



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 060

Le mardi 28 mars 2023

Président : M. Peter Schiefke



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

Le mardi 28 mars 2023

• (1105)

[Français]

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

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

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

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté le jeudi 23 juin 2022. Les députés peuvent y participer en personne, dans la salle, ou à distance par l'application Zoom.

[Traduction]

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

Chers collègues, nous accueillons aujourd'hui M. Robin Guy, vice-président et chef adjoint aux Relations gouvernementales. Je vous souhaite la bienvenue.

De la ville de Prince Rupert, nous accueillons le maire Herbert Pond, qui se joint à nous par vidéoconférence. Soyez le bienvenu, monsieur.

[Français]

Nous accueillons M. Jacques Paquin, qui est vice-président exécutif du Port de Trois-Rivières et qui comparait par vidéoconférence.

[Traduction]

De la Fédération maritime du Canada, nous accueillons M. Christopher Hall, son président, qui se joint à nous par vidéoconférence.

Je vous souhaite à tous la bienvenue à notre réunion. Je vous remercie à l'avance pour vos témoignages.

Nous allons commencer par les déclarations liminaires.

Je cède la parole à M. Guy. Vous disposez de cinq minutes. La parole est à vous.

M. Robin Guy (vice-président et chef adjoint, Relations gouvernementales, Chambre de commerce du Canada): Bonjour et merci, monsieur le président et mesdames et messieurs les députés.

C'est un plaisir de comparaître à nouveau devant le Comité permanent. En fait, c'est la première fois que je le fais en personne.

Au nom de la Chambre de commerce du Canada, j'aimerais vous remercier de m'offrir l'occasion de commenter l'étude du Comité sur les grands projets d'expansion de l'infrastructure portuaire au Canada.

La Chambre de commerce du Canada est la plus grande association commerciale du pays, avec un réseau actif de plus de 400 chambres de commerce, représentant près de 200 000 entreprises de toutes tailles dans tous les secteurs et dans toutes les régions de notre pays.

En tant que nation commerçante, nous pouvons affirmer sans risque de nous tromper que l'infrastructure commerciale est plus importante pour le Canada que pour bien d'autres pays dans le monde. En fait, deux dollars sur trois gagnés par le Canada dépendent du transport de marchandises. Cette proportion est nettement supérieure à la moyenne de l'OCDE, qui se situe à un peu plus de 50 %. Autrement dit, le Canada doit continuer à investir dans l'infrastructure commerciale, notamment dans de grands projets d'expansion de l'infrastructure portuaire. Si nous n'accordons pas la priorité à ces projets, nous ne serons pas en mesure d'acheminer nos marchandises vers les marchés, comme les denrées alimentaires, les carburants, les engrais et les minéraux essentiels. Si nous n'accordons pas la priorité à ces projets, nous risquons de devenir moins compétitifs. Si nous n'accordons pas la priorité à ces projets, nous risquons de ne pas pouvoir faire croître notre économie.

Les chaînes d'approvisionnement du Canada ne sont pas plus solides que leur maillon le plus faible. Même si nous constatons des améliorations, les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement demeurent un obstacle majeur à la croissance des entreprises. Selon la plus récente Enquête canadienne sur la situation des entreprises de Statistique Canada, un quart des entreprises considèrent toujours les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement comme une préoccupation majeure, et ces problèmes devraient persister tout au long de 2023.

Tandis que nous attendons avec impatience le budget de 2023 qui sera présenté par la vice-première ministre et ministre des Finances plus tard aujourd'hui, le message que le monde des affaires souhaite entendre est lié à la croissance économique. L'amélioration de notre infrastructure commerciale est un ingrédient clé qui favorisera la croissance de notre économie. Dans le temps qu'il me reste, permettez-moi d'approfondir un peu ce point.

Si le Canada veut faire croître son économie, nous devons avoir des investissements à long terme dans nos infrastructures commerciales, non seulement dans nos ports maritimes, qui ne sont qu'un maillon de la chaîne, mais aussi dans les chemins de fer, les aéroports et les réseaux routiers qui soutiennent le tout. Les entreprises doivent être en mesure d'acheminer leurs marchandises au marché de manière efficace et fiable. Nous ne pouvons pas nous contenter de répondre aux besoins actuels. Nous aurons des défis à relever et des occasions à saisir dans 20 ou 30 ans.

