



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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

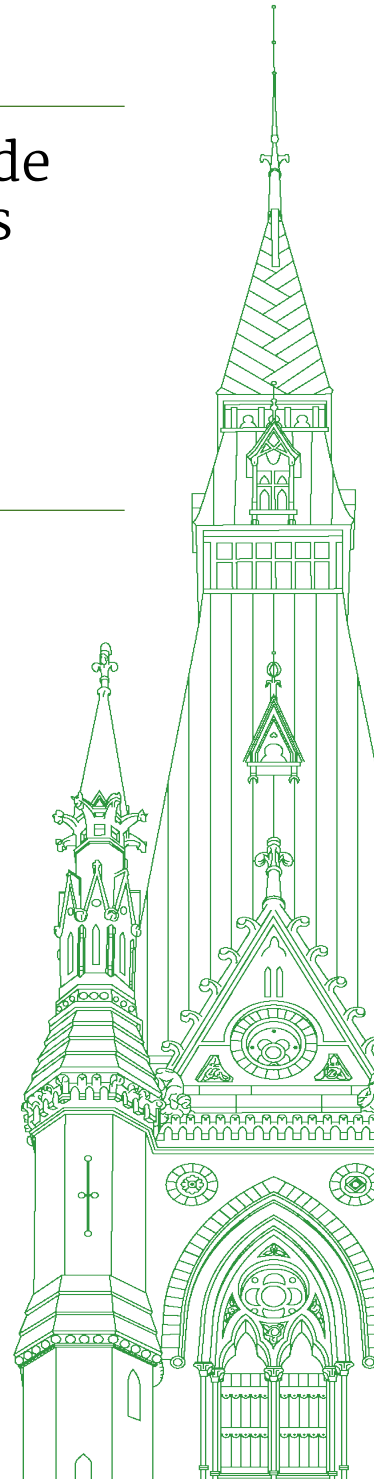
TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 059

PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY

Le jeudi 23 mars 2023

Président : M. Peter Schiefke



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

Le jeudi 23 mars 2023

• (1105)

[Français]

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

Bienvenue à la 59^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

[Traduction]

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 3 février 2022, le Comité se réunit pour étudier les grands projets d'expansion de l'infrastructure portuaire au Canada et le Règlement sur la protection des passagers aériens.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous format hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté le jeudi 23 juin 2022. Des députés participent en personne dans la salle ou à distance avec l'application Zoom.

Je tiens à informer le Comité qu'un test sonore a été fait avec tous les témoins au bénéfice de nos traducteurs et interprètes pour la réunion d'aujourd'hui et que tout s'est bien déroulé.

Chers collègues, nous accueillons aujourd'hui M. Daniel-Robert Gooch, président-directeur général de l'Association des administrations portuaires canadiennes. Nous accueillons par vidéoconférence, de la Chamber of Shipping, sa présidente, Bonnie Gee; de l'International Longshore and Warehouse Union Canada, son président Robert Ashton; de l'Administration de l'aéroport de Vancouver, son directeur des Relations gouvernementales, Trevor Boudreau; et de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, son vice-président aux Infrastructures, Cliff Stewart.

Nous allons commencer les déclarations liminaires avec M. Gooch.

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

M. Daniel-Robert Gooch (président-directeur général, Association des administrations portuaires canadiennes): Je vous remercie.

Mesdames et messieurs, je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui dans le cadre de votre étude.

[Français]

Je m'appelle Daniel-Robert Gooch et je suis président-directeur général de l'Association des administrations portuaires canadiennes, qui représente les 17 administrations portuaires canadiennes.

Je crois savoir que vous avez récemment visité plusieurs de nos ports pour en apprendre davantage sur l'excellent travail qu'ils ac-

complissent en vue d'assurer une capacité suffisante pour soutenir le commerce canadien maintenant et dans l'avenir.

[Traduction]

J'imagine que vous avez également pris connaissance des défis auxquels les ports sont confrontés avec les limites du modèle des administrations portuaires canadiennes, les APC, tel qu'il est actuellement structuré. Selon le Groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement, pour assurer une capacité suffisante afin de soutenir la croissance du commerce canadien par l'innovation et l'expansion, tout en appuyant la décarbonisation du transport maritime, il faudra investir 110 milliards de dollars en infrastructure sur 50 ans.

Nous aimerions collaborer avec le gouvernement fédéral afin de mieux comprendre à quoi ressemble ce déficit d'infrastructure dans nos ports de mer, et nous avons une proposition à vous soumettre.

Mais pour faire les investissements nécessaires, les APC ont besoin d'une plus grande flexibilité financière, pour agir avec plus de souplesse tout en maintenant leur indépendance et leur nature commerciale. Pour les grands ports, les limites d'emprunt imposées à chaque APC nuisent à leur capacité d'agir rapidement sur les opportunités d'investissement. Il faut des années pour relever les limites. Elles sont trop faibles pour financer les investissements nécessaires et beaucoup moins élevées que ce que des emprunteurs commerciaux prudents peuvent obtenir.

Le Fonds national des corridors commerciaux a versé près de 1 milliard de dollars aux administrations portuaires du Canada. Cet excellent programme devrait être permanent et modifié pour permettre aux ports d'accélérer les projets qui ont été approuvés par le FNCC, mais qui n'ont pas encore été annoncés. Plus il faut de temps pour faire avancer un projet, plus l'inflation influe sur les coûts.

Le FNCC a été le premier programme d'infrastructure ouvert aux APC, mais les nouveaux programmes fédéraux ne le sont pas toujours. Le Canada profite lorsque de nouveaux programmes budgétaires fédéraux sont ouverts à la participation des APC.

Les petits ports font face à des défis différents. Avec des revenus plus faibles, ils doivent être plus créatifs dans la façon d'entretenir et de construire l'infrastructure. Il serait utile de pouvoir poursuivre des activités qui ne sont peut-être pas directement liées au secteur maritime, mais qui procurent les revenus nécessaires au maintien et à la croissance des activités maritimes.

Pour faire preuve de plus de créativité, il faut également explorer des façons pour les ports de toutes tailles de collaborer davantage, par exemple dans le cadre de projets d'infrastructure conjoints ou d'acquisitions. Des propositions ont été soumises à Transports Canada à ce sujet.

Le financement fédéral jouera également un rôle, comme il le fait dans d'autres secteurs, notamment le financement des petits aéroports pour les infrastructures de sécurité dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. Un programme semblable pour les petits ports serait utile, tant pour ceux qui sont des APC que les autres.

Mais les options d'autofinancement sont également importantes. L'AAPC a demandé qu'on aille au-delà des limites d'emprunt pour permettre aux administrations portuaires d'emprunter en fonction de la solvabilité et du mérite du projet afin d'avoir accès à plus de capitaux, plus rapidement.

Comme le projet de loi C-33 devrait bientôt être renvoyé au Comité, votre tournée récente des ports était opportune.

Les administrations portuaires du Canada ont accueilli favorablement le rapport du Groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement, qui demande que les administrations portuaires soient modernisées grâce à plus d'autorité, de souplesse financière et d'autonomie. Nous avons également été heureux de constater que le projet de loi C-33 du gouvernement fédéral vise à fournir aux ports les outils nécessaires pour accroître leur rendement, leur efficacité et leur productivité en tant qu'instruments de politique publique efficaces; ce sont des objectifs que nous partageons.

Lorsque nous avons examiné le projet de loi C-33 après son dépôt avec nos membres, nous avons été heureux de constater que des dispositions reconnaissaient les terminaux portuaires comme étant à l'avantage général du Canada, permettant leur expansion dans les régions intérieures et conférant aux ports un plus grand rôle dans la gestion du trafic.

Mais nous avons également exposé nos questions et préoccupations dans une lettre adressée au ministre Alghabra. En réponse, il y a un mois aujourd'hui, nous avons eu une première rencontre productive avec Transports Canada pour comprendre comment le gouvernement envisage que le projet de loi contribue à nos objectifs communs.

De nombreuses questions demeurent, notamment sur les détails de ce que les ports devraient déclarer sur les données financières et les plans stratégiques, et sur le fonctionnement des limites d'emprunt. Nous avons demandé des réunions de suivi pour comprendre cela en détail, mais cela ne s'est pas encore produit, et il est nécessaire que nous déterminions si les modifications financières proposées dans le projet de loi C-33 aideront l'industrie à atteindre notre objectif commun d'un réseau portuaire modernisé et plus souple, ou si elles pourraient avoir un impact négatif.

Nous proposerons également des changements aux articles du projet de loi C-33 portant sur la gouvernance et les comités consultatifs, car les ports ont des préoccupations à cet égard.

Je serai heureux de répondre à vos questions et je ferai de mon mieux, mais je devrai peut-être faire un suivi ultérieur si certaines questions ne sont pas de mon ressort.

• (1110)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gooch.

Nous cédon maintenant la parole à Mme Bonnie Gee, de la Chamber of Shipping.

La parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

Mme Bonnie Gee (présidente, Chamber of Shipping): Merci, monsieur le président, et bonjour.

Je m'appelle Bonnie Gee. Je suis la présidente de la Chamber of Shipping. C'est ma première semaine dans ce rôle, alors soyez indulgents.

Je tiens tout d'abord à reconnaître que je m'adresse à vous depuis les territoires non cédés des peuples Musqueam, Squamish et Tsleil-Waututh.

Au nom de nos membres, qui sont des armateurs, des exploitants et des agents qui transportent la majorité du commerce international du Canada dans les eaux de l'Asie-Pacifique, la Chamber of Shipping apprécie l'occasion qui lui est offerte de donner son point de vue sur les grands projets d'expansion de l'infrastructure portuaire au Canada.

Les autorités portuaires ont pour mission de favoriser le développement d'une infrastructure propice au commerce afin de soutenir les intérêts nationaux de tous les Canadiens.

Historiquement, les autorités portuaires ont assumé la responsabilité de grands projets d'infrastructure qui peuvent sembler spéculatifs aux yeux de certains. Ce que nous connaissons aujourd'hui comme les terminaux à conteneurs de Deltaport et de Fairview ont en fait été menés par une division des autorités portuaires et des parties prenantes locales, avec peu ou pas d'engagement de la part des compagnies maritimes.

Le contexte dans lequel le secteur du transport maritime opère aujourd'hui a radicalement changé depuis. Les volumes de marchandises transitant par les corridors commerciaux de l'Ouest ont considérablement augmenté et nous avons assisté à une approche à la pièce de l'amélioration des infrastructures le long des corridors commerciaux pour soutenir les deux principales portes d'entrée de l'Ouest canadien.

Les projets d'expansion des infrastructures portuaires ne peuvent être évalués isolément et doivent s'inscrire dans une stratégie de croissance nationale qui englobe tous les éléments de la chaîne d'approvisionnement susceptibles d'assurer la fluidité du trafic qui passera par le projet envisagé et la porte d'entrée dans son ensemble.

Une stratégie nationale de la chaîne d'approvisionnement doit mobiliser les provinces, les municipalités, les collectivités autochtones et locales ainsi que l'industrie. Une capacité et une fiabilité suffisantes de l'infrastructure ferroviaire sont essentielles au succès de nombreux terminaux maritimes qui ont investi des milliards de dollars pour accroître leur capacité et leur efficacité.

Les chaînes d'approvisionnement sont constituées d'un système de systèmes qui a souvent ressemblé à un château de cartes, les changements climatiques, la désobéissance civile et l'instabilité de la main-d'œuvre créant de l'incertitude.

