner, tout simplement car il n'y a jamais assez d'argent pour faire tout ce que nous devons faire.

J'aimerais avoir votre avis sur ce point. Actuellement, nous affectons des fonds pour répondre à un assez large éventail de besoins. Cela pourrait facilement être perçu comme saupoudrage permettant des changements minimes, mais jamais de réels grands progrès au regard de tout ce qu'il y a à faire.

Pensez-vous que le gouvernement devrait plutôt concentrer ses efforts sur un seul corridor? Autrement dit, devrait-il mettre suffisamment d'efforts pour régler un besoin avant de passer au besoin suivant, plutôt que d'essayer de faire avancer tout le monde à un rythme qui sera nécessairement beaucoup plus lent?

Monsieur Northey, je m'adresserais à vous, car je crois que vous représentez un organisme qui est vraiment en queue de peloton, à ce stade.

● (1225)

M. Scott Northey: Je pense qu'il est juste de dire que les projets de corridor envisagent un flux est-ouest. À un moment donné, nous devons commencer à envisager un corridor nord-sud, et notre premier objectif a été d'établir au moins les prémisses d'un corridor vers le nord sans tenir compte des corridors est-ouest existants. Je pense que tout corridor sera utile. Nous disons toujours qu'un droit de passage est un droit qui vous permet d'en faire beaucoup plus que si vous n'en aviez pas. Nous pensons donc que grâce à une route, nous pourrions faire acheminer l'hydroélectricité et la fibre optique. Nous pourrions faire beaucoup de choses. Je pense que le concept d'un corridor est bon.

Je pense que notre préoccupation, c'est que tout le monde privilégierait un corridor est-ouest au détriment d'un corridor qui irait vers le nord, étant donné les fonds limités qui seront affectés.

M. Ken Hardie: Donc, plutôt que d'attendre votre tour un certain temps, il serait préférable selon vous que nous prenions des mesures progressives comme nous le faisons maintenant?

M. Scott Northey: Je pense que oui. Je ne sais pas comment un organe plus important peut décider quel corridor est le plus valable, surtout quand il traverse plusieurs fuseaux horaires et des frontières provinciales et tout le reste. À mon avis, plutôt que d'attendre une décision du sommet, je pense que l'on devrait suivre les conseils de la base, de la population locale qui pourrait amorcer le processus — puisque nous avons besoin d'accès — et qui se joindrait peut-être à d'autres personnes qui ont également besoin d'un accès, et à ce moment-là, on pourra parler davantage d'un effort collectif.

Mais le corridor sera toujours considéré selon une approche descendante. Cette question devient problématique, parce qu'on se trouve ensuite à devoir dire quel corridor il serait préférable de cibler.

C'est un long discours pour dire que je pense que c'est une bonne idée. Je ne sais tout simplement pas comment déterminer quel est le bon corridor à financer. J'ajouterais que ce sera un corridor est-ouest, plutôt qu'un corridor nord-sud.

M. Ken Hardie: Monsieur Anablak, puisque nous parlons du Nord, j'aimerais vous poser une question technique. Tout le monde voit les répercussions des changements climatiques. Le passage du Nord-Ouest semble devenir un itinéraire commercial plus viable d'année en année. Mais nous voyons également énormément de... La fonte du pergélisol, les fondations sur lesquelles vous construisiez et qui sont en train de changer... Je suis perplexe. Quand vous examinez vos besoins en matière d'infrastructure, êtes-vous en mesure, ne serait-ce que du point de vue de l'ingénierie, de faire une estimation raisonnable des coûts de ce dont vous auriez besoin pour construire quelque chose, quand le sol se dérobe littéralement sous vos pieds?

M. Stanley Anablak: Je sais pertinemment que dans la région où nous vivons, le sous-sol est en grande partie rocheux. C'est le cas pour ma collectivité de Kugluktuk et des collectivités côtières, sauf Cambridge Bay. Nous voyons des changements se produire sur le territoire. Donc, oui, les changements climatiques ont déjà des répercussions.

M. Ken Hardie: D'accord.

Monsieur Xotta, je m'adresse à vous, à Vancouver. À vous voir, on dirait un commentateur de matchs de hockey.