Il faut financer des projets visant à soutenir la redondance d'infrastructures essentielles afin de réduire le risque de défaillances critiques dans les chaînes d'approvisionnement, par exemple en construisant de nouveaux oléoducs, ponts, chemins de fer, ports maritimes et aéroports. Certains de ces investissements devraient inclure des projets visant à élargir le transport ferroviaire dans des zones fortement encombrées, ce qui comprend la capacité des ponts, les terrains industriels autour des aéroports et des ports, afin de soutenir la croissance du commerce.

Bien que le gouvernement ne soit pas le seul responsable des investissements dans les infrastructures, son leadership est essentiel. L'engagement du gouvernement fédéral en faveur d'investissements majeurs et stratégiques à long terme est essentiel à la construction de l'infrastructure commerciale du Canada. Le Fonds national des corridors commerciaux mis en place par le gouvernement est un pas en avant. Bien qu'il soutienne des projets valables dans les domaines clés susmentionnés, le gouvernement doit s'efforcer de réduire les délais dans lesquels les projets obtiennent leur financement. Trop souvent, les projets sont bloqués en raison d'inefficacités. Le gouvernement doit collaborer avec les entreprises pour assurer la transparence des projets et continuer à montrer comment le financement aide à relever les défis de la chaîne d'approvisionnement d'aujourd'hui et de demain.

Une autre mesure essentielle consiste à élaborer une vision pour les corridors commerciaux du Canada. Les corridors commerciaux sont essentiels au transport des marchandises. Le gouvernement doit chercher à collaborer avec les entreprises pour établir de nouvelles stratégies relatives aux portes d'entrée, notamment celles de l'Ouest, du Saint-Laurent et de l'Arctique. La stratégie relative à chaque corridor exposerait la manière dont le gouvernement collaborait avec les provinces, le secteur privé, les collectivités et les Autochtones pour cerner les défis en matière de capacité auxquels notre système de transport par corridor est confronté et pour trouver un ensemble de solutions réalisables.

Enfin, nous avons besoin que le gouvernement s'engage à accélérer son programme de modernisation de la réglementation. L'efficacité réglementaire fait partie intégrante d'un environnement concurrentiel et exige une réglementation plus intelligente pour attirer de nouvelles occasions d'affaires au Canada. L'incertitude réglementaire et les attentes changeantes dans le processus de réglementation sont une pilule empoisonnée pour ceux qui cherchent à investir des milliards de dollars dans l'aménagement de nouveaux pipelines, de nouvelles mines et d'autres projets d'infrastructure à grande échelle qui construisent la nation. Nous avons besoin de délais prévisibles pour favoriser les investissements dans les immobilisations. L'approbation des projets d'infrastructure ne peut pas prendre 10 ans. En ce sens, la simplification du processus réglementaire et l'adoption de délais stricts pour l'approbation des grands projets d'infrastructure sont essentielles et n'ont que trop tardé.

Je vous remercie à nouveau de m'avoir offert l'occasion de m'adresser à vous. Je suis impatient de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Guy.

Nous passons maintenant au maire Pond.

Monsieur le maire, la parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes pour votre déclaration liminaire.

M. Herbert Pond (maire, Ville de Prince Rupert): Merci, monsieur le président, et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je suis Herb Pond, maire de Prince Rupert, la ville la plus septentrionale de la côte Ouest du Canada et le troisième port du Canada.

La collectivité et le port de Prince Rupert sont inextricablement liés. Chacun doit réussir pour que l'autre survive. Le port a connu un succès retentissant, générant des milliers d'emplois et des milliards de dollars d'échanges commerciaux. Pour sa part, la municipalité peine à rattraper son retard, aux prises avec des infrastructures vieillissantes, des taux d'inoccupation proches de zéro et des recettes insuffisantes.

Les premier et deuxième ports du Canada, Vancouver et Montréal, sont rattachés à des populations de 2,7 et 4,4 millions d'habitants. Prince Rupert compte 12 300 habitants, dont un tiers sont des Autochtones, un fait que je suis fier de souligner. Nous sommes isolés, car 750 kilomètres nous séparent de la plus grande localité la plus proche.

Le corridor commercial qui passe par Prince Rupert soutient des milliards de dollars d'activité économique dans tout le Canada et génère des millions de dollars de recettes pour les gouvernements provincial et fédéral, mais tout cela a été mis en péril l'hiver dernier. La ville de Prince Rupert a déclaré l'état d'urgence lorsqu'elle a dû composer avec 14 ruptures de conduites d'eau en deux semaines. Des municipalités urbaines beaucoup plus importantes n'ont pas à composer avec un tel nombre de ruptures en un an. Notre petite municipalité a besoin d'aide si nous voulons jouer notre rôle dans l'accueil de ce corridor stratégiquement nécessaire. Le premier ministre de la Colombie-Britannique, David Eby, a reconnu ce besoin et a récemment octroyé 65 millions de dollars pour le réseau d'aqueduc vieillissant de Prince Rupert. Plus que toute autre chose, nous avons besoin que le gouvernement fédéral se joigne à lui.