Compte tenu des événements récents qui ont eu une incidence sur notre porte d'entrée au cours des dernières années, la nécessité d'une résilience de la chaîne d'approvisionnement est une priorité. Les perturbations sont inévitables et il est impératif que nous nous préparions et réagissions mieux de manière globale et stratégique, afin que le rétablissement ne prenne pas plusieurs mois. Une capacité de pointe adéquate est nécessaire tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

Nous sommes généralement favorables au développement de nouvelles infrastructures favorisant le commerce, et nous sommes heureux de constater que nous approchons de la ligne d'arrivée de certains grands projets d'infrastructure dans l'Ouest canadien.

Ces projets ne sont pas destinés aux investisseurs timides, et nous reconnaissons qu'une intervention gouvernementale peut parfois être nécessaire pour lancer ou soutenir des projets. Lorsque c'est le cas, la transparence doit être de mise et les utilisateurs ou les locataires des ports ne devraient pas avoir à supporter ces coûts après coup s'il n'y a pas d'avantages directs ou partagés.

Le projet de loi C-33 vise à régler les questions de gouvernance portuaire au moyen de modifications à la Loi maritime du Canada.

Nos membres sont particulièrement préoccupés par le fait que l'approbation des grands projets d'infrastructure est souvent assortie de conditions qui peuvent toucher tous les utilisateurs du port. Ces conditions peuvent être très spécifiques à un projet, mais avoir des implications plus larges pour d'autres navires qui utilisent les mêmes voies navigables.

La Chamber of Shipping est favorable aux améliorations continues, mais le manque de coordination apparente entre les ministères fédéraux sur les initiatives de conservation, la réconciliation et l'approbation des projets place l'industrie dans un contexte d'exploitation difficile. La pression monte pour gérer ou limiter les effets cumulatifs de la navigation maritime et pour soutenir les objectifs de conservation du Canada visant à protéger 30 % de nos eaux d'ici à 2030.

L'inquiétude porte sur la perte potentielle de souplesse opérationnelle pour les navires, les terminaux et les expéditeurs, ce qui implique un coût plus élevé pour faire des affaires dans les ports canadiens.

Le transport maritime fait partie intégrante de la chaîne d'approvisionnement du Canada et doit être intégré dans la stratégie nationale de la chaîne d'approvisionnement. À l'instar des préoccupations concernant les terrains industriels, notre secteur est confronté à un certain nombre de contraintes sur l'eau qui poseront des problèmes au reste de la chaîne d'approvisionnement si nos corridors maritimes ne sont pas protégés et gérés de la bonne façon.

En conclusion, nous sommes favorables aux grands projets d'expansion des infrastructures qui favorisent notre économie en créant des emplois et en augmentant la capacité et les débouchés commerciaux, tout en maintenant la compétitivité des exportateurs et des importateurs canadiens à l'échelle mondiale.

Je vous remercie de votre attention.

Le président: Merci beaucoup, madame Gee.

Nous accueillons maintenant M. Ashton de l'International Longshore and Warehouse Union Canada.

Monsieur Ashton, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Robert Ashton (président, International Longshore and Warehouse Union Canada): Bonjour et merci. Je m'appelle Robert Ashton, président national de l'International Longshore and Warehouse Union Canada. Mes pronoms sont « il » et « lui ».

Les volumes actuels depuis le début de l'année, comparés à ceux de décembre 2022 et 2021, montrent que les importations en pleine charge ont baissé de 3,9 % et les exportations de 20 %, ici en Colombie-Britannique, sur la côte Ouest. Le nombre de conteneurs

vides pour l'importation est en baisse de 36,8 %. Selon l'APVF, le nombre total de conteneurs vides exportés est d'environ 545 000 et le nombre de conteneurs pleins est d'environ 402 000. Cela signifie que 58 % des conteneurs quittant le port de Vancouver sont vides.

C'est pire à Prince Rupert. Il y a eu 74 000 conteneurs pleins et 196 642 conteneurs vides, soit un taux d'exportation de conteneurs vides de 73 %. Notre pays n'a pas de problème pour acheminer les marchandises canadiennes vers d'autres pays, mais nous devons simplement faire mieux pour remplir les conteneurs vides avant qu'ils ne quittent le Canada. Notre capacité est de 6,3 millions d'équivalents 20 pieds, d'EVP, pour 2022, et nous en avons utilisé 4 612 130 [*difficultés techniques*].

• (1115)

Le président: Monsieur Ashton, malheureusement, le son coupe par intermittence.

Je ne sais pas si vous avez du mal à entendre vos collègues.

Seulement pour votre déclaration liminaire, vous pourriez peut-être éteindre votre caméra, ce qui pourrait alléger la pression sur la bande passante et nous permettre de vous entendre plus clairement.

Nous allons essayer et voir si cela fonctionne.

Je vous redonne la parole, monsieur.

M. Robert Ashton: Je vous remercie.

En Colombie-Britannique, notre capacité était d'environ 6,3 millions d'EVP pour 2022. Nous en avons utilisé 4 612 130. À la fin de 2022, nous avions de la place pour environ 1,5 million de conteneurs de plus.

Avons-nous besoin d'une plus grande capacité de conteneurs dans l'Ouest? Non, mais nous devons corriger les parties du système qui sont déficientes.

Par exemple, nous ne réussissons pas à avoir assez de wagons à l'Ouest pour les charger et les envoyer à l'Est. La durée d'immobilisation des conteneurs en Colombie-Britannique a augmenté alors que les volumes de conteneurs ont diminué considérablement. Comment est-ce possible? Par ailleurs, pourquoi personne ne s'attaque au problème des centaines de milliers de conteneurs qui pointent dans les terminaux plus de cinq jours, alors qu'ils devraient être à bord d'un train en direction de l'Est en moins de trois jours?

Selon les propres données de l'APVF, il est de plus en plus difficile d'envoyer des conteneurs vers l'Est par voie ferrée, car nous ne récupérons pas nos wagons. Pourquoi construire un nouveau terminal à conteneurs pouvant traiter deux millions d'EVP et qui ferait disparaître des milliers d'emplois portuaires sur la côte Ouest alors que vous ne feriez qu'ajouter deux millions de problèmes supplémentaires dans un réseau ferroviaire et système d'entrepôt déjà défaillants à l'est des Rocheuses?

Si la construction d'un nouveau terminal est proposée et les locataires actuels en paient le prix par l'augmentation de leur loyer, alors ce terminal devrait être construit en harmonie avec les terminaux actuels et non de manière à conférer au nouvel exploitant, quel qu'il soit, une longueur d'avance dès le départ. Si le RBT2 est approuvé avec le niveau actuel d'automatisation proposé, ce qui reste à déterminer, car selon l'APVF, la tierce partie pourra choisir le niveau d'automatisation, cela obligera les terminaux à conteneurs conventionnels actuels à s'automatiser eux aussi, simplement pour suivre le rythme du terminal entièrement nouveau.

L'ILWU Canada a commandé en 2019 une étude d'impact économique de la numérisation et de l'automatisation des terminaux portuaires maritimes, le rapport Prism. Ce rapport traite des répercussions négatives de la perte d'emplois dans les collectivités et des répercussions fiscales négatives des sites nouveaux et existants.

L'APVF se vante de créer environ 800 emplois à temps plein à raison de 1 598 heures par an, ce qui équivaut à 39,5 semaines de travail par an, mais si le projet d'un deuxième terminal à Roberts Bank, le RBT2 est approuvé, cela obligera les sites conventionnels actuels, les installations existantes, à s'automatiser, ce qui peut réduire le besoin de main-d'œuvre jusqu'à 50 %, de sorte que la création d'environ 800 emplois par le port entraînera peut-être la perte d'environ 4 000 emplois, selon le rapport Prism. Le gouvernement canadien pense-t-il que c'est une bonne idée pour les Canadiens? Le gouvernement canadien pense-t-il que c'est une bonne idée pour la classe ouvrière du pays?

En ce qui concerne l'assainissement de l'environnement, Environnement et Changement climatique Canada n'est pas convaincu que les mesures d'atténuation proposées par le port de Vancouver sont réalisables. Qu'est-ce que cela signifie? Cela signifie que le biofilm nécessaire pour nourrir les oiseaux de rivage pourrait être et sera détruit. Nous sommes dans une situation où les oiseaux de rivage n'auront pas la nourriture nécessaire pour migrer le moment venu. Cela revient à mettre en péril une espèce entière, comme le bécasseau d'Alaska, entre autres.

Le groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement a reconnu la nécessité d'améliorer le paradigme des relations de travail dans ce pays. À cette fin, le gouvernement et ses partenaires doivent reconnaître que l'élaboration, la construction et l'exploitation de grands projets d'infrastructure portuaire auront une incidence sur les conditions de travail de milliers de travailleurs régis par des conventions collectives comme celle de l'ILWU Canada avec la BCMEA sur la côte Ouest.

Afin d'éviter des conflits de travail susceptibles de mettre en péril la chaîne d'approvisionnement ou les projets d'infrastructure, le gouvernement doit consulter les travailleurs sur les projets et les changements prévus et garantir que ces projets ne compromettent pas les emplois, la compétence ou les conventions collectives des syndicats. Lorsque les projets d'infrastructure sont susceptibles de modifier l'endroit où le travail est effectué, la manière dont il est effectué et les personnes qui l'effectuent, le gouvernement doit s'assurer que les partenaires du projet comprennent que les projets d'infrastructure ne peuvent pas servir à miner ou à supprimer les obligations des conventions collectives.

Pour conclure, je vous propose ceci. Les syndicats comme le nôtre, les collectivités autochtones de notre pays et les groupes écologistes doivent siéger aux conseils d'administration des administrations portuaires pour y mettre à profit leur connaissance de l'infrastructure actuelle et proposée, de sorte qu'avant d'aménager de nouveaux terminaux en Colombie-Britannique, comme le RBT2, nous réparions d'abord toutes les autres pièces cassées.

Je demande instamment à notre gouvernement de ne pas approuver ce projet ou de reporter la décision jusqu'à ce que le projet d'agrandissement Deltaport 4 et le projet d'expansion de Prince Rupert soient au même point de l'étude d'impact, afin que les trois projets puissent être étudiés ensemble et que la meilleure option pour les travailleurs et l'environnement puisse être déterminée et mise en œuvre.

Je vous remercie pour le temps que vous m'avez accordé.

• (1120)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ashton.

De l'Administration de l'aéroport de Vancouver, nous accueillons maintenant M. Boudreau.

Monsieur Boudreau, c'est un plaisir de vous revoir. La parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes pour faire votre déclaration liminaire.

M. Trevor Boudreau (directeur, Relations gouvernementales, Administration de l'aéroport de Vancouver): Merci, monsieur Schiefke.

Bonjour à tous.

[Français]

Je vous remercie de me donner l'occasion de comparaître devant le Comité.

[Traduction]

Je vous parviens aujourd'hui de l'Aéroport international de Vancouver, qui est situé sur le territoire ancestral non cédé et continuellement occupé de la bande indienne Musqueam. Tout d'abord, j'aimerais rendre hommage aux aînés d'hier et d'aujourd'hui.

Alors que le Comité étudie les grands projets d'expansion des infrastructures portuaires, YVR est d'avis que le gouvernement du Canada doit adopter une approche pangouvernementale. La solidité de nos grands écosystèmes portuaires se mesure à leur maillon le plus faible. Le gouvernement du Canada doit veiller à ce que l'écosystème portuaire existant soit aussi efficace que possible pour rester compétitif à l'échelle mondiale.