Les gouvernements se succèdent, et chacun d'eux arrive avec une idéologie différente, un programme différent. Le gouvernement en place s'est engagé à relativement long terme pour ce qui semble être une somme importante, ce qui ajoute, je suppose, une certaine garantie au type de planification que vous pouvez faire.

En ce moment, l'opposition dit que nous devons nous préoccuper de choses comme les déficits et peut-être ne pas prendre d'autres engagements, si cela signifie que nous aurons plus de dettes. Ce n'est plus un simple argument idéologique, mais un argument sur le type d'approche qui fonctionne.

Quel est votre avis sur cette question?

M. Peter Xotta: Comme vous pouvez l'imaginer, je n'y ai pas autant réfléchi que le gouvernement, en général. Je me concentre sur les défis de la chaîne d'approvisionnement. Néanmoins, je dis souvent que l'image de marque du Canada, que je formulerai simplement par « Achetez nos produits, nous vous les ferons parvenir », est ici en danger. Nous sommes dans une situation, que je dirais enviable, où la demande pour faire du commerce avec le Canada augmente à un rythme que nos chaînes d'approvisionnement ont de la difficulté à suivre. Nous avons un beau problème.

Il faut réagir, c'est urgent. Je laisserais les gens d'Ottawa évaluer le niveau de déficit de notre pays. Mais de notre point de vue, le bien-fondé des programmes dont nous avons bénéficié a été très évident. J'ai mentionné quelques chiffres tout à l'heure, à savoir les 700 millions de dollars qui ont mené à 2,4 milliards de dollars d'investissements du secteur privé. Je pense que c'est un argument convaincant qui montre qu'il y a une demande comprimée au chapitre des investissements pour la chaîne d'approvisionnement ou pour la capacité de production dans d'autres régions — en particulier dans l'Ouest canadien — qui permettraient de saisir cette occasion.

• (1230)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Xotta. Je suis désolée, je dois vous interrompre.

La parole va à M. Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je remercie les invités d'être parmi nous.

Si vous me le permettez, je vais commencer par vous, madame Field.

Depuis le début de cette réunion, la satisfaction à l'égard du Fonds semble assez consensuelle. J'imagine que le fait de recevoir du financement pour ses projets aide à être heureux et à aller de l'avant.

Pourtant, vous nous dites que, sur les 17 compagnies de chemin de fer que votre association représente, seulement sept ont proposé des projets. Parmi celles-ci, trois ont déjà essuyé un refus et trois autres attendent une réponse. Cela me paraît bien peu. Serait-ce que le programme n'est simplement pas conçu pour vous?

J'ai été surpris de vous entendre dire qu'un de vos chemins de fer avait été dévalué de 50 %. Est-ce aussi le cas pour les chemins de fer de catégorie 1? Avez-vous l'impression que l'approche du programme n'est pas modelée sur vos besoins?

[Traduction]

Mme Allison Field: Exactement. Je ne sais pas comment cela fonctionne pour le CP et le CN des catégories 1, mais pour nous, le financement a toujours été un problème, car les banques ne savent

simplement pas quoi faire de nous. Ce programme, le FNCC, a véritablement été conçu pour éliminer les goulots d'étranglement et améliorer l'ensemble du réseau. Il a été difficile de le montrer pour certaines de nos lignes de chemin de fer d'intérêt local. Même si elles étaient très importantes, car de toute évidence elles sont importantes pour 26 % du réseau ferroviaire, il a été très difficile pour nous de montrer que ces lignes ont eu des répercussions sur l'ensemble du corridor national. De plus, les délais étaient courts. Nous avons seulement eu de quatre à six semaines pour réunir les documents nécessaires. Si nous n'avions pas fait des plans pour une ligne d'intérêt local qui n'était financée par aucune banque ou... Nous essayons de travailler avec nos partenaires pour arriver à... En si peu de temps, 50 %, c'est beaucoup d'argent. Nous avons besoin des approbations du conseil. C'était tout simplement trop difficile pour certaines de nos lignes d'intérêt local d'en faire partie.

De plus, en toute honnêteté, on nous a tellement de fois refusé le financement fédéral pour bon nombre de nos lignes d'intérêt local que nous ne voulons tout simplement plus passer par tout le processus encore une fois.