Je voudrais formuler aussi les observations suivantes.

Le système archaïque de l'impôt foncier qui finance les municipalités est défectueux à bien des égards, notamment parce qu'il est complètement découplé des performances financières des entreprises sous-jacentes. Qu'elle soit vacante ou occupée, c'est la propriété qui paie des impôts aux municipalités, et non l'activité économique. Comme partout ailleurs, notre secteur du commerce de détail a été vidé de sa substance par la transition aux achats en ligne et la facilité d'accès à des voyages aériens abordables. Les impôts fonciers qui étaient autrefois payés dans de petits centres urbains comme Prince Rupert profitent aujourd'hui aux grands centres urbains qui accueillent des centres de distribution géants.

L'évaluation des grandes industries, en Colombie-Britannique en tout cas, est fondée sur des valeurs amorties. Dès le premier jour où un terminal ouvre ses portes, il paie de moins en moins d'impôts chaque année à la municipalité. En favorisant les investissements, le gouvernement de la Colombie-Britannique a en fait aggravé le problème pour les municipalités en plafonnant les taxes municipales sur les terminaux portuaires à environ la moitié de ce qu'elles seraient autrement. Lorsque les coûts municipaux augmentent, ils ne peuvent plus être répartis entre toutes les catégories de propriétés, ce qui fait peser une charge de plus en plus lourde sur les propriétaires résidentiels et les petites entreprises. Les autorités portuaires ne sont liées par aucun règlement municipal, y compris les règlements fiscaux. Elles effectuent plutôt des paiements en remplacement d'impôts, des PERI. L'autorité portuaire de Prince Rupert a contesté ses évaluations et ses PERI ont été considérablement réduits.

En ce qui concerne la pénurie de main-d'œuvre et de logements, il est difficile d'attirer des travailleurs et des promoteurs dans les petites collectivités éloignées. Avec la croissance portuaire, les coûts de la main-d'œuvre et du logement augmentent, ce qui a pour effet d'évincer les marginaux, les personnes importantes comme nos personnes âgées et les petites entreprises locales.

Enfin, si les projets achevés contribuent à la santé financière de la municipalité, ils sont souvent précédés d'années de chantiers perturbateurs, au cours desquelles la municipalité supporte des coûts considérables sans engranger de recettes correspondantes.

J'aurais plusieurs suggestions à faire, en plus d'ajouter à l'enveloppe de 65 millions de dollars que le premier ministre nous a accordée.

Pour les petites municipalités qui accueillent des ports importants, il faudrait envisager d'élargir leurs mandats afin d'inclure le logement dans ces collectivités. Les grands ports urbains investissent massivement dans la décongestion des couloirs de circulation de leurs collectivités d'accueil, pour le plus grand bénéfice de celles-ci. Prince Rupert n'a pas besoin d'être décongestionnée, mais nous avons désespérément besoin de logements pour accueillir les prochains travailleurs du prochain projet.

Une autre mesure à envisager pour les collectivités d'une certaine taille est le retour de l'allocation fédérale provenant des recettes portuaires, chaque année, qui est renvoyée au gouvernement fédéral sous la forme d'un petit bénéfice. Ces recettes sont probablement assez insignifiantes, tout compte fait, pour Ottawa, mais seraient indispensables dans une petite collectivité.

• (1110)

Enfin, nous privilégions l'investissement fédéral dans les petites collectivités qui accueillent ces éléments clés de l'infrastructure canadienne.

Sur ce, je vais attendre vos questions. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le maire.

J'aimerais aussi profiter de l'occasion pour vous remercier, au nom de tous les membres du Comité, de l'accueil chaleureux que vous nous avez réservé lors de notre visite il y a deux semaines.

• (1115)

[Français]

Je vais maintenant céder la parole à M. Jacques Paquin.

Monsieur Paquin, vous disposez de cinq minutes pour faire votre discours d'ouverture.

M. Jacques Paquin (vice-président exécutif, Port de Trois-Rivières): Bonjour à tous.

Je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui.

Je m'appelle Jacques Paquin et je suis vice-président exécutif du Port de Trois-Rivières.