Le fret aérien et la logistique du transport aérien ont toujours été une composante essentielle de l'écosystème des grands ports du Canada. Aujourd'hui, les aéroports jouent un rôle de plus en plus important et stratégique dans l'expansion du commerce, des investissements et de la résilience de la chaîne d'approvisionnement du Canada. Les marchandises de grande valeur, les produits et les fournitures essentielles qui sont la clé du commerce international doivent être transportés par voie aérienne. Historiquement, 70 % du fret qui passait par notre port le faisait dans la soute d'avions de passagers. Cette situation est en train de changer rapidement. Un changement radical est en cours, avec l'arrivée d'avions de fret spécialisés, en réponse à l'évolution des habitudes de consommation et à la nécessité d'une plus grande résilience de la chaîne d'approvisionnement.

Prenons l'exemple de l'une des plus importantes exportations à YVR. Dans un mois environ, nous entrerons dans la saison du crabe dormeur en Colombie-Britannique, un produit très recherché sur les marchés de l'Indo-Pacifique, mais qui dépend de l'aviation pour conserver sa fraîcheur, et donc sa valeur.

En outre, nous commençons à observer un déplacement des chaînes d'approvisionnement par le rapatriement de la fabrication en Amérique du Nord, par exemple pour les semi-conducteurs. À l'avenir, d'autres produits de croissance nécessiteront un accès aérien, notamment les puces pour faciliter la mise en place de l'infrastructure 5G et de l'Internet des objets en plein essor, la bioproduction et les produits pharmaceutiques à valeur ajoutée ainsi que les composants pour alimenter les entreprises canadiennes des technologies et des énergies propres. Des entreprises comme General Fusion ont récemment transféré leur siège social mondial à YVR. Pourquoi? Parce qu'elles avaient besoin d'accéder à notre emplacement stratégique et à notre connectivité mondiale.

Le Canada a besoin de capacités aéroportuaires et d'un accès à des services aériens pour soutenir ces voies commerciales grandissantes. C'est pourquoi les aéroports et les transporteurs aériens du Canada investissent dans le fret. Nos principaux transporteurs aériens canadiens, WestJet et Air Canada, ont fait d'importants investissements dans des flottes d'avions-cargos qui arrivent cette année.

YVR ouvre de nouveaux terrains industriels très recherchés pour le développement. Nous investissons également pour accroître notre propre capacité. Cela comprend la construction de notre projet d'expansion de 150 millions de dollars pour le fret aéroportuaire qui facilitera plus de 250 milliards de dollars d'échanges commerciaux et d'investissements au cours des 20 prochaines années.

Nous mettons également en oeuvre des solutions numériques, notamment notre nouveau système commun d'information sur le fret aérien. Il s'agit d'un système que nous avons conçu en collaboration avec nos utilisateurs finaux et nos clients. Il nous permet d'améliorer l'échange de données, de rationaliser nos opérations et d'accroître l'efficacité globale de la manutention du fret à YVR.

Avant de passer à la période de questions, j'aimerais vous laisser trois recommandations à envisager.

Premièrement, il faut soutenir et privilégier l'infrastructure numérique et l'échange de données afin d'améliorer la visibilité, l'efficacité et la collaboration multimodale. Ainsi, le Canada pourra tirer le meilleur parti des infrastructures portuaires existantes et futures, donner des réponses claires aux utilisateurs finaux et améliorer les résultats en matière de climat. Les programmes d'investissement d'impact, dont le Fonds national des corridors commerciaux que d'autres collègues ont mentionné, sont essentiels, mais le financement stable à long terme de ces programmes est encore plus essentiel.

Deuxièmement, il faut veiller à ce que les organismes gouvernementaux disposent de ressources suffisantes pour accroître leurs propres capacités et se moderniser. Cela permettra à tous les organismes partenaires de soutenir la croissance future du commerce et de s'adapter à l'évolution de l'environnement commercial sans sacrifier leurs fonctions essentielles d'assurer la sûreté et la sécurité.

Enfin, il faut investir aujourd'hui dans des infrastructures de transport facilitant le commerce, tout en envisageant de nouvelles connexions multimodales. Dans l'immédiat, le Canada peut et doit investir dans les ponts, les tunnels et les routes. Nous devons également sortir des sentiers battus pour trouver de meilleurs moyens de relier les entreprises aux consommateurs. Par exemple, YVR étudie la possibilité d'établir des liaisons entre le transport aérien, maritime et ferroviaire en utilisant des barges électroniques pour transporter des marchandises sur le fleuve Fraser, une voie commerciale traditionnelle dans la région.

Merci infiniment de m'avoir donné l'occasion de m'exprimer. J'ai hâte de discuter plus en détail de ces recommandations avec les membres du Comité.

• (1125)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Boudreau.

Nous aurions aimé entendre ensuite M. Stewart. Malheureusement, nos interprètes viennent de m'informer qu'ils ne seront pas en mesure d'interpréter son témoignage parce qu'il ne dispose pas du casque d'écoute nécessaire.

Monsieur Miller, nous sommes très heureux de vous accueillir. Je sais que vous ferez de votre mieux pour présenter la déclaration liminaire au nom de M. Stewart et pour répondre aux questions.

J'aimerais vous dire à tous les deux que si vous estimez ne pas avoir pu livrer votre témoignage à votre satisfaction, nous aurons une autre réunion mardi prochain. Nous pourrions vous demander de revenir à ce moment-là pour éventuellement répondre aux questions dans toute la mesure du possible.

Sur ce, M. Miller, je vous cède la parole. Vous disposez de cinq minutes pour votre déclaration liminaire.

M. David Miller (conseiller principal de l'exécutif, Administration portuaire Vancouver-Fraser): Merci beaucoup.

C'est dommage, car en tant que vice-président à l'infrastructure, M. Stewart est le mieux placé pour traiter d'un grand nombre de ces sujets. Je ferai de mon mieux pour répondre aux questions, étant entendu que certaines d'entre elles risquent de dépasser mes compétences.

Merci beaucoup de nous avoir invités à comparaître aujourd'hui. Nous regrettons que vous n'ayez pas pu visiter notre port lors de votre récente tournée. Nous serions certainement heureux de vous accueillir dans un avenir proche.

Comme vous le savez sans doute, le port de Vancouver est le plus grand du Canada, avec des volumes de transport presque égaux à ceux des cinq ports suivants combinés. Au cours des cinq prochaines années, nous devrions vivre une croissance équivalente à l'ensemble des échanges commerciaux du port de Montréal, le deuxième port du Canada, à mesure que ces nouvelles capacités seront mises en oeuvre.

Nous fonctionnons dans un environnement complexe, avec une géographie difficile et entourés de 16 municipalités locales et de plusieurs Premières Nations. Compte tenu de la croissance enregistrée, notre capacité à financer et à construire des infrastructures est extrêmement importante. Nous sommes évidemment heureux d'avoir l'occasion de parler de certains de nos projets récents et d'un projet d'une importance cruciale dont nous espérons obtenir l'approbation dans un avenir proche.

Lorsqu'il s'agit de grands projets d'infrastructure, les ports canadiens se heurtent à un obstacle de taille: la difficulté d'obtenir une augmentation de nos limites d'emprunt imposées par le gouvernement fédéral. Les limites d'emprunt actuelles sont nettement inférieures aux niveaux que les prêteurs commerciaux jugeraient raisonnables et appropriés. Le relèvement des limites d'emprunt prend du temps, généralement plusieurs années. Il est donc impossible de réagir rapidement aux occasions d'affaires. Le projet de loi C-33 crée un processus renouvelable de trois ans pour la révision des limites d'emprunt, mais il ne fait rien pour garantir que le processus se déroulera plus rapidement qu'avant.

J'aimerais souligner deux projets d'infrastructure importants qui ont été achevés ces dernières années. Le premier est le terminal céréalier G3. Il s'agit du premier nouveau terminal céréalier construit dans le port depuis plusieurs décennies et du premier terminal céréalier de la côte Ouest canadienne doté d'une voie en boucle. Ainsi, il est possible de décharger les trains sans avoir à les séparer ou à retirer la locomotive, ce qui augmente considérablement la rapidité et l'efficacité du processus. Le projet a permis d'investir bien au-delà de 1 milliard de dollars dans le réseau de silos à grains des Prairies et de créer une nouvelle chaîne d'approvisionnement très efficace pour acheminer les céréales vers la côte et les clients.

Conformément aux dispositions de la LCEE de 2012, comme le terminal ne nécessitait pas la construction d'un nouveau poste d'amarrage, le port a pu examiner le projet dans le cadre de son propre processus. Le terminal a été approuvé et autorisé en sept mois et achevé bien avant la date prévue.

De même, l'expansion du terminal à conteneurs Centerm n'a pas eu besoin de passer par le processus fédéral, ce qui lui a permis d'obtenir les autorisations nécessaires et de se mettre en branle en 16 mois. L'agrandissement a permis d'augmenter la capacité du terminal de 60 % tout en n'augmentant l'empreinte au sol que de 15 %.

Contrairement à nos récentes réussites en matière d'exécution rapide de projets, notre projet de deuxième terminal à conteneurs à Roberts Bank fait l'objet d'un processus fédéral d'examen environnemental depuis neuf ans et demi. Nous sommes très préoccupés par le fait que même en utilisant des projections de croissance du trafic de conteneurs peu optimistes, nous sommes aujourd'hui dans une situation où le port manquera de capacité de conteneurs bien avant que le nouveau terminal ne puisse être achevé.

Le récent ralentissement du secteur nous permettra peut-être de gagner un peu de temps, mais pas suffisamment. Lors d'un récent voyage en Asie pour rencontrer les compagnies de transport maritime par conteneurs, mes collègues ont entendu le même refrain partout où ils sont allés: nous avons besoin de plus de capacité.

Les provinces de l'Ouest appuient vivement ce terminal et nous sommes fiers d'avoir conclu des ententes d'avantages mutuels pour ce projet avec 26 Premières Nations. Comme pour le terminal Roberts Bank existant, l'Administration portuaire prévoit d'aménager le terrain et de construire la structure maritime pour le terminal T2, puis de les louer à un exploitant qui construira et exploitera le terminal. Le coût de l'aménagement du terrain sera récupéré au moyen du bail à long terme.

L'accroissement de la concurrence est une autre raison pour laquelle nous sommes si impatients d'aller de l'avant avec le T2. Actuellement, seuls deux exploitants possèdent des terminaux à conteneurs dans les ports de Colombie-Britannique. Nous pensons que l'ajout d'un troisième exploitant garantira des prix compétitifs pour les importateurs, les exportateurs et les consommateurs canadiens. C'est particulièrement important dans la zone stratégique de Roberts Bank où il n'y a actuellement qu'un seul exploitant. C'est la seule zone où il n'y a aucune contrainte de hauteur ou de profondeur et le terminal peut accueillir les plus grands navires, qui sont maintenant utilisés autour du chantier.

● (1130)

Si nous n'aménageons pas la capacité nécessaire à Vancouver et à Prince Rupert, nos exportateurs et nos importateurs seront obligés de se rabattre sur les ports des États-Unis. Cela représentera une augmentation significative des coûts, une perte de contrôle national

et une augmentation des émissions, car les conteneurs devront être transportés sur de plus longues distances. Davantage de conteneurs seront transportés par camion plutôt que par train en raison de la capacité ferroviaire limitée de part et d'autre de la frontière.