[Français]

M. Robert Aubin: Présentement, on recherche la fluidité entre le point A et le terminal, dans la chaîne de livraison. Le secteur ferroviaire est un acteur important, cela va de soi, mais êtes-vous en train de me dire que, même à l'intérieur de ce secteur, il est difficile de se rendre du point A au point B et d'arrimer des projets visant une plus grande fluidité? Par exemple, y a-t-il des discussions entre votre association, le CN et le CP pour assurer une plus grande fluidité du transport de marchandises?

[Traduction]

Mme Allison Field: Plusieurs des projets que nous avons lancés amélioreront la fluidité. Pour entrer dans le détail, si notre réseau n'est pas fluide, il arrive, dans certains cas, que nous devons immobiliser nos trains sur leurs lignes principales. Cela interrompt le service et peut donc avoir de grandes répercussions. En conséquence, je dirais oui, absolument.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

J'aimerais prendre quelques minutes pour m'adresser à M. Xotta.

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser semble bien tirer son épingle du jeu pour ce qui est de ce programme de financement. Toutefois, quand j'entends dire que nous perdons un peu notre réputation à l'international, je me questionne sur le programme lui-même. On annonce des milliards de dollars sur une longue période. Or, je me demande s'il ne serait pas préférable de disposer de la somme complète dès le départ, afin de bien mettre sur pied nos infrastructures. Dans les corridors commerciaux du Canada, non seulement ceux de l'Ouest, mais aussi ceux de l'Atlantique, du golfe du Saint-Laurent et des Grands Lacs, je ne pense pas que nos entreprises se fassent concurrence entre elles; ce sont principalement des entreprises américaines qui leur font concurrence.

Sommes-nous en train de prendre un retard que nous ne saurons pas rattraper?

• (1235)

[Traduction]

M. Peter Xotta: Je suis optimiste quant à notre capacité de réaction. Comme vous l'avez dit, l'Administration portuaire de Vancouver ainsi que nos partenaires ont réussi de manière satisfaisante à obtenir du financement du gouvernement fédéral. Cela tient en partie au fait que nous étions prêts à entamer ce processus. Nous avons commencé à analyser la chaîne d'approvisionnement, autant dans la région que dans l'Ouest du Canada, depuis un moment déjà, alors nous étions bien placés pour répondre assez rapidement aux questions.

Selon moi, un élément clé ou fondamental serait notre engagement continu envers les programmes d'infrastructure. Les clients étrangers veulent voir et entendre que les intervenants, y compris le gouvernement du Canada, se sont engagés très fermement et à long terme à assurer et à améliorer les capacités dont le développement commercial dépend. Je tiens à vous rappeler que notre port, celui de Vancouver, a connu une croissance d'environ 30 millions de tonnes au cours des 10 dernières années. Je crois pouvoir dire que nous avons réagi de façon plutôt satisfaisante aux difficultés que cela suppose.

Notre objectif principal est d'être rapides et d'accélérer encore plus nos activités afin de pouvoir répondre à la demande.

La présidente: Il vous reste 30 secondes.

[Français]

M. Robert Aubin: En 30 secondes, je voudrais simplement savoir si Mme Baratta partage cet optimisme ou si elle a une opinion différente.

[Traduction]

Mme Lisa Baratta: Je suis aussi optimiste que M. Xotta.

La présidente: Merci.

En passant, Mme Baratta a présenté, au nom du Western Transportation Advisory Council, un document de référence intitulé « WESTAC Compass ». Avec la permission du Comité, nous allons demander que ce document soit traduit. Tout le monde est-il d'accord pour que ce document soit traduit?

Merci.

La parole va maintenant à M. Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Avant tout, je tiens à remercier sincèrement chacun d'entre vous d'être venu et de nous avoir fait passer au niveau supérieur. Comme nous le savons tous, le but du Fonds national des corridors commerciaux est de faire des investissements dans la Stratégie canadienne sur les transports et la logistique et en particulier dans les corridors commerciaux. Nous nous attendons, donc, à ce que la fluidité s'améliore et que le problème des engorgements soit réglé, étant donné que cela a une incidence sur notre capacité en matière de commerce international. Compte tenu, tout particulièrement, des nouveaux accords commerciaux dont vous pouvez tirer parti dans le marché international, nous nous attendons, encore une fois, à ce que le réseau soit plus fluide et, au bout du compte, à ce que les résultats commerciaux du Canada s'améliorent dans l'ensemble.