Stratégiquement situé à mi-chemin entre Montréal et Québec, sur le fleuve Saint-Laurent, le Port de Trois-Rivières se spécialise dans les produits en vrac solides et liquides ainsi que dans la marchandise générale. Il manutentionne plus de 4 millions de tonnes de marchandises et assure le passage de 55 000 camions, 11 000 wagons et 250 navires par année. Il dessert des entreprises situées un peu partout au Québec, en Ontario, dans l'Ouest canadien et ailleurs en Amérique du Nord. Le Port de Trois-Rivières répond aux besoins de nombreux secteurs clés de l'économie canadienne, soit les industries manufacturières, agroalimentaires, minières et énergétiques.

En 2008, le Port s'est doté d'un ambitieux plan de modernisation intitulé « Cap sur 2020 », ce qui s'est traduit par des investissements de 132 millions de dollars financés à 40 % par les utilisateurs du Port, à 37 % par le Port lui-même et à 23 % par des subventions des gouvernements du Canada et du Québec. Complété en 2017 avec trois années d'avance sur l'échéancier, ce plan, en plus d'assurer une meilleure intégration du Port dans le milieu urbain environnant et d'accroître la productivité des activités portuaires, a permis d'augmenter de 40 % la capacité du Port. Cette capacité supplémentaire est aujourd'hui pleinement utilisée, et le Port se voit contraint de refuser le trafic d'expéditeurs canadiens qui souhaiteraient faire appel à ses services pour atteindre les marchés mondiaux.

C'est pourquoi, en 2018, le Port a lancé le plan Cap sur 2030, à la suite du précédent. La vision de ce plan consiste à faire de Trois-Rivières un port urbain innovant, durable et générateur de croissance au cœur d'une chaîne logistique concurrentielle. Chacun des mots de cette vision a été soigneusement choisi et se traduit par des orientations et des plans d'action précis.

Le Port et ses partenaires travaillent notamment sur un portefeuille de projets totalisant plus de 350 millions de dollars. Des installations multimodales performantes et des aires d'entreposage adaptées aux produits manutentionnés constituent les principales infrastructures dont le Port a besoin pour réaliser sa vision et remplir son rôle au sein des chaînes d'approvisionnement.

À cet égard, les ports du Saint-Laurent doivent composer avec une réalité qui leur est propre. Il est important de rappeler que la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs représente le troisième espace économique au monde et le corridor multimodal le plus achalandé et important au Canada. L'augmentation de la capacité concurrentielle du Saint-Laurent requiert une plus grande concertation entre les ports afin d'optimiser l'utilisation des infrastructures portuaires, non seulement à l'échelle d'un port, mais aussi à celle du système dans son ensemble. C'est dans ce contexte que la collaboration entre les administrations portuaires du Saint-Laurent doit être facilitée et accrue. Le gouvernement du Canada doit créer des conditions favorables à de tels rapprochements.

D'autres défis auxquels doivent faire face les ports requerront aussi l'attention du gouvernement du Canada. Citons notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre, ou GES, et la pénurie de main-d'œuvre. Le Port de Trois-Rivières adhère aux objectifs du gouvernement en matière de réduction des GES. Un des meilleurs moyens pour le Port d'y contribuer serait d'offrir le branchement électrique des navires à quai, ce qui permettrait de réduire de 50 % les GES émis sur le territoire portuaire. Cela requiert toutefois d'importants investissements. Pour un port comme celui de Trois-Rivières, on les estime à plus de 100 millions de dollars, lesquels s'ajouteraient aux investissements déjà prévus. Cela pose un défi non seulement sur le plan du financement, mais aussi sur celui de la rentabilité.

Pour ce qui est de la main-d'œuvre, les ports du Québec doivent affronter un défi en matière de recrutement et de rétention qui force la recherche de solutions novatrices. L'automatisation et l'intelligence artificielle font partie de ces solutions et nécessiteront des investissements importants ainsi que des efforts en matière de recherche-développement. À cette fin, le Port de Trois-Rivières a entrepris, en collaboration avec d'autres ports du Saint-Laurent, la création d'un centre d'expertise en logistique portuaire. Nous comptons sur le gouvernement du Canada pour soutenir cette initiative en favorisant la collaboration entre les administrations portuaires, mais aussi en soutenant financièrement les activités du centre.

Pour terminer, je ne peux passer sous silence l'importance de la relation entre la Ville et le Port. Parce qu'ils sont situés près des milieux urbains, les ports ont la responsabilité d'intégrer leurs activités au contexte environnant. En ce sens, le Port et la Ville de Trois-Rivières travaillent sur un projet de redéveloppement qui vise une partie des infrastructures portuaires situées à proximité du centre-ville et du quartier historique. Ce projet, qui jouit d'une grande acceptabilité sociale, pourra se réaliser à condition que le gouvernement permette au Port de Trois-Rivières plus d'agilité et de flexibilité. Cela implique qu'il lui permette de réaliser des activités qui cadrent mieux avec ce secteur et qui fourniront les revenus nécessaires au maintien et à l'optimisation des infrastructures visées.