Cette situation nuira aux petites et moyennes entreprises exportatrices du Canada. Ces exportateurs, en particulier ceux qui transportent des produits agricoles comme des légumineuses, livrent concurrence sur le marché mondial où l'augmentation des coûts liés à l'utilisation de Seattle ou de Portland les rendrait probablement non compétitifs.

Il va sans dire que nous considérons ce projet comme essentiel pour la compétitivité commerciale future du Canada.

Je vous remercie et je ferai de mon mieux pour répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, encore une fois, monsieur Miller.

Nous allons commencer notre série de questions avec M. Lewis.

Monsieur Lewis, la parole est à vous pour six minutes.

M. Chris Lewis (Essex, PCC): Merci, monsieur le président, et merci à tous nos témoins ce matin. Il est certain qu'il y a eu de bonnes conversations autour de la table.

Monsieur le président, je crois que mes questions s'adresseront surtout à M. Ashton.

Ma première question est la suivante: selon vous, quelle est la solution pour déplacer les conteneurs de l'est vers l'ouest? Si j'ai bien entendu, vous avez dit que les goulots d'étranglement ne se situent pas nécessairement dans les ports, mais dans le système ferroviaire.

Proposez-vous une solution? Ma réflexion est-elle juste?

M. Robert Ashton: Je viens d'éteindre ma caméra pour éviter le problème de tout à l'heure.

Le problème lié au transport de boîtes ne se situe pas au niveau des terminaux à conteneurs. Nous les faisons entrer et sortir du mieux que nous pouvons et aussi rapidement que possible. Les problèmes que nous éprouvons sont liés à l'acheminement des wagons depuis la côte Est.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

[Traduction]

Le président: Je suis désolé, M. Ashton, je vais devoir vous interrompre très brièvement. M. Barsalou-Duval invoque le Règlement.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je m'excuse auprès de mes collègues et du témoin que j'ai interrompu, mais j'aimerais savoir si le Règlement de la Chambre des communes permet à un témoin de comparaître même si nous ne pouvons pas le voir à l'écran.

Le président: Posez-vous la question pour savoir si le témoin est d'accord là-dessus?

M. Xavier Barsalou-Duval: Non, je veux savoir si c'est une pratique acceptable selon le Règlement.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Monsieur Ashton, je vais m'entretenir avec la greffière pour déterminer si nous respectons quand même les règles, comme il se doit, si votre caméra est éteinte. Soyez indulgent avec nous un instant, je vous en prie.

Monsieur Ashton, nous allons vous demander de laisser votre caméra allumée pendant que nous discutons pour voir si nous respectons les règles régissant les travaux du Comité. Si les interprètes et les députés ici présents constatent qu'ils ne vous entendent pas bien, nous devons nous arrêter jusqu'à ce que nous ayons trouvé la réponse à cette question.

Je vous cède la parole, monsieur, et je m'excuse d'avoir interrompu votre réponse à la question de M. Lewis.

Monsieur Lewis, je vais m'assurer que cela n'affecte pas votre temps de parole.

M. Robert Ashton: Ce n'est rien. Je suis désolé de cette situation.

Le problème, à mon avis, est lié aux wagons qui vont d'est en ouest. Nous pouvons décharger les boîtes, les mettre sur des wagons et les acheminer vers les provinces de l'Est. Cependant, nous avons vent de problèmes dans les entrepôts de Toronto, Montréal et Chicago. Ils ne peuvent pas charger les conteneurs assez rapidement pour que les wagons reviennent. Il y a des retards là-bas.

Si nous ne réglons pas ce problème, si nous augmentons la capacité de deux millions d'EVP, aujourd'hui ou demain, nous ne ferons qu'exacerber les problèmes d'un système déjà défaillant.

M. Chris Lewis: Je vous remercie, monsieur Ashton.

Selon vous, un terminal à conteneurs automatisé est-il dans l'intérêt des Canadiens? Je ne parle pas explicitement de la Colombie-Britannique, mais du Canada dans son ensemble.

• (1135)

M. Robert Ashton: Non. Les terminaux automatisés sont en fait très mauvais pour la population du Canada et pour le pays.

Prenons Los Angeles et Long Beach où ils ont créé un terminal automatisé. Il y a eu un effet systémique qui a forcé tous les autres terminaux conventionnels à s'automatiser pour « suivre la parade », comme on disait autrefois.

Cela détruit en fait l'économie canadienne, parce que cela détruit les emplois de travailleurs. Comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, le nombre d'emplois dans les sites existants pourrait diminuer de 50 %, ce qui n'est pas du tout à l'avantage de l'économie canadienne.

Tout ce que font les terminaux automatisés, c'est de garnir les poches de sociétés qui vont envoyer cet argent à l'étranger.

M. Chris Lewis: Merci, monsieur Ashton.

Je vais poser la même question à M. Miller, si vous le permettez. La question était la suivante: un terminal à conteneurs automatisé est-il dans l'intérêt des Canadiens?

M. David Miller: Tout d'abord, je tiens à dire qu'il n'y a aucune raison de croire qu'il s'agira d'un terminal automatisé dans ce cas précis. Nous ne savons même pas qui en sera l'exploitant à ce stade. L'industrie semble se tourner vers des terminaux partiellement automatisés qui conservent un nombre important d'emplois. Nous avons fait savoir au syndicat que nous étions prêts à garantir un

nombre minimum d'emplois. Je pense qu'il est beaucoup trop tôt. Si le projet va de l'avant, ce que nous espérons évidemment, ce terminal ne sera pas achevé avant sept ou huit ans, de sorte qu'il sera exploité par un exploitant inconnu dans un avenir lointain. Il est très difficile de dire ce qui se passera dans l'industrie à ce moment-là ou quelle direction elle prendra. Ce n'est que pure spéculation.

M. Chris Lewis: Merci, monsieur Miller.

Je reviens à vous, monsieur Ashton. Croyez-vous que l'Administration portuaire puisse garantir l'offre de 800 emplois, tout en disant que l'exploitant du terminal proposé a le dernier mot sur le niveau d'automatisation?

M. Robert Ashton: Pas du tout. Mon ami vient de dire qu'ils ne connaissent même pas le niveau d'automatisation. L'APVF elle-même nous a dit que tout le trafic horizontal du terminal sera automatisé. Nous parlons ici de tous les semi-remorques, de tous les portiques sur pneus. Ils seront tous automatisés. Ce sont des centaines et des centaines d'emplois qui disparaîtront.

M. Miller a déjà déclaré qu'il n'y avait aucune garantie que le terminal sera automatisé. Ce n'est pas ce que l'Administration portuaire a dit à notre syndicat et à tous les autres. Elle nous a dit que tout le trafic horizontal serait automatisé. Au bout du compte, les 800 emplois... L'Administration portuaire Vancouver-Fraser ne peut pas garantir un chiffre, car elle a déclaré à tout le monde que c'est l'exploitant du terminal, quel qu'il soit dans ce scénario de rêve, qui aura le dernier mot sur le niveau d'automatisation. Il pourrait s'agir de 800 emplois. Il pourrait s'agir de 5 emplois. Il pourrait s'agir de 10 000, mais ce sera sous la barre des 800.

M. Chris Lewis: Merci, monsieur le président. Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Lewis.

Pour répondre au rappel au Règlement de M. Barsalou-Duval... Si le son et la vidéo fonctionnent bien, le Comité retiendra généralement cette approche. Si la qualité du son est mauvaise, le Comité peut décider, par consentement unanime, d'adopter une motion qui dit en substance que nous pouvons poursuivre sans la vidéo afin de mieux protéger nos interprètes et nous permettre de mieux entendre les témoins.

Cela convient-il au Comité? Y a-t-il des objections?

Je vous remercie.

[Français]

Merci d'avoir soulevé la question, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous cédon maintenant la parole à M. Iacono.

[Français]

Vous disposez de six minutes.

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je souhaite la bienvenue aux intervenants et les remercie de leur présence.

Ma première question s'adresse à M. Gooch.

Comment le gouvernement fédéral peut-il aider à déterminer les lacunes en ce qui concerne les liaisons entre les infrastructures de transport?

M. Daniel-Robert Gooch: Je vous remercie de la question. Je vais y répondre en anglais.

[Traduction]

Entre autres choses, l'Association des administrations portuaires canadiennes aimerait mettre à jour une étude qu'elle a réalisée bien avant mon arrivée, en 2011. Je crois qu'elle avait été financée en partie par Transports Canada. Elle examinait les investissements prévus dans l'infrastructure ainsi que les besoins pour les années à venir. Selon le rapport du groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement, il faudrait investir 110 milliards de dollars sur 50 ans dans les infrastructures rien que pour les ports maritimes du Canada.

Nous aimerions approfondir cette question, réunir nos administrations portuaires et analyser la situation. Quelle part de ce montant est destinée à l'entretien des infrastructures existantes? Quelle part est destinée à la décarbonisation, une priorité absolue pour les administrations portuaires canadiennes? Quelle part est destinée à l'expansion? Nous savons que des investissements importants sont nécessaires et nous voulons mieux saisir le portrait pour les années à venir. Nous avons eu des conversations avec un organisme fédéral qui pourrait être en mesure de financer ces projets et nous aimerions y travailler au cours des deux ou trois prochaines années.

• (1140)

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci.

Ma prochaine question s'adresse à Mme Gee et à M. Ashton.

Selon vous, comment le Canada se compare-t-il aux autres pays quant à la tendance mondiale vers l'automatisation?

Que pouvons-nous faire pour soutenir les travailleurs pendant la transition?

[Traduction]

M. Robert Ashton: Voulez-vous répondre en premier, madame Gee, ou voulez-vous que je le fasse?

Mme Bonnie Gee: J'allais m'en remettre à vous, monsieur Ashton.

M. Robert Ashton: Très bien.

Comment nous situons-nous par rapport aux autres pays? En fait, nous nous en sortons très bien. Nous avons certains niveaux d'automatisation dans nos terminaux à conteneurs actuels. Ces niveaux ont été négociés entre l'exploitant du terminal et le syndicat. Cela a permis de faire plus de place dans les terminaux. L'automatisation n'a pas eu l'effet d'un rouleau compresseur dans nos terminaux. Elle a été négociée et bien gérée afin de protéger au mieux les emplois des travailleurs.

Si vous prenez ce qui se passe ailleurs dans le monde, au sud de la frontière ou en Australie, choisissez le pays que vous voulez, vous voyez des sociétés et des employeurs s'engager dans l'automatisation à tout-va. C'est ce que l'Administration portuaire Vancouver-Fraser envisage avec le RBT2. Cela a pour effet d'éliminer des emplois, de faire disparaître la main-d'œuvre. Selon notre rapport Prism, un nouveau terminal pourrait éliminer environ 90 % des travailleurs par rapport à un terminal conventionnel. Lors de la

conversion à l'automatisation d'un site existant, le taux serait... d'environ 50 %.

Ce n'est pas dans l'intérêt des travailleurs canadiens. Nous faisons du bon travail au Canada pour manipuler les boîtes. Notre système est défaillant. Nous n'avons pas besoin de dépenser 3,5 milliards de dollars pour créer un terminal qui va faire disparaître des emplois canadiens. L'Administration portuaire a déjà dépensé entre un demi-milliard et un milliard de dollars, avant même la première pelletée de terre. L'argent... Il faut que cela cesse. Les autorités fédérales doivent mettre un terme au naufrage que représente le projet RBT2.

M. Angelo Iacono: Je vous remercie.

Monsieur Gooch ou monsieur Miller, aimeriez-vous ajouter quelque chose?