Donc, si nous examinons la situation... Je vais prendre comme exemple ce que je connais le mieux dans ma région, alors ma question s'adressera à M. Hamilton. La région de Niagara-Hamilton et la région du Grand Toronto, évidemment, sont liées à plus de 44 % des recettes du marché nord-américain du transport à moins d'une

journée de route. Nous sommes liés à un marché très intéressant pour le transport à moins d'une journée de route: il y a le littoral est, le sud de l'Ohio, les États du Sud, ou plutôt du Nord au sud de l'Ontario, l'Ohio, et à l'est le Michigan, l'Indiana et l'Illinois, sans oublier, bien sûr, l'Ontario et le Québec.

Dans ce contexte de commerce international, les engorgements rendent difficiles les trajets entre la région de Niagara-Hamilton et les endroits que je viens de mentionner, dans un sens ou dans l'autre. Étant donné que cette capacité est cruciale, vu les accords commerciaux qui ont été conclus, la fluidité dans les corridors commerciaux devient un objectif stratégique majeur.

J'ai deux questions pour M. Hamilton. J'aimerais connaître votre avis sur l'amélioration de la fluidité du réseau et sur les stratégies déployées à cette fin parallèlement aux investissements du FNCC. D'après vous, qu'est-ce qui devrait être mis en place ou quels investissements devraient être faits afin que ces stratégies puissent remplir leurs objectifs?

Ma deuxième question concerne l'ALENA, l'AECG et le PTPGP ainsi que tous les biens qui circulent, dans un sens ou dans l'autre, entre le Midwest et les régions que je viens de mentionner. Je veux savoir quelle est l'incidence de ces accords sur la demande et à quelles pressions vous prévoyez devoir faire face, à court et à long terme, en ce qui a trait à ces corridors commerciaux.

M. Ian Hamilton: Merci, monsieur Badawey. Je crois que je vais répondre à votre deuxième question en premier.

Évidemment, grâce aux accords de libre-échange, les activités de fret d'outre-mer ont augmenté de façon plutôt substantielle au port d'Hamilton et dans les régions avoisinantes. Aujourd'hui, nous transportons, surtout en direction de l'Europe, des produits agricoles dont la valeur totale représente plus d'un milliard de dollars. C'est une augmentation de près de 750 millions de dollars par année depuis les 10 dernières années.

À mesure que nous concluons des accords — et le Canada est le seul pays ayant conclu des accords de libre-échange avec chaque pays du G7 —, je crois que nous nous plaçons en bonne position pour continuer à croître. Même lorsque certaines choses perturbent le marché, par exemple des guerres commerciales ou des contre-mesures, je crois que le Canada pourra continuer à tirer parti de sa position avantageuse, que ce soit dans le marché de l'acier ou dans le marché agricole. C'est ce que nous avons fait à l'échelle locale. Cela dit, la demande relative à ces produits va continuer d'augmenter, ce qui veut dire que les engorgements vont augmenter eux aussi en conséquence.

Mme Baratta et M. Aubin ont tous deux posé des questions à ce sujet, plus tôt. Je crois que nous avons vraiment besoin d'une stratégie intégrée en matière de transport. Nous avons besoin d'une stratégie qui met véritablement l'accent sur la meilleure utilisation possible de tous les modes de transport. Je crois qu'il pourrait y avoir des investissements du FNCC à cette fin; nous devons trouver des façons d'investir afin d'utiliser conjointement les modes de transport de la façon la plus efficace possible.

Il faut que les routes, les chemins de fer et les voies maritimes soient utilisés au moment le plus propice. Comme M. Aubin l'a dit, nous avons parfois tendance à travailler en vase clos, mais, de plus en plus, il y a une volonté de mettre en place une stratégie intégrée en matière de transport. J'espère que nous pourrions continuer d'utiliser le financement afin de poursuivre l'intégration des divers modes. Cela nous permettra d'utiliser chaque mode de façon optimale et de tirer parti des capacités. Par exemple, l'industrie maritime des Grands Lacs compte pour 50 % de la capacité existante, alors nous comptons bien continuer d'en tirer parti.

J'espère que cela répond à votre question.

• (1240)

M. Vance Badawey: Oui, merci.

Je veux maintenant m'adresser à vous, madame Field, et parler des lignes ferroviaires sur de courtes distances. J'ai quelques connaissances du domaine, puisque j'ai précédemment été maire d'une collectivité qui s'est dotée d'un chemin de fer d'intérêt local, en collaboration avec le CN et le CP. J'étais en faveur du projet.