Je vous remercie de votre attention.

• (1120)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Paquin.

[Traduction]

Maintenant, et enfin, nous entendrons M. Hall, de la Fédération maritime du Canada.

Monsieur Hall, vous avez la parole. Vous disposez de cinq minutes pour votre déclaration liminaire.

M. Christopher Hall (président, Fédération maritime du Canada): Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs les députés. Bonjour.

Je suis heureux d'être ici ce matin au nom de la Fédération maritime du Canada, l'association nationale qui représente les propriétaires, les exploitants et les agents de navires océaniques qui transportent les importations et les exportations du Canada à destination et en provenance des marchés mondiaux.

Les navires de nos membres chargent et déchargent le fret dans les ports du Canada. Ils transportent de tout, y compris des biens de consommation et des produits manufacturés conteneurisés, des marchandises sèches en vrac comme les céréales et le minerai de fer, des marchandises liquides en vrac comme le pétrole brut et les

produits pétroliers raffinés, et des cargaisons spéciales comme la machinerie lourde et les pièces détachées industrielles.

Ces navires, tous des navires océaniques battant pavillon étranger, transportent la quasi-totalité du commerce maritime international du Canada. Ils jouent donc un rôle essentiel en reliant les importateurs et les exportateurs canadiens à leurs clients dans le monde entier.

S'il n'y avait qu'une mesure prioritaire sur laquelle nos membres, et en fait la plupart des parties prenantes de la chaîne d'approvisionnement du Canada, s'entendraient probablement, c'est la nécessité d'une stratégie nationale de la chaîne d'approvisionnement pour guider les décisions futures du Canada en matière d'investissement dans les infrastructures favorisant le commerce, ce qui est aussi l'une des principales recommandations que le groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement a formulées dans son rapport final. Les décisions d'investissement actuelles, y compris celles qui s'inscrivent dans le Fonds national des corridors commerciaux, sont trop souvent prises à la pièce, sans mécanisme permettant de montrer comment un projet contribuera à l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement dans son ensemble ou à sa fluidité, et sans mécanisme systématique d'évaluation des projets une fois qu'ils sont opérationnels.

Un enjeu connexe, qui doit être pris en compte dans une stratégie nationale, est le manque de prévisibilité, de cohérence et d'opportunité du processus d'évaluation de l'impact environnemental de projets d'infrastructures portuaires particuliers. Je classerais ces projets en deux grandes catégories. La première est le remplacement d'infrastructures vieillissantes qui ne sont peut-être plus adaptées, et la seconde est la création de nouveaux actifs pour combler la demande actuelle ou future. Cette dernière catégorie est plus à la mode, mais les deux sont tout aussi importantes l'une que l'autre. Il est essentiel que les deux types de projets fassent l'objet d'un examen dans les meilleurs délais et d'une approbation lorsqu'ils le méritent.

Si l'investissement dans l'infrastructure physique est crucial, il est tout aussi important d'investir dans des outils et des plateformes numériques qui renforcent la capacité des parties prenantes à mieux gérer les énormes volumes de données qui circulent quotidiennement dans la chaîne d'approvisionnement et à en extraire de la valeur. Nous souscrivons de tout cœur à la recommandation du groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement concernant la nécessité d'élaborer une stratégie nationale des données et de numérisation de la chaîne d'approvisionnement, qui nous apparaît comme la meilleure option pour rendre le système plus efficace et compétitif dans un contexte où notre capacité à construire des infrastructures physiques est de plus en plus limitée par différents facteurs, y compris le manque d'espace, la réticence de la collectivité et les préoccupations environnementales.

Pour être pleinement efficace, une telle stratégie doit avant tout viser à connecter les plateformes numériques existantes plutôt qu'à en construire de nouvelles, et à faire en sorte que les grands ports du Canada jouent un rôle de premier plan, tant à l'échelle régionale que nationale. Les ministères et les organismes gouvernementaux doivent aussi être prêts à participer à l'effort de numérisation, idéalement en migrant vers un modèle de rapport misant sur un « guichet unique maritime » pour la collecte de données auprès des parties prenantes de la chaîne d'approvisionnement.