M. David Miller: Certainement. L'idée selon laquelle il a été décidé, quelque part, qu'il s'agirait d'un port automatisé est tout simplement fausse. Ce n'est pas le message que nous avons envoyé. Nous n'en savons rien à ce stade. Ce n'est tout simplement pas exact. Nous sommes en mesure de lancer un appel d'offres pour trouver un exploitant. Nous pourrions assortir cet appel d'offres de conditions. Ainsi, nous pourrions garantir des emplois. C'est trompeur.

Je m'élève aussi contre l'idée selon laquelle le système est défaillant. Il y a des problèmes majeurs. Beaucoup d'entre eux sont relativement récents. Il y a des problèmes de capacité d'entreposage dans l'Est du Canada. En grande partie, c'est dû au fait que des gens ont passé trop de commandes pendant et après la COVID et ils ne les récupèrent pas. Les entrepôts s'engorgent. Les chemins de fer n'ont pas d'endroit où placer les chargements et ils ne veulent pas les déplacer tant qu'ils n'ont pas d'endroit où les mettre.

Il ne fait aucun doute qu'il y a des problèmes. La construction d'un nouveau terminal dans la région de Milton a aussi été retardée, ce qui n'a pas arrangé les choses. En réalité, il ne s'agit pas d'un problème de longue date. Il n'est tout simplement pas juste de laisser entendre que le système est défaillant à cause de ce problème.

• (1145)

M. Daniel-Robert Gooch: Si je peux me permettre d'ajouter quelque chose, le seul commentaire que je ferais, et il est très général est le suivant: nous ne construisons pas les infrastructures pour aujourd'hui. Nous les construisons pour que le Canada dispose de la capacité dont il aura besoin dans 10 ans, pour l'avenir.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur Gooch.

Vos membres ont-ils bénéficié du Fonds national des corridors commerciaux? Si oui, pouvez-vous nous donner quelques exemples?

[Traduction]

M. Daniel-Robert Gooch: Est-ce une référence au Fonds national des corridors commerciaux?

Une voix: Oui.

M. Daniel-Robert Gooch: D'accord.

Les administrations portuaires ont reçu près d'un milliard de dollars de financement par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux. C'est un excellent programme. Nous aimerions qu'il devienne permanent et qu'il soit capitalisé en permanence.

Nous recommanderions quelques ajustements. En particulier, selon le mode de fonctionnement actuel du fonds, les demandeurs sont informés une fois le projet approuvé. Cependant, tant qu'une annonce publique n'a pas été faite, ils ne peuvent pas dépenser l'argent. Cela peut entraîner des mois de retard. Nous sommes dans un environnement où les coûts de construction et des matériaux, ainsi que l'inflation, sont très élevés. C'est une préoccupation.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Iacono.

Je cède maintenant la parole à M. Barsalou-Duval pour six minutes.

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

Je remercie tous les témoins de leur présence aujourd'hui.

J'aimerais répondre au commentaire de M. Miller, qui a mentionné un peu plus tôt que le Comité n'avait pas visité le port de Vancouver. Je crois que c'est au grand regret de la plupart d'entre nous que le Comité a finalement pris cette décision déchirante, étant donné que le Comité avait déjà visité le port de Vancouver par le passé. Néanmoins, je pense que tout le monde, moi le premier, aurait bien aimé visiter ce port.

Mes premières questions vont s'adresser à M. Gooch.

Durant le périple que nous avons fait la semaine dernière pour visiter différents ports, j'ai parfois entendu des gens faire des commentaires ou se demander si, pour augmenter la capacité actuelle, il serait judicieux de faire des investissements supplémentaires dans certains ports, par exemple des ports congestionnés, alors que d'autres ports pourraient desservir ces mêmes marchés.

Pensez-vous que ce serait une bonne chose de retenir les investissements dans les ports congestionnés et de plutôt recourir aux ports sous-utilisés?

Je me demande aussi si cela pourrait avoir une incidence sur le plan concurrentiel pour nous, étant donné que nous serions souvent en concurrence avec certains ports des États-Unis. J'imagine que vous connaissez le marché mieux que moi et que vous pourriez répondre à cette question.

De plus, comment expliquer que certains ports sont congestionnés alors que d'autres le sont moins? Est-ce lié à un certain rôle que joue le marché, également?

Je vous envoie la balle.

[Traduction]

M. Daniel-Robert Gooch: Eh bien, cela fait un an que j'occupe ce poste, alors je ne me considère pas encore comme un expert.

Le trafic circule dans des directions différentes. Par exemple, le port de Prince Rupert reçoit un trafic très différent, à destination des États-Unis, comparativement à celui du port de Vancouver, par exemple.

Entre autres possibilités pour améliorer l'efficacité du système, nous avons déterminé que les ports canadiens pourraient collaborer plus étroitement dans certaines régions. Par exemple, trois ports du Québec, soit Trois-Rivières, Québec et Montréal, ont mis sur pied un groupe de travail chargé d'étudier les possibilités de collaboration et de spécialisation d'un port par rapport à un autre.

Certaines dispositions de la Loi maritime du Canada et d'autres de la Loi sur la concurrence limitent les possibilités de collaboration. Ces ports ont soumis une proposition au gouvernement du Canada afin d'étudier comment les ports pourraient mieux collaborer qu'ils ne le peuvent actuellement, compte tenu des limites imposées par les lois en vigueur.

Nous croyons comprendre que le gouvernement du Canada a lancé une demande de propositions pour une étude sur la complémentarité des ports, ce qui semble être une réponse à cette proposition. Nous attendons avec impatience les résultats de ces travaux.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Ma question était peut-être trop large. Je vais être plus précis.

Pensez-vous que ce serait une bonne chose d'empêcher les ports congestionnés d'augmenter leur capacité, si on tient compte du fait que d'autres ports ne fonctionnent pas à plein rendement?

[Traduction]

M. Daniel-Robert Gooch: Je dirais qu'une chose que nous réclamons depuis avant mon arrivée à l'AAPC, et cela fait écho à une demande dont Mme Gee a parlé plus tôt, c'est une stratégie nationale de la chaîne d'approvisionnement du transport bien pensée et qui mobilise toutes les parties prenantes, soit les expéditeurs, les ports, les chemins de fer et tous les intervenants dans la chaîne d'approvisionnement, parce qu'une certaine spécialisation pourrait être indiquée dans le système.

Le PDG de notre port de Halifax, qui est originaire d'Australie, m'a dit qu'on y trouve un tel système. Au moins dans ce cas particulier, il permet de se prémunir contre tout investissement qui n'est peut-être pas le plus judicieux.

• (1150)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur Miller, auriez-vous quelque chose à dire là-dessus?

[Traduction]

M. David Miller: Nous avons manifestement un port extrêmement diversifié. Peu de ports dans le monde traitent une aussi grande variété de marchandises et de produits que nous.

Dans certains cas, cela pourrait faire une différence, mais en général, les marchandises sont acheminées vers un port pour une raison précise, qu'il s'agisse d'un chemin de fer particulier dans son réseau, ou pour une quelconque raison, il y a des enjeux de proximité, si des marchandises sont acheminées par camion.

Règle générale, dans la majorité des cas, il y a une raison qui explique pourquoi le trafic passe par un port en particulier, de sorte qu'il pourrait y avoir des endroits en marge par lesquels le trafic pourrait passer, en raison d'enjeux de capacité. Dans l'ensemble, je ne suis pas sûr que cette stratégie soit très efficace.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Ma dernière question s'adresse à M. Gooch.

Les endroits plus denses connaissent souvent des problèmes environnementaux, que ce soit en lien avec la population, avec les espèces menacées ou avec l'artificialisation des berges.

Comment fait-on pour concilier le fameux développement du trafic maritime et la protection de l'environnement?

[Traduction]

M. Daniel-Robert Gooch: Eh bien, nous avons un processus d'évaluation d'impact, et c'est ainsi que nous concilions ces défis. Il n'est certainement pas de mon ressort de dire si nous y parvenons ou non.

Par contre, je peux dire qu'en ce qui concerne le projet dont mon collègue a parlé, le terminal 2 de Roberts Bank, cela fait 10 ans qu'il est à l'étude. Je dirais donc que cela semble être la preuve d'un processus d'évaluation environnementale assez solide, peut-être même un peu trop.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous entendrons maintenant M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, je vous cède la parole. Vous disposez de six minutes.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci, monsieur le président, et merci à tous nos témoins.

J'aimerais poser tout d'abord quelques questions à M. Ashton.

Monsieur Ashton, dans votre déclaration liminaire, vous avez exprimé le désir de voir les travailleurs, les personnes qui chargent et déchargent les navires dans nos ports partout au Canada et qui veillent à l'efficacité et au bon fonctionnement de nos ports, représentés au sein des conseils d'administration des administrations portuaires. Nous étudions actuellement un projet de loi sur la gouvernance des conseils d'administration.

Pouvez-vous nous dire quels sont les avantages d'une représentation des travailleurs au sein des conseils d'administration et peut-être nous donner des exemples de réussite?

M. Robert Ashton: Avec plaisir. Actuellement, dans quatre ports de la côte Ouest des États-Unis, des représentants des travailleurs, y compris notre président et notre vice-président aux affaires internationales, siègent au conseil d'administration, ou à la commission portuaire, comme on les appelle là-bas, je crois. Ainsi, ils peuvent prendre des décisions ensemble. Le syndicat serait en mesure de soulever tous les enjeux dont nous avons connaissance. Il en va de même pour les groupes autochtones, s'ils ont des sièges au sein des conseils d'administration des administrations portuaires, élus par les groupes autochtones de la région. Il en va de même pour les groupes d'écologistes.

En particulier, le syndicat peut donner des exemples, comme ce qui s'est passé à Auckland, en Nouvelle-Zélande. Le port d'Auckland s'est débarrassé de tous ses projets d'automatisation en raison des coûts et parce qu'on savait que l'automatisation a été un échec. Nous pourrions apporter cette connaissance à la table, mais actuellement c'est impossible, parce que nous n'avons pas de siège à la table.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur Ashton.

Je crois savoir que l'Administration portuaire Vancouver-Fraser a proposé à l'ILWU de maintenir 800 emplois dans le cadre du projet d'agrandissement du terminal 2 à Roberts Bank.

Qu'est-ce que votre syndicat a pensé de cette offre? Diriez-vous que cela a été conforme au déroulement normal des relations avec les syndicats?

M. Robert Ashton: En fait, nous avons été assez surpris.

L'ILWU comporte deux sections différentes. Il y a la section des débardeurs, puis ILWU Canada. Cette lettre a grandement étonné la section des débardeurs, surtout le lundi suivant.

Quoi qu'en dise M. Miller dans son témoignage, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser a toujours affirmé qu'il s'agirait d'un terminal automatisé et que tout le trafic horizontal serait automatisé. Au bout du compte, c'est l'exploitant du terminal retenu qui aura le dernier mot sur les niveaux d'automatisation. L'Administration portuaire Vancouver-Fraser ne peut en aucun cas garantir un nombre quelconque d'emplois. Lorsqu'elle parle de 1 598 heures de travail à temps plein, cela ne représente que 39 semaines par an, et ce n'est pas du travail à temps plein. Mes membres devront venir vous voir pour demander plus d'argent pour l'assurance-emploi.