Voici donc ma question: par rapport aux capitaux dont vous allez avoir besoin, allez-vous établir des partenariats avec les municipalités auxquelles vous êtes connectés? Vous avez dit que le CN et le CP ne sont pas coopératifs quand il est question d'argent, même s'ils en tirent parti. Y a-t-il des possibilités pour vous de tirer des revenus des activités du CN et du CP, étant donné qu'ils utilisent les chemins de fer d'intérêt local de votre région?

Mme Allison Field: Oui, mais ce n'est pas vraiment possible avec les municipalités. Le Fonds Chantiers Canada rend énormément de fonds techniquement accessibles aux chemins de fer d'intérêt local. Cependant, nous avons besoin du soutien de la collectivité, ce qui est essentiellement impossible, parce que cela voudrait dire de prioriser un chemin de fer privé au détriment du système d'approvisionnement en eau de la collectivité ou de son... du reste. Nous ne serons jamais aussi importants que cela, et les collectivités ne veulent généralement pas...

M. Vance Badawey: En ce qui concerne le droit d'accès au réseau ferroviaire, puisque les wagons sur les chemins de fer du CN ou du CP...

Mme Allison Field: Oui.

M. Vance Badawey: ... utilisent aussi votre chemin de fer d'intérêt local, avez-vous songé à la possibilité d'exiger des frais par wagon?

Mme Allison Field: Oui, bien sûr. C'est ce que nous faisons présentement. Lorsque ces entreprises ont trop d'une sorte de wagon, ils les entreposent sur notre réseau, moyennant des frais. Donc, oui, nous faisons cela, et cela fait partie...

M. Vance Badawey: À l'évidence, le CN et le CP utilisent vos wagons pour accéder au chemin de fer d'intérêt local à partir de la ligne principale, et vice versa.

Mme Allison Field: Je ne suis pas sûre de comprendre. Pouvez-vous répéter?

M. Vance Badawey: Lorsque vos wagons accèdent aux lignes principales appartenant au CN ou au CP à partir d'un chemin de fer d'intérêt local, ou l'inverse...

Mme Allison Field: Oh! Je comprends, oui.

M. Vance Badawey: Donc, quand ces wagons accèdent au chemin de fer d'intérêt local ou le quittent, et compte tenu des avantages que le CN ou le CP peuvent tirer du chemin de fer d'intérêt local, ne serait-il pas possible d'augmenter vos revenus en exigeant

des frais pour chaque wagon qui accède à votre chemin de fer d'intérêt local?

Mme Allison Field: Vous voulez dire, si c'était nos propres wagons? Si nous en étions propriétaires...?

M. Vance Badawey: N'importe quels wagons, qu'ils accèdent à la ligne principale ou qu'ils la quittent. Le CN et le CP ont besoin de vous, naturellement, puisqu'ils utilisent votre réseau.

Mme Allison Field: D'accord. Oui.

M. Vance Badawey: Donc, serait-il possible pour vous...

La présidente: Excusez-moi, monsieur Badawey, mais votre temps est écoulé.

M. Vance Badawey: ... d'exiger des frais?

La présidente: Madame Field, vous pourriez peut-être répondre plus tard.

Monsieur Sikand, allez-y.

M. Gagan Sikand: Merci, madame la présidente. Ma question s'adresse à l'Administration portuaire de Vancouver.

Monsieur Xotta, il y a certaines choses que j'aimerais tirer au clair. Quand vous parlez de volume dans le port, parlez-vous du trafic — du nombre de navires qui entrent dans le port — ou plutôt des marchandises transportées par ces navires? Est-ce la même chose, ou s'agit-il de deux mesures différentes?

M. Peter Xotta: Ce sont deux mesures différentes. Cela fait maintenant 24 ans que je travaille ici, et, toutes ces années, autour de 3 000 et 3 500 navires ont fait escale chaque année dans notre port. Cela n'a pas vraiment changé au cours des 25 dernières années, étant donné que, dans l'ensemble, c'est la taille des navires qui augmente.