Bien que votre comité se concentre sur les grands projets d'infrastructure portuaire, il convient de souligner que les ports et les terminaux les plus perfectionnés au monde ne généreront pas leur pleine valeur pour leurs exploitants ou leurs investisseurs si les infrastructures de soutien, notamment les chenaux de navigation liés aux ports, ne sont pas correctement dragués, si les navires ne peuvent pas accoster aux ports pendant l'hiver en raison d'un manque de ressources de déglacement ou si la capacité d'ancrage est insuffisante pour accueillir les navires en attente de leur cargaison. Ces terminaux ne fonctionneront pas non plus au maximum de leur capacité si les expéditeurs hésitent à faire transiter leurs marchandises par le port en raison de liaisons ferroviaires ou routières inadéquates ou d'inquiétudes concernant le marché du travail.

Comme les défis de la chaîne d'approvisionnement de ces dernières années l'ont montré très clairement, les ports n'existent pas en vase clos, mais ils font partie d'un écosystème plus large du commerce et du transport, composé de nombreux sous-systèmes, qui existent tous pour servir la règle d'or du transport maritime, à savoir que le fret est roi. En tant que roi, le fret trouvera toujours le chemin le plus efficace et le plus abordable vers sa destination. Lorsqu'un meilleur itinéraire devient disponible, il est pratiquement impossible de ramener le fret à son itinéraire précédent. Ce fait fondamental est toujours présent à l'esprit du point de vue du transport maritime, et nous espérons qu'il servira également de principe directeur à vos délibérations.

Je vous remercie de votre attention. Je suis impatient de répondre à vos questions.

• (1125)

Le président: Merci infiniment, monsieur Hall.

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

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

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Merci beaucoup.

Je vais poursuivre avec M. Hall pour commencer. Vous avez parlé de la nécessité d'une stratégie nationale. Je pense avoir entendu la même chose d'autres intervenants que j'ai rencontrés, comme des transitaires qui ont foi en l'initiative nationale des corridors commerciaux et aux fonds qui proviennent de ce programme, mais qui estiment que l'octroi de ces fonds devrait s'inscrire dans une stratégie globale. Comme vous l'avez dit, il ne s'agit pas seulement d'évaluer l'impact. Une fois les fonds versés, un rapport sur leur utilisation devrait être produit. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet?

J'ai trouvé très intéressant de vous entendre dire que cela se fait largement à la pièce et qu'il n'y a pas d'évaluation systémique. Pouvez-vous nous dire ce que le gouvernement pourrait faire, selon vous, pour surmonter cette approche à la pièce et avoir cette évaluation systémique?

M. Christopher Hall: Merci pour cette question, qui n'est pas facile, en effet.

Comme c'est souvent le cas au sein d'organisations, tout commence par une stratégie. Sans stratégie, il n'y a pas de plan. Sans stratégie, les choses finissent par être faites largement à la pièce et de façon ponctuelle. Je n'ai certainement pas de recommandation à formuler aujourd'hui sur les composantes de cette stratégie. Cela dépasse probablement le cadre de cette discussion, mais une stratégie doit être élaborée.

Des experts dans le domaine, tant au sein du gouvernement que du secteur, doivent se réunir pour commencer à élaborer une stratégie. Une fois la stratégie en place, il sera possible d'évaluer les projets en fonction de cette stratégie. S'il y a concordance, c'est très bien. Dans le cas contraire, un travail supplémentaire pourrait être nécessaire afin d'évaluer la légitimité d'un projet.

Une stratégie est absolument nécessaire. Les défis liés à la chaîne d'approvisionnement de ces deux dernières années l'ont confirmé.

M. Mark Strahl: Je vous remercie.

La question suivante s'adresse à M. Guy.

Lors de notre première réunion dans le cadre de cette étude, on nous a parlé de tracasseries administratives et de retards dans les projets. On nous a parlé de projets qui ne nécessitent pas l'approbation du gouvernement parce qu'ils sont situés sur des friches industrielles ou qu'il ne s'agit pas d'un réaménagement, par exemple. Le port de Vancouver a pu construire de nouveaux terminaux en neuf ou dix-huit mois, mais le projet que le port défendait en était à sa dixième année d'évaluation et on attendait encore la première pelle-tée de terre.

Pouvez-vous nous parler de l'impact, non seulement sur les infrastructures, mais sur l'économie canadienne, de ces inefficacités dans nos processus d'approbation des projets? Selon vous, quelles solutions et quelles recommandations pouvez-vous nous faire? En ce qui concerne les grandes infrastructures portuaires, que pouvons-nous faire pour que les ports puissent fonctionner à la vitesse des affaires, et non à la vitesse du « dans 10 ans, nous pourrions peut-être parler de votre projet »?