La deuxième partie de cette lettre était essentiellement ce que j'ai interprété comme une menace à l'endroit de la section locale 517, qui représente les travailleurs de l'Administration portuaire. Des négociations sont en cours et l'Administration portuaire Vancouver-Fraser est... Selon moi, on les menaçait en disant que le projet aurait une incidence sur leurs emplois. Ils ne peuvent pas agir ainsi dans le cadre d'une négociation collective. La lettre qu'ils nous ont envoyée, dans son ensemble, était tout à fait hors norme et hors jeu, pour dire franchement.

• (1155)

M. Taylor Bachrach: Monsieur Ashton, je crois comprendre que cette lettre fixait un délai de prescription pour votre réponse à l'offre de 800 emplois. Combien de temps l'Administration portuaire Vancouver-Fraser a-t-elle accordé au syndicat pour examiner l'offre?

M. Robert Ashton: Dans la lettre, on nous accordait environ 24 heures pour répondre. Ils nous l'ont remise un dimanche et nous devions y répondre au plus tard le lundi. Nous avons répondu le mardi, parce qu'ils n'ont pas le droit de...

M. Taylor Bachrach: Qu'avez-vous répondu?

M. Robert Ashton: Que c'était trop peu, trop tard.

Nous n'allons pas accepter une promesse de 800 emplois, la promesse qu'ils font, ce qui ferait disparaître entre 2 000 et 4 000 emplois.

Nous ne pouvons pas sacrifier les emplois d'autant de travailleurs. C'est impossible.

Les impacts environnementaux de ce programme sont horribles. Il serait dévastateur pour la collectivité locale, pour la pêche au crabe, les frayères de saumon, et j'en passe.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur Ashton.

Je vais maintenant m'adresser à M. Gooch.

Monsieur Gooch, nous avons visité récemment Prince Rupert dans le cadre de notre tournée des ports. J'ai discuté de l'idée que le gouvernement fédéral devrait peut-être jouer un rôle dans l'établissement des priorités en matière d'approbation des investissements afin que les fonds publics soient utilisés de la manière la plus efficace possible.

La réponse du représentant m'a paru intéressante. Il a dit que le secteur privé arrivait très bien à établir les priorités en matière d'investissements, parce qu'il avait beaucoup à l'enjeu, de sorte que les fonds publics pourraient suivre les investissements privés, ce qui se traduirait par des résultats efficaces.

Partagez-vous ce point de vue, à savoir que les approbations publiques et les investissements publics de l'argent des contribuables devraient suivre le secteur privé pour savoir où se situent les priorités?

M. Daniel-Robert Gooch: Comme mon collègue M. Miller l'a dit, le trafic se dirige vers un certain port pour une raison précise. Si les investisseurs privés s'intéressent à une certaine région, c'est pour une raison. Je dirais également qu'en ce qui concerne le Fonds national des corridors commerciaux, il ne s'agit pas d'un processus garanti, et des fonctionnaires fédéraux évaluent ces demandes. Nous croyons savoir qu'ils travaillent en fait avec d'autres composantes de l'appareil d'État pour avoir une vision pangouvernementale de la question, ce qui est certainement un progrès. Ils prennent en compte les différentes options lorsqu'ils évaluent ce qui sera financé et ce qui ne le sera pas.

M. Taylor Bachrach: Ma prochaine question sera...

Le président: Merci beaucoup. Malheureusement, nous n'avons plus de temps, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: ... très brève.

Je peux la poser si rapidement, vous seriez étonné.

Le président: Non, malheureusement.

Des voix: Oh, oh!

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Bachrach. Soyez assuré que vous disposerez très bientôt de deux minutes et demie.

Nous entendrons maintenant Mme Lewis.

Madame Lewis, je vous cède la parole. Vous disposez de cinq minutes.

Mme Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC): Merci, monsieur le président.

Ma première question s'adresse à Mme Gee.

Madame Gee, êtes-vous préoccupée par le projet de loi C-33, la suppression de postes d'amarrage sur la côte Ouest, et de son impact sur l'infrastructure?

Mme Bonnie Gee: Bien sûr, si c'est l'objectif du projet de loi C-33 — de supprimer des postes d'amarrage — ce que je ne crois pas être le cas...

Le port de Vancouver et Transports Canada consacrent beaucoup d'énergie pour trouver la meilleure façon d'utiliser ces postes d'amarrage, surtout en dehors de la juridiction du port.

Les postes d'amarrage et les navires qui y mouillent sont souvent le symptôme d'une chaîne d'approvisionnement défaillante. Ils attendent là uniquement parce que la cargaison n'est pas encore arrivée à l'installation où les navires doivent être chargés. L'impression que les navires s'y trouvent sans autre raison que de stationner est inexacte.

Les conséquences de l'absence de ces postes d'amarrage seraient que les navires dériveraient vers le large.

• (1200)

Mme Leslyn Lewis: Je ne comprends pas très bien pourquoi vous avez conclu que cette impression existe. Disposez-vous d'information qui vous amène à conclure à l'existence d'une telle impression?

Mme Bonnie Gee: Je pense que beaucoup de gens ne comprennent pas pourquoi les navires attendent aux postes d'amarrage ni qu'ils font partie intégrante de la chaîne d'approvisionnement et du mouvement des exportations du Canada. En particulier, des céréales entrent aux postes d'amarrage et en sortent souvent en raison de chargements partiels ou d'une situation météorologique qui empêche d'achever leur chargement. Ils vont et viennent à un poste d'amarrage.

Mme Leslyn Lewis: Vous avez aussi évoqué le manque de coordination entre les ports. J'aimerais que vous nous en disiez plus à ce sujet, surtout sur la façon dont vous pensez que la technologie pourrait renforcer cette coordination. Nous avons aussi constaté la même chose en visitant les différents ports. Nous avons été étonnés de constater le manque d'harmonie, d'intégration et de coordination entre les différents ports.

Mme Bonnie Gee: Oui, et ce n'est pas seulement entre les ports, mais aussi avec les ministères fédéraux. Nos navires donnent un préavis de 96 heures à huit ministères différents, je crois, et il s'agit de rapports distincts. Il ne semble pas y avoir de coordination en ce qui concerne la gestion de l'arrivée des navires et leur dédouanement. C'est devenu assez complexe, et je pense que ce mois-ci, nous avons constaté qu'on demandait à nos navires de soumettre quatre rapports d'arrivée différents.

Il existe de nombreuses possibilités de créer un système portuaire commun basé sur une plateforme numérique. Je pense que le Canada devrait disposer d'un guichet maritime unique national d'ici janvier 2024. Je ne pense pas que des efforts suffisants ont été déployés à cet égard, et je ne sais donc pas où nous en serons en janvier. L'objectif est d'avoir un guichet unique où tout le monde peut voir ce qui arrive au Canada et comprendre comment nous pouvons gérer au mieux le mouvement des marchandises, des navires et des autres éléments de la chaîne d'approvisionnement.

Mme Leslyn Lewis: Merci, madame Gee. Vous avez fait un excellent travail même si vous occupez ce poste depuis si peu de temps, et je vous remercie de vos réponses.

Ma prochaine question s'adresse à M. Gooch.

Vous avez parlé des limites d'emprunt au mérite. J'aimerais que vous nous en disiez un peu plus à ce sujet et que vous nous parliez des lourdeurs administratives que vous constatez dans tout ce processus.

M. Daniel-Robert Gooch: Mon collègue de Vancouver pourra certainement compléter mes commentaires, mais cela prend des années. Il y a des limites d'emprunt fixes dans les lettres patentes de chacune de nos administrations portuaires canadiennes. Il faut des années pour les modifier. Si j'ai bien compris, elles représentent peut-être la moitié de ce qu'une organisation non assujettie à des limites pour emprunter. Lorsqu'il faut des années pour modifier une limite d'emprunt, les capitaux privés ne vont tout simplement pas attendre aussi longtemps, ce qui rend le processus incroyablement fastidieux.

Nous recommandons d'éliminer les limites d'emprunt et d'examiner le financement des projets selon leurs mérites et la solvabilité de l'organisation qui présente la proposition.

Mme Leslyn Lewis: Monsieur Boudreau, pourriez-vous nous parler brièvement de l'échange de données et des résultats climatiques pour l'utilisateur final que vous avez évoqués dans votre témoignage?

M. Trevor Boudreau: A YVR, nous avons beaucoup investi dans l'ensemble de nos opérations. En ce qui concerne les passagers, nous avons lancé un jumeau numérique en 2021, ce qui nous aide pour notre terminal de passagers.

En ce qui concerne le fret, tout vous serait pardonné si vous veniez au Cargo Village d'YVR... Je suis déçu que le Comité n'ait malheureusement pas pu se rendre sur place lorsque vous étiez en Colombie-Britannique. Vous seriez surpris d'apprendre que la situation ressemble beaucoup à celle de 1984. Il y a un manque de coordination et de visibilité. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec nos partenaires du Cargo Village pour étudier un projet pilote de système commun du fret aérien, un système qui donnerait une plus grande visibilité à ce qui entre et à ce qui doit sortir.

Actuellement, un grand nombre de camions viennent à Sea Island, ce qui crée des embouteillages. Ils restent là à tourner au ralenti en attendant le déchargement de leur cargaison, ce qui est très inefficace. L'un des premiers cas d'utilisation du système commun du fret aérien est un système de gestion des créneaux des camions qui permettrait de préciser aux camionneurs quand ils doivent venir, de manière à leur permettre d'optimiser le temps qu'ils passent ici et le temps qu'ils prennent pour sortir de l'île. La communauté en bénéficie parce qu'il n'y a pas de congestion sur nos ponts pour entrer sur l'île et en sortir. Si vous étiez venus, vous sauriez que nous sommes une île et que nous sommes reliés par plusieurs ponts, et que nous devons donc veiller à ce que ces ponts soient dégagés et que la circulation soit efficace.

• (1205)

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

Nous entendrons maintenant M. Rogers.

Monsieur Rogers, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci, monsieur le président, et merci aux témoins sur place et en ligne.

Monsieur Gooch, de nombreux groupes étaient présents lorsque nous avons présenté notre rapport sur les chaînes d'approvisionnement. Selon vous, quelles sont les plus grandes priorités énoncées dans le récent rapport du groupe de travail sur les chaînes d'approvisionnement?

M. Daniel-Robert Gooch: Pour notre part, il y avait une recommandation visant à laisser aux administrations portuaires une plus grande flexibilité financière en leur accordant plus d'autonomie et de pouvoirs. Cela rejoint ce dont je parlais avec Mme Lewis en ce qui concerne les limites d'emprunt et l'adoption d'un modèle plus souple.

M. Boudreau vient de parler de ce que l'Administration aéroportuaire de Vancouver fait pour améliorer l'efficacité de ses opérations. Elle fonctionne sous un régime très différent en matière de financement. Les administrations aéroportuaires ne sont pas confrontées aux défis que nous avons décrits lorsque les administrations portuaires doivent mobiliser des capitaux. Elles bénéficient d'une latitude beaucoup plus grande, un peu comme une organisation privée.

L'autre recommandation la plus pertinente et la plus importante est l'appel à une stratégie nationale relative à la chaîne d'approvisionnement du transport afin que nous puissions examiner nos chaînes d'approvisionnement dans une perspective pancanadienne et travailler sur les différents corridors que nous avons dans ce pays.