Pour ce qui est des chiffres que j'ai mentionnés, cependant, je parlais du volume des marchandises, soit 147 millions de tonnes. Le volume a augmenté de 3,5 %. Pour situer les choses en contexte, l'un des plus grands silo terminal du port a une capacité de quatre à six millions de tonnes. Vous comprendrez donc que, à mesure que le volume augmente, nous aurons besoin d'une capacité équivalente à un nouveau silo terminal chaque année. La demande pour le port et la chaîne d'approvisionnement est très forte.

• (1245)

M. Gagan Sikand: J'ai une dernière question à poser. Je vais céder le reste de mon temps à M. Tootoo.

Dans vos calculs, prenez-vous en considération les navires inactifs dans le port? En calculez-vous le coût? Y a-t-il une façon de mesurer cela?

M. Peter Xotta: Bien sûr. Dépendamment du type de marchandise et des ententes commerciales entre les parties, il peut être délicat de faire attendre certains navires. Cependant, lorsqu'un navire entre dans le port, nous faisons nos calculs en fonction de sa taille et non du temps qu'il restera dans le port, pour répondre précisément à votre question.

La présidente: Monsieur Tootoo.

L'hon. Hunter Tootoo (Nunavut, Ind.): Merci, madame la présidente.

Merci, monsieur Sikand, de me céder un peu de votre temps.

Monsieur Anablak, monsieur Northey et monsieur Duxbury, je suis content de vous revoir.

J'ai toujours dit que le Nunavut est une ressource inexploitée. On a exploré le reste du Canada, on a creusé son sol et on l'a exploité, mais on n'a pas touché au Nunavut. Je crois que l'une des choses que notre pays doit faire, pour pouvoir exploiter les ressources du Nunavut et permettre au territoire d'avoir une économie durable et stable, c'est d'investir dans l'infrastructure. J'ai toujours dit que les programmes nationaux de ce genre — que ce soit des programmes ou des stratégies — ne prennent pas en considération les caractéristiques uniques du Nord. Dans le Nord, il faut plus de temps pour réaliser des projets, et ils coûtent plus cher. J'ai toujours dit que tout investissement dans l'infrastructure du Nord est un investissement dans l'économie canadienne, étant donné que tout ce dont nous avons besoin dans le Nord vient du Sud.

Cela étant dit — en passant, ma question est ouverte à tous —, quels avantages économiques le Canada pourra-t-il tirer de ce projet? Avez-vous des chiffres précis que vous aimeriez nous donner?

M. Patrick Duxbury: Je vais répondre à cette question. Merci, monsieur Tootoo.

Oui, le Nunavut possède une petite population, mais un énorme potentiel économique. Le secteur minier est probablement l'étoile la plus brillante dans cette constellation. Nous croyons que notre projet entraînerait, au minimum, l'exploitation d'un dépôt de zinc et de plomb de calibre mondial dans la région de Kitikmeot. Il s'agit du projet de corridor d'Izok, qui serait déclenché par l'aménagement de l'infrastructure de la baie Grays.

Nous avons réalisé des travaux d'évaluation des incidences économiques à cet égard et, seulement en recettes sous forme d'impôt sur le revenu, d'impôt sur les sociétés et de redevances associées à ce projet, il s'agirait pour le Canada d'environ 665 millions de dollars. Au chapitre des coûts-avantages, pour un projet, les recettes que réaliserait le Canada paieraient pour l'infrastructure elle-même. Nombre d'autres projets le long de ce corridor pourraient être mis en œuvre et seraient beaucoup plus réalisables avec cette infrastructure en place. Ce serait seulement la première étape ici.

Nous croyons également que ce seul projet, cette mine, contribuerait probablement au PIB à hauteur d'environ 7,5 milliards de dollars sur une période de 11 ans d'exploitation. Seulement en 11 ans. Nous croyons qu'on pourrait par la suite prolonger le projet de plusieurs années parce que, en l'absence d'infrastructure, beaucoup de promoteurs qui ont mené des activités dans la région ne sont pas déterminés à poursuivre l'exploration parce que, sans infrastructure en place, à quoi bon?

Ils savent qu'ils peuvent réaliser des projets à cet endroit, mais tant que le Canada ne construira pas l'infrastructure qui relie ces ressources à la côte et aux marchés internationaux, il est inutile de continuer ce travail. Le Canada devrait miser sur la construction de sa propre infrastructure pour son propre bénéfice, et beaucoup d'investissements seront réalisés dans cette région du pays après celui du gouvernement.