M. Robin Guy: Merci beaucoup pour cette question. C'est une discussion qu'il est important d'avoir.

Comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, la croissance économique du Canada dépend du commerce. Lorsque nous parlons de la nécessité d'investir et de mettre en place des stratégies, au bout du compte, c'est ce qui nous aide à payer un grand nombre de choses dont nous parlerons plus tard aujourd'hui. C'est la capacité d'acheminer les produits canadiens sur le marché.

Nous ne mettons pas en opposition l'économie ou l'environnement dans ce que nous souhaitons. Je pense que ces deux éléments sont indissociables. Vous avez cité l'exemple d'un projet dont tout le monde a entendu parler. Au bout du compte, nous devons trouver le moyen de le construire plus rapidement. En clair, si nous ne sommes pas en mesure d'acheminer les marchandises jusqu'au marché, les entreprises iront ailleurs. Il est donc important que nous ayons la capacité, à l'intérieur du pays, d'acheminer les marchandises vers le marché, comme les denrées alimentaires, le carburant et les engrais.

• (1130)

M. Mark Strahl: Je vous remercie.

Ma prochaine question s'adresse à M. Paquin. Vous avez dit que pour exécuter un projet sur lequel vous travailliez avec la Ville, vous aviez besoin que le gouvernement accorde au port plus de latitude et de souplesse. Je crois que c'est ce que vous avez dit.

Pouvez-vous nous expliquer à quoi cela ressemblerait? Qu'est-ce que le gouvernement pourrait faire pour vous munir des outils dont vous avez besoin afin de poursuivre le projet dont vous avez parlé?

[Français]

M. Jacques Paquin: Je vais reprendre un peu les propos de M. Pond. Je crois qu'il doit gérer une situation semblable à celle que nous vivons à Trois-Rivières.

Certaines de nos infrastructures devraient être adaptées ou changer de vocation pour permettre à la communauté d'en tirer parti davantage, compte tenu de leur proximité avec le centre-ville et un quartier historique. Je vous rappelle d'ailleurs que Trois-Rivières est l'une des plus vieilles villes au Canada. En fait, je crois qu'elle est la deuxième plus vieille, après Québec. Nous avons même un quartier historique qui remonte à l'époque coloniale, ce qui est tout de même assez exceptionnel. Une partie de nos installations sont à proximité de ce secteur.

En collaboration avec la Ville, nous avons élaboré un projet de redéploiement de ce secteur. Cependant, pour réussir à y participer en tant que Port, cela suppose que nous puissions nous associer à des activités ou à des projets qui vont au-delà des responsabilités de base d'une administration portuaire. Il s'agit notamment de travailler sur des infrastructures qui ont pour vocation de servir à des activités récréotouristiques ou commerciales.

Le président: Merci, monsieur Paquin. Malheureusement, il reste peu de temps.

[Traduction]

C'est le tour de M. Rogers.

Monsieur Rogers, la parole est à vous. Vous disposez de six minutes.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je souhaite la bienvenue à tous nos invités.

Monsieur Guy, je vais vous poser une question en premier. Vous avez évoqué le fait que les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement sont toujours un sujet de préoccupation pour un grand nombre de vos membres, et qu'un quart d'entre eux sont toujours confrontés à des difficultés.

Vous avez évoqué le Fonds national des corridors commerciaux, si vous voulez nous en dire plus à ce sujet, mais j'aimerais savoir ce que vous proposez que le gouvernement fasse. Dites-nous en plus sur la nécessité de laisser un plus grand leadership à votre groupe.

M. Robin Guy: Je le répète, de notre point de vue, je pense que le Fonds national des corridors commerciaux est une grande réussite. Je pense qu'il finance un grand nombre de bons programmes. Il contribue à atténuer les préoccupations.

Je pense que nous aimerions que le gouvernement joue un rôle de leadership dans l'élaboration d'une stratégie pour les corridors. Cela devient l'élément primordial si vous demandez ce à quoi je faisais référence en parlant de leadership. Cette stratégie pour les corridors rassemblera tout le monde. Elle rassemblera les provinces, les municipalités et les collectivités et fera bouger les choses afin que chacun sache ce que l'autre fait. Elle décrira certains projets que nous estimons essentiels, ou qu'une stratégie estime essentiels pour acheminer ces marchandises vers le marché, comme nous l'avons dit.

M. Churence Rogers: Merci beaucoup.

Monsieur Hall, au cours des derniers mois, nous avons évidemment entendu de nombreux témoins parler de pénuries de main-

d'oeuvre dans de nombreux secteurs. En ce qui concerne le secteur des céréales, que pensez-vous des pénuries de main-d'oeuvre? Dans quelle mesure ces pénuries vous préoccupent-elles et que font vos membres pour y remédier?