Par exemple, les Grands Lacs constituent une étude de cas intéressante, car on y trouve une capacité inutilisée. Il existe de nombreuses possibilités de faire circuler plus efficacement les marchandises le long du Saint-Laurent et à l'intérieur du Canada, mais nous devons vraiment adopter une approche stratégique, car de nombreux obstacles ne sont pas reliés les uns aux autres et il nous faudrait les surmonter pour vraiment maximiser l'utilisation de ce fantastique atout dont nous disposons, à savoir le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

M. Churence Rogers: Il serait donc très important de discuter de cette stratégie.

Nous avons récemment visité des ports qui ont une vision à long terme sur 30 et 50 ans pour les ports canadiens afin d'atténuer ce problème. Quel type de vision envisagez-vous pour ces ports afin d'atténuer les éventuels problèmes ou défis liés à la chaîne d'approvisionnement?

M. Daniel-Robert Gooch: Vous savez, j'ai visité l'un de nos ports, et son histoire est intéressante. Il dispose de terrains suffisants pour voir venir les 50 prochaines années. Il n'a pas besoin d'étendre physiquement l'empreinte du port, mais il lui faut déplacer certains éléments. Par exemple, il pourrait déplacer une partie de ses activités de croisière. Ce serait une composante coûteuse du projet, car cela impliquerait un immeuble par lequel les passagers pourraient transiter, mais on pourrait augmenter ainsi la capacité de transport par conteneurs.

Les coûts associés à la capacité des conteneurs sont assez minimes, mais c'est là que se trouve la valeur. D'un point de vue financier, la valeur se situe dans la capacité des conteneurs. Les coûts sont du côté des passagers. Les limites d'emprunt ne permettent pas à l'administration portuaire de financer ce projet dans son intégralité, ce qu'elle pourrait faire si elle fonctionnait comme une administration aéroportuaire et disposait de la latitude financière de cette dernière.

Le Fonds national des corridors commerciaux ne finance que le mouvement des marchandises, de sorte qu'il ne peut servir à financer l'installation de croisière. Le port se trouve dans cette situation étrange où il dispose de toute la capacité dont il a besoin, mais où les contraintes du modèle l'empêchent d'aller de l'avant et de faire ce qu'il doit faire.

M. Churence Rogers: Très bien, je vous remercie.

Monsieur Stewart, nous parlons de points de vue contradictoires, bien sûr, et nous entendons aujourd'hui des opinions différentes sur ce que nous devons faire. Pouvez-vous décrire les types de consultations que vous entreprenez lorsque vous proposez des projets d'expansion ou des changements dans votre mode de fonctionnement? Selon vous, en quoi le projet de loi C-33 modifierait-il ces consultations?

Je suis désolé, ma question s'adresse à M. Miller.

M. David Miller: Nous disposons d'un système assez étoffé de comités de consultation avec les municipalités locales, les Premières Nations et les habitants de la région. Nous avons déjà mis en place la plupart des mesures prévues dans le projet de loi C-33.

Je pense que les mesures qu'il prévoit représentent un défi pour certains petits ports qui n'ont simplement pas le personnel nécessaire pour gérer ce qu'ils estiment qu'on leur demande de faire. Dans une région comme la nôtre, où nous composons avec 16 municipalités et de nombreuses Premières Nations, nous avons mis au point au fil des ans un système assez solide en matière de consultations. Il a très bien fonctionné pour nous.

• (1210)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Rogers, et merci beaucoup, monsieur Miller.

[Français]

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

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

Ma question s'adresse à M. Gooch ou à Mme Gee.

Comme on le sait, le transport maritime augmente de plus en plus. On le vante en tant que moyen de transport qui émet moins de gaz à effet de serre par kilomètre parcouru, comparativement à d'autres modes de transport. Cependant, on ne peut pas nier que ce type de transport a quand même des répercussions, notamment sur la biodiversité.

Avez-vous mis en place des stratégies pour réduire les émissions de gaz à effet de serre ainsi que les conséquences sur la biodiversité? Avez-vous une vision pour atténuer ces effets?

[Traduction]

Mme Bonnie Gee: Il est certain qu'il y a beaucoup de travail en cours en matière de gestion de la biodiversité sur la côte Ouest, et beaucoup d'échanges avec les Premières Nations également lorsqu'il s'agit de co-gouverner nos voies navigables maritimes. Vous avez raison de dire que le transport maritime mise sur la décarbonisation au cours des prochaines décennies. Le défi que nous devons relever est que nous ne savons pas exactement quel sera le carburant de choix de nombreux navires à l'avenir. Ce choix déterminera les navires qui seront construits. C'est un peu le dilemme de l'œuf et de la poule: il faut que les carburants soient disponibles, mais nous n'avons pas de décision claire en ce qui concerne les carburants qui seront privilégiés.

Les navires ralentissent déjà afin d'atténuer le bruit sous-marin pour protéger les épaulards résidents du Sud. Les nouvelles aires marines protégées font l'objet d'un débat sur les normes minimales à respecter dans ces zones. De notre point de vue, nous aimerions que des corridors marins à faible impact pour le transport maritime soient désignés, où nous pourrions soit réduire la vitesse, soit exiger certains carburants.

Il reste encore beaucoup de travail. Nous avons besoin d'infrastructures nécessaires. Nous ne disposons pas d'installations de réception portuaires adéquates si, par exemple, nous voulons réduire tous les rejets des navires. Je pense que Prince Rupert ne dispose même pas d'une installation de réception adéquate, de toute façon.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: J'ai beaucoup entendu parler, la semaine dernière, d'électrification à quai. Il semble que de plus en plus de groupes se dirigent vers l'électrification. Cela me semble être une très bonne chose. Au moins, quand les bateaux sont à quai, il n'y a pas de gaz à effet de serre qui sont émis; du moins, l'électricité en produit beaucoup moins.

Dans combien de temps pensez-vous que l'ensemble de vos membres seront capables de fonctionner complètement comme cela, à quai? Il semble que ce ne soit pas tous les armateurs qui aient cette capacité.

[Traduction]

Mme Bonnie Gee: Les navires qui opèrent sur un itinéraire fixe peuvent certainement envisager l'électrification. Nous avons des navires de croisière et des porte-conteneurs qui utilisent déjà l'électricité lorsqu'ils sont à quai. Cependant, pour les autres métiers de la mer, les navires ne viennent pas nécessairement ici de façon régulière, et l'alimentation à quai n'est donc pas la solution pour ces navires.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous entendrons maintenant M. Bachrach.

La parole est à vous, pour deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Miller, dans le prolongement de ma question sur l'investissement public et les approbations qui suivent l'investissement privé, je constate que, bien que le projet T2 à Roberts Bank fasse l'objet d'un processus d'évaluation depuis plus de 10 ans, aucun exploitant de terminal n'a encore été désigné.

Pourriez-vous nous expliquer pourquoi l'Administration portuaire Vancouver-Fraser a eu tant de mal à attirer un investisseur privé pour ce projet?

• (1215)

M. David Miller: Nous n'avons pas vraiment eu de difficulté. En fait, nous n'avons pas essayé.

Un processus a été lancé, et lorsqu'il est devenu évident... lorsque nous avons reçu la demande d'information ministérielle et qu'il est devenu évident que le processus allait durer beaucoup plus longtemps que prévu, nous n'en avons pas vu l'intérêt. Compte tenu de l'incertitude de l'échéancier, les exploitants potentiels auraient probablement offert beaucoup moins que ce qu'ils auraient pu offrir dans d'autres circonstances, et nous avons donc estimé qu'il était dans notre intérêt d'attendre et de lancer un appel d'offres à une date ultérieure, lorsque l'échéancier serait plus sûr.

Nous avons certainement reçu des manifestations d'intérêt. Nous ne doutons pas un instant que de nombreuses parties souhaiteront être l'exploitant, mais nous n'avons pas encore entamé ce processus.

M. Taylor Bachrach: L'une des raisons de ce long délai est qu'Environnement Canada a exprimé de très vives inquiétudes à l'égard des répercussions du projet sur l'environnement, déclarant que les effets négatifs seront « immédiats » et « continus » et qu'il serait impossible de les atténuer.

Si j'ai bien compris, l'une des principales préoccupations concerne le biofilm qui s'accumule sur le sable et qui est vital pour les oiseaux migrateurs qui en dépendent comme source de nutriments.

Qu'est-ce que l'Administration portuaire projette de faire pour atténuer ces répercussions?

M. David Miller: Nous sommes passés par un processus d'examen très approfondi et le comité d'examen s'est montré assez rassurant en ce qui concerne les mesures prises pour combler les besoins des saumons et des épaulards résidents. Quant au biofilm, le comité a estimé ne pas disposer de suffisamment de données pour tirer une conclusion. Il ne s'agissait pas tant de la quantité du biofilm que de sa qualité.

Il est certain que de nombreux experts du domaine sont d'accord avec nous sur l'absence de répercussion, et les Premières Nations de la région sont d'accord avec nous. Il est intéressant de constater que les connaissances des Premières Nations et connaissances autochtones suscitent un grand intérêt lorsqu'elles concordent avec la position du ministère, mais dans le cas contraire, ses représentants ne veulent soudain plus leur parler.

Lorsque le ministère a dit que les répercussions seraient immédiates, nous avons proposé de construire, en fait, la coquille de l'installation, puis d'attendre: nous ferions une pause — ce que nous devons faire de toute façon, à cause des saisons de pêche et du crabe — et un processus de surveillance pourrait être mis en œuvre. S'il y avait des signes de répercussions impossibles à atténuer par d'autres moyens, nous retirerions l'installation. C'est dire à quel point nous sommes confiants. Tout à coup, le ministère nous est revenu en disant: « Eh bien, peut-être pas immédiates: nous avons vraiment besoin de quelques années. »

C'est la frustration avec laquelle nous avons dû composer.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Miller, et merci, monsieur Bachrach.

Nous entendrons maintenant M. Muys.

Je vous cède la parole pour cinq minutes.

M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC): Merci.

Notre conversation sur les limites d'emprunt, la capacité d'emprunt et la souplesse financière m'intriguent, et ce ne sont que deux exemples, ce ne sont même pas les plus grands ports, parce que ce qui m'a frappé lors de notre tournée des ports, c'est qu'à Saint John, la capacité d'emprunt est de 8 millions de dollars. Il lui faut 30 millions de dollars pour construire un quai, alors que 8 millions de dollars permettent d'acheter trois maisons dans la région du Grand Toronto.

Le port de Hamilton, qui est cher à mon cœur et à celui de M. Badawey parce qu'il englobe la région du Niagara et qu'il offre de grandes possibilités de transport maritime à courte distance, a une limite d'emprunt de 45 millions de dollars. La procédure pour l'augmenter est en cours. Bien sûr, c'est long. Il s'agit d'un port où transitent des marchandises d'une valeur de 4 milliards de dollars et où 40 000 emplois ontariens y sont rattachés.

Vous en avez parlé brièvement dans votre témoignage, mais peut-être pourriez-vous nous parler plus longuement de certaines autres lacunes du projet de loi C-33, ou des occasions ratées à cet égard.

M. Gooch peut commencer, puis M. Miller pourra peut-être intervenir du point de vue du port de Vancouver, dont nous n'avons pas eu l'occasion de parler.

M. Daniel-Robert Gooch: Je dirais que les éléments financiers du projet de loi C-33 sont ceux qui suscitent les plus grandes interrogations chez nous. Nous avons pris connaissance du projet de loi pour la première fois lorsqu'il a été déposé à la Chambre des communes. Nous l'avons examiné et nous avons fait part de nos questions et préoccupations en décembre dans une lettre adressée au ministre Alghabra.