L'hon. Hunter Tootoo: À mon avis, vous avez mis dans le mille. C'est seulement quelque chose comme... pouvons-nous nous permettre de ne pas investir dans ce projet?

Je crois que tout le monde sait qu'il y a au Nunavut très peu de possibilités de créer une économie stable et durable, et les chiffres que vous venez de mentionner montrent très clairement qu'il s'agit d'une occasion qui — et vous pouvez le confirmer — favoriserait la prospérité économique, grâce à des emplois dans la région pour les gens, et créerait également des débouchés commerciaux dans la région et dans le Sud.

Merci.

La présidente: À titre d'information, nous avons besoin de quelques minutes à la fin pour adopter notre étude sur les autobus.

Nous allons passer à Mme Block.

• (1250)

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à tous ceux qui se sont joints à nous par vidéoconférence pour cette deuxième heure de notre réunion. Madame Field, merci beaucoup d'être venue à Ottawa.

J'ai trouvé très intéressante l'hypothèse de mon collègue sur ce qu'un gouvernement conservateur fera en ce qui concerne les infrastructures. Tout ce que nous devons faire, c'est examiner l'ancien Fonds d'infrastructure de transport de l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique, qui a été créé en 2006 et s'est poursuivi jusqu'en 2018, et sur lequel, je crois, le présent fonds s'est appuyé. On peut seulement regarder le passé et peut-être voir l'importance qu'accorderait un gouvernement conservateur à la construction rapide d'une infrastructure de transport.

Monsieur Xotta, vous avez dit: « Achetez nos produits, et nous vous les ferons parvenir. » Vraiment, c'est notre réputation qui est en jeu lorsque nos infrastructures ne sont pas assez efficaces pour répondre aux demandes et aux besoins croissants de notre nation exportatrice.

C'est également une observation intéressante. Une grande partie de nos exportations sont cultivées ou extraites du sol, mais nous avons un gouvernement qui adopte continuellement des lois qui auront des incidences dévastatrices non seulement sur l'exploitation de nos ressources, mais également sur notre capacité d'acheminer ces produits vers le marché.

Mon collègue a parlé du projet de loi C-69, et je pense que vous avez abordé certains aspects qui vous posent problème dans cette mesure législative, sans parler du projet de loi C-48 ou même de la taxe sur le carbone. Personne ici n'a mentionné aujourd'hui l'effet que cela a sur le transport partout au pays.

Avec le temps qu'il me reste, j'aimerais vous poser une question, madame Field.

Je sais que les lignes ferroviaires sur de courtes distances sont une partie importante des chemins de fer du Canada; ils font partie de l'ensemble de réseau qui transporte des marchandises d'un océan à l'autre, et nous en avons beaucoup dans l'Ouest du Canada. Vous avez eu l'occasion de nous parler de votre expérience avec ce fonds, mais pouvez-vous nous en dire plus sur les défis auxquels vous faites face au chapitre des infrastructures et peut-être sur la possibilité que nous avons de réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce aux lignes ferroviaires de courtes distances?

Mme Allison Field: Je suis désolée, pourriez-vous me répéter les deux questions?

Mme Kelly Block: Je vous ai d'abord demandé de décrire certains défis liés aux infrastructures et ensuite de nous parler de la possibilité qui s'offre à nous.

Mme Allison Field: Nos défis liés aux infrastructures découlent vraiment du fait que nous avons repris des lignes ferroviaires qui tombaient en ruines. Notre association existe depuis 15 ans ou moins. Lorsque le CN et le CP ont décidé de décentraliser certaines de leurs lignes secondaires, ils ont cessé de les entretenir — bien sûr, si on a un wagon usagé et qu'on sait qu'il ira à la ferraille, on ne l'entreprendra pas, n'est-ce pas? Lorsque nous avons repris les lignes ferroviaires sur de courtes distances, elles avaient vraiment besoin d'importantes réparations.

Nous prenons continuellement des mesures provisoires, mais ce dont nous avons vraiment besoin, c'est quelque chose de similaire au crédit d'impôt 45G des États-Unis. McKinsey et d'autres tiers ont étudié ce crédit d'impôt et ont constaté qu'il avait donné lieu à d'énormes améliorations sur les plans de l'économie et de la sécurité. C'est un programme de contrepartie de 50 %, un crédit d'impôt, qui existe aux États-Unis depuis environ 10 ans et qui sera bientôt permanent.