Il y a un mois aujourd'hui, nous avons eu une réunion fructueuse et productive avec des fonctionnaires de Transports Canada, mais nous avons de grandes interrogations sur le fonctionnement éventuel du processus d'emprunt. Le projet de loi propose également de nouvelles exigences en matière de rapports financiers. Les ports communiquent déjà d'importantes sommes de données sur une base trimestrielle. Nous n'avons pas de réponse à la question suivante: « Ce que nous fournissons aujourd'hui est-il suffisant pour répondre aux attentes, ou s'agit-il d'une nouvelle exigence onéreuse en matière de rapports? »

On nous a dit qu'il s'agissait d'alimenter un processus d'examen des limites d'emprunt qui serait plus dynamique et plus sensible à l'évolution des milieux des affaires, mais nous n'avons pas de réponse sur l'allure de ce processus ou son fonctionnement.

Si les exigences en matière de rapports sont similaires aux exigences actuelles et si le processus d'emprunt est plus dynamique que les limites strictes qui nous sont imposées aujourd'hui, cela pourrait être une amélioration. Ce n'est pas ce que nous demandions, mais nous n'avons tout simplement pas les réponses. Nous espérons les obtenir avant de comparaître de nouveau devant vous, car sinon nous ne pourrions pas dire si ce projet de loi constitue une modeste amélioration ou s'il pourrait en fait être plutôt négatif.

• (1220)

M. Dan Muys: Allez-y, monsieur Miller.

M. David Miller: Évidemment, certaines dispositions relatives à la gouvernance nous préoccupent. Nous estimons que le système a bien fonctionné. Nous ne comprenons pas pourquoi on a conféré au ministre le pouvoir de nommer le président ou la présidente. Il est très important que le conseil d'administration ait confiance en cette personne et se sente à l'aise avec elle.

Le ministre nous a assuré qu'il consulterait le conseil d'administration et qu'il suivrait ses recommandations générales, mais bien sûr, cela ne signifie pas que les futurs ministres feront de même. C'est inquiétant.

Une partie importante du projet de loi nous intéresse particulièrement, notamment les dispositions relatives à la capacité de recueillir des données et à la mise en place d'un nouveau système de gestion des navires sur lequel nous travaillons.

Ce n'est pas le projet de loi qui pose un problème. Le projet de loi crée essentiellement la coquille dans laquelle construire. Tout dépendra en fait de la réglementation et, éventuellement, des modifications apportées à nos lettres patentes, à savoir si elles nous donneront les pouvoirs dont nous avons besoin pour faire respecter ce qu'elles nous demandent de faire.

M. Dan Muys: J'imagine que mon temps de parole est presque écoulé.

Il y a eu quelques commentaires sur les ports américains. Il est évident qu'ils constituent une menace. Nous allons perdre des marchés au profit des ports américains si nous ne prenons pas les mesures qui s'imposent et si nous avons ce genre de contraintes au Canada.

Vous pourriez peut-être nous donner une idée de l'ampleur de cette menace. En ce qui concerne nos chaînes d'approvisionnement nationales — on a dit qu'il n'y avait pas de stratégie cohérente —, je constate qu'aucune recommandation immédiate du groupe de travail n'a été mise en œuvre.

Quel type de menace les ports américains représentent-ils?

M. David Miller: Il n'y a pas de doute. Les marchandises doivent aller quelque part, et si la capacité fait défaut dans nos ports, elles iront au sud de la frontière. Règle générale, les coûts y sont nettement plus élevés, surtout pour les conteneurs. On me dit qu'il faut compter environ 500 \$ par conteneur en moyenne. Ce sont des coûts qui seront répercutés aux consommateurs canadiens dans les importations.

C'est aussi une question d'accès. Il y a très peu de voies ferrées transfrontalières. Il ne fait aucun doute qu'une plus grande partie du trafic devra être transporté. Par exemple, une entreprise de la Saskatchewan qui exporte des lentilles et des cultures spécialisées serait probablement obligée d'expédier ses produits à Vancouver puis de les transporter par camion vers le sud, ce qui pose un problème.

Le problème n'est pas aussi grand pour les Walmart et les Canadian Tire de ce monde, parce qu'inévitablement, ils ne mettent pas tous leurs oeufs dans le même panier. Ils utilisent plusieurs ports. Cependant, pour un petit expéditeur, ce serait un défi important.

Le président: Merci infiniment, monsieur Muys, et merci encore, monsieur Miller.

Et pour conclure, nous entendrons M. Badawey.

Monsieur Badawey, je vous cède la parole pour cinq minutes.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président, et bienvenue à tous. C'est un plaisir de vous revoir.

Tout d'abord, je voudrais baser mes questions et mes commentaires sur des hypothèses et des attentes. Je veux dire par là qu'il s'agit de procéder en essayant de formuler des recommandations qui viseront à faire progresser le commerce en 2023 et au-delà, en délaissant le système quelque peu archaïque dont nous disposons aujourd'hui, principalement parce que, premièrement, chacun travaille en vase clos sur différentes méthodes de transport, et deuxièmement, nous devons travailler dans une perspective internationale plutôt que binationale. Nous examinons la question, et nous avons entendu parler de la modification de lettres patentes, de l'augmentation de la mobilisation de capitaux et des limites d'emprunt pour vous permettre de mettre en œuvre vos plans commerciaux et stratégiques.

Cela dit, je suppose que ma première question est la suivante: puis-je supposer que vous avez établi des plans stratégiques et, en complément, des plans stratégiques multimodaux des chaînes d'approvisionnement individuels, mais surtout intégrés — encore une fois, nous sommes en 2023 — et que vous avez aussi renforcé la capacité multimodale des ports, qui englobe le transport maritime, ferroviaire, aérien et terrestre, et donc la fluidité de la chaîne d'approvisionnement nationale et binationale?

C'est extrêmement important pour moi. C'est une étude importante pour ce comité. C'est l'une des raisons pour lesquelles j'y siége. L'étude touche ma circonscription, Niagara. C'est notre créneau. Comment l'améliorer? Comment le renforcer? C'est le Sud-Ouest de l'Ontario, y compris Hamilton. Comment renforcer nos chaînes d'approvisionnement à l'échelle nationale et, par conséquent, améliorer le rendement du commerce binational et international? Ce sont des discussions qui seront entreprises dans les prochains jours, je l'espère, dans le cadre de la visite du président.

Je reviens à ma question: premièrement, avez-vous établi des plans stratégiques intégrés, multimodaux, binationaux et nationaux? Parallèlement, avez-vous établi des plans secondaires, des plans de gestion des immobilisations, qui renforcent votre capacité et la durabilité de vos plans stratégiques grâce à des investissements stratégiques intégrés, multimodaux et binationaux, et pas seulement nationaux?

C'est ma première question.

• (1225)

M. Daniel-Robert Gooch: Une administration portuaire a en fait pour fonction de coordonner de nombreuses composantes de la chaîne d'approvisionnement. À l'échelle locale, ces administrations ont une vision stratégique de la manière dont toutes ces composantes s'imbriquent les unes dans les autres. Dans votre arrière-cour, Hamilton a certainement excellé à cet égard.

Cependant, nous aimerions voir l'étape suivante, qui va au-delà du port lui-même pour prendre en compte les différents corridors concernés. C'est là qu'une stratégie nationale de la chaîne d'approvisionnement des transports est vraiment nécessaire pour situer toutes les composantes dans un contexte national, et nous savons que le ministère travaille sur quelque chose de cette nature.

Je pense que mon collègue pourrait parler du contexte de Vancouver un peu mieux que je ne pourrais le faire.

M. David Miller: Bien sûr.

Nous avons évidemment des plans stratégiques en ce qui concerne nos propres activités, mais nous sommes limités par le fait que, légalement, notre compétence est circonscrite. Bien sûr, nous travaillons avec les partenaires de la chaîne d'approvisionnement, mais en ce qui concerne la coopération binationale, nous travaillons avec Seattle, par exemple, sur certains programmes environnementaux et d'autres choses de ce genre. Je ne dirais pas qu'il n'y a pas de dialogue, mais honnêtement, nous n'avons pas vraiment de compétence pour travailler dans ces domaines.

Nous travaillons en étroite collaboration avec les chemins de fer. Il y a eu un grand travail stratégique pour établir l'ordre de priorité des différentes propositions de financement dans le cadre du programme des passerelles. Une grande partie de ce travail dépasse notre compétence. Je pense que nous avons fait du bon travail en nous attaquant à certains des goulots d'étranglement les plus importants du système, mais chaque fois que nous nous attaquons à l'un d'eux, le suivant se pointe. Parfois, à mesure que cela se produit, la situation devient moins claire. Vous savez, tout le monde connaît les pires...

M. Vance Badawey: Je vous remercie. Mon temps est compté.

Je vais aller à l'essentiel et essayer de mettre un peu de viande autour de l'os en ce qui concerne les leçons à retenir, les prochaines étapes.

Si je vous comprends bien, le premier point est que les discussions peuvent se poursuivre pour faire en sorte que vos plans stratégiques individuels deviennent plus intégrés et plus multimodaux par nature. C'est le premier point.

Le deuxième point, à mesure que nous progressons dans ces plans stratégiques — y compris votre investissement en capital, qui s'appuierait lui-même sur un plan secondaire —, consiste à leur donner la capacité dont ils ont besoin pour aller de l'avant avec les... j'utiliserai le mot « infrastructures » dont vous allez avoir besoin.

La deuxième partie consiste à mener aussi ces discussions intégrées avec nos partenaires américains, afin d'intégrer la chaîne d'approvisionnement pour qu'elle soit plus fluide. En outre, pour plus de fluidité, les investissements dans les infrastructures qui doivent être réalisés ne seront pas seulement nationaux, mais aussi binationaux. Qu'il s'agisse d'une route, d'une voie ferrée... Nous avons les Grands Lacs; ce réseau est binational.

Il serait prudent d'intégrer, qu'il s'agisse de données numériques ou de systèmes de logistique et de distribution, et de collaborer avec nos partenaires américains sur les étendues d'eau communes. C'est la deuxième leçon que je retiens. D'après vos commentaires, il faudrait aussi que cette relation binationale permette de discuter de ces investissements intégrés en matière d'immobilisations. La fluidité de la chaîne d'approvisionnement doit également être assurée.

• (1230)

M. David Miller: Cela ne fait aucun doute.

En guise d'exemple, la disponibilité de terrains industriels est un facteur hors de notre contrôle. C'est au-delà de nos capacités, mais

sans cela, nous ne pouvons pas prendre de décisions rationnelles. Les choses finissent par aller plus loin que nécessaire. Nous finissons par avoir des répercussions sur l'environnement, mais c'est hors de notre contrôle. C'est du ressort des municipalités et de la province.

M. Vance Badawey: Si vous le permettez, monsieur le président, j'ai un dernier commentaire à faire aux deux intervenants.

Ayons cette discussion. Veillons à ce que nous quittions cette réunion en retenant cette leçon, que nous ayons effectivement ces discussions sur la capacité et l'infrastructure nécessaires, l'intégration du réseau multimodal.

Enfin, il y a les discussions binationales que nous devons avoir pour intégrer non seulement les investissements dans les immobilisations pour le réseau multimodal, mais aussi la fluidité de la chaîne d'approvisionnement.

M. David Miller: J'ajouterais cet élément à la liste.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Miller, et merci, monsieur Badawey.

Au nom de tous les membres du Comité, j'aimerais remercier tous les témoins qui se sont joints à nous en personne ou virtuellement en ligne pour témoigner et contribuer à cette étude très importante.

Sur ce, je vais suspendre la séance pendant cinq minutes pour permettre au Comité de poursuivre ses travaux à huis clos.

Merci beaucoup à tous.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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