C'est d'une importance capitale pour l'infrastructure parce que cela nous permet de continuer à améliorer notre infrastructure existante et débloque des fonds que nous pouvons utiliser pour d'énormes projets comme le FNCC. À l'heure actuelle, nous n'avons pas cela. C'est vraiment ce dont nous avons besoin.

Ensuite, pour ce qui est du carbone, si on parle du nombre de camions sur la route lorsque les lignes ferroviaires sur de courtes distances ne fonctionnent pas... Nous avons certaines lignes ferroviaires sur de courtes distances sur lesquelles, en raison de notre infrastructure, seulement 25 wagons peuvent circuler à la fois. Nous fonctionnons à un sixième de notre capacité. Lorsqu'il y a une énorme récolte, que tout le monde veut expédier ses produits et que nous sommes limités à seulement 25 wagons qui roulent à 10 milles à l'heure, nous ne pouvons tout simplement pas répondre aux exigences de nos clients. Ils finissent par se tourner vers les transporteurs routiers. Cela détruit nos routes et l'environnement sans motif aucun.

Les lignes ferroviaires sur de courtes distances peuvent réduire considérablement les émissions de carbone, si on nous en donne l'occasion.

• (1255)

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

J'aimerais remercier chaleureusement tous nos témoins de leur temps et de leur attention aujourd'hui. Je pense que nous leur avons appris beaucoup de choses et nous en sommes vraiment reconnaissants.

Nous allons poursuivre les travaux du Comité en public si cela vous convient. J'ai besoin de votre approbation concernant l'étude sur les autobus que nous avons terminée.

Monsieur Aubin, vos modifications ont toutes été intégrées au rapport.

Est-ce que tout le monde approuve l'étude sur les autobus que nous avons réalisée? Y en a-t-il qui sont contre?

(La motion est adoptée.)

La présidente: J'ai un budget pour les travaux d'aujourd'hui.

Puis-je avoir également une approbation pour ce budget que vous avez devant vous?

(La motion est adoptée.)

La présidente: Il y a encore une chose que je veux mentionner. Les analystes ont indiqué qu'ils pourraient rédiger une lettre pour résumer ce qu'ils ont entendu aujourd'hui concernant le corridor national. Si cela vous va, les analystes prépareront cette lettre, et nous pourrions l'examiner dès que nous le pourrions.

Madame Block, vous avez la parole.

Mme Kelly Block: Je dirais que ce n'est peut-être même pas nécessaire.

Je pensais que c'était pour recevoir une mise à jour ou à titre informatif. Je ne croyais pas qu'il s'agissait de quelque chose de plus officiel.

Il s'agit d'une réunion de deux heures.

La présidente: Il n'est pas nécessaire que ce soit quoi que ce soit.

Mme Kelly Block: À mon avis, c'était une très bonne occasion pour nous d'entendre les témoins qui sont ici parler du fonds pour le transport. Mais je crois que, si nous voulons faire quelque chose de plus officiel ou envoyer une lettre à quiconque, j'aimerais que nous examinions ce fonds un peu plus en profondeur.

La présidente: Nous pouvons rédiger une lettre, faire un communiqué ou ne rien faire du tout.

Les analystes ont dit que, suivant notre séance aujourd'hui, ils pourraient rédiger une lettre reconnaissant le fait que nous avons reçu des témoins et indiquant l'information qu'ils nous ont fournie.

Que désire faire le Comité?

Monsieur Hardie, allez-y.

M. Ken Hardie: Je soutiens certainement la rédaction d'une lettre.

Selon moi, le ministre devrait être au fait de certaines déclarations et de certains commentaires qui ont été faits ici précisément sur le projet de loi C-69. Nous avons nombre de possibilités de nous assurer que les choses dont les gens s'inquiètent ne se produisent pas. Il serait très utile de signaler ces inquiétudes, particulièrement certaines observations que nous avons entendues.

La présidente: D'accord.

Est-ce que tout le monde approuve la rédaction d'une lettre?

(La motion est adoptée.)

La présidente: Je remercie encore une fois tous nos témoins de leur temps précieux.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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