M. Christopher Hall: Nous sommes très préoccupés par la main-d'oeuvre en général, pas seulement par les pénuries, mais par l'efficacité globale de l'organisation de la main-d'oeuvre dans les grands ports du Canada. D'autres modèles, d'autres moyens pourraient peut-être renforcer l'efficacité du système, dans la façon dont la main-d'oeuvre est déployée, mais c'est un problème que les exploitants de terminaux et ceux qui emploient la main-d'oeuvre ont eu du mal à surmonter au fil des ans. C'est un problème dont beaucoup de gens ne veulent pas parler.

Le rapport du groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement renfermait une recommandation générale sur la main-d'oeuvre étrangère comme thème général. Au lendemain de la publication de ce rapport, des ministères ont émis des commentaires négatifs sur l'idée même de parler de la main-d'oeuvre.

C'est un sujet très délicat, et on peut le comprendre, mais c'est un sujet très important pour tous nos membres. Cela s'inscrit dans un contexte mondial, mais pas seulement canadien. La main-d'oeuvre maritime est cruciale. Elle est absolument nécessaire, mais c'est l'un des déterminants de l'efficacité, pour ainsi dire. Si vous utilisez des modèles et des règles de travail désuets et que l'organisation et l'aménagement de la main-d'oeuvre ne correspondent pas à la façon dont le secteur fonctionne aujourd'hui, vous avez alors des inefficacités intrinsèques, rien que pour cette raison.

• (1135)

M. Churence Rogers: De votre point de vue, nous devons donc trouver un équilibre entre la main-d'oeuvre, l'automatisation et la numérisation, une sorte d'équilibre qui convienne à tous.

M. Christopher Hall: Tout à fait, et dans ma déclaration, je n'évoquais même pas l'automatisation. C'est un fait que l'automatisation touche de nombreux aspects de notre vie. Elle peut jouer un rôle dans les activités des terminaux. Elle a été éprouvée, sans pour autant engendrer forcément des pertes d'emplois. L'instauration d'un système automatisé n'entraîne pas forcément une perte d'emplois directe. Il y a des façons de procéder, mais la technologie doit faire partie de la solution. Au Canada, nous n'utilisons nos terminaux qu'une fraction de la journée, en raison de notre mode de fonctionnement actuel et des types de technologies utilisées.

M. Churence Rogers: Je suis heureux de vous entendre faire ce commentaire, car nous avons entendu des points de vue manifestement contradictoires de la part de différents témoins sur la question de savoir si nous avons besoin ou non de plus d'automatisation et de numérisation pour atteindre l'efficacité. Et puis, bien sûr, il y a le côté syndical et les préoccupations que nous avons entendues. Je suis heureux de l'entendre.

Monsieur le président, où en sommes-nous?

Le président: Il vous reste 1 minute et 20 secondes, monsieur Rogers.

M. Churence Rogers: Pendant la COVID, la chaîne d'approvisionnement canadienne a semblé fonctionner relativement bien, par rapport à celle des États-Unis, par exemple, alors que l'économie redémarrait après les confinements. Êtes-vous d'accord avec ce constat? Si oui, quel rôle nos ports maritimes et notre transport maritime ont-ils joué à cet égard?

Ma question s'adresse autant à M. Hall qu'à M. Guy.

M. Christopher Hall: Je serai bref pour permettre à M. Guy d'intervenir.

De notre point de vue et du point de vue des transporteurs maritimes, les choses se sont relativement bien déroulées. Oui, il y a eu parfois des goulots d'étranglement, cela ne fait aucun doute, mais à notre avis, les problèmes à l'origine de ces goulots d'étranglement n'étaient pas nouveaux. Il ne s'agissait pas de problèmes systémiques liés à la pandémie, mais de problèmes systémiques. La pandémie a simplement exacerbé leur apparition et les a rendus plus visibles.

Les causes profondes des problèmes éprouvés à l'époque étaient totalement systémiques. Elles existent depuis des années. Elles sont dues au fait que la capacité ferroviaire ne suit pas le rythme de la capacité portuaire. Elles sont dues au manque de capacité de camionnage et de disponibilité d'équipement du côté terrestre et d'un manque d'espace d'entreposage du côté intermodal. Ces problèmes existent depuis des années, mais le système a fonctionné. Lorsque l'on atteint un point critique, comme une catastrophe naturelle ou une pandémie, il n'y a plus de marge de manoeuvre. Il n'y a pas de marge de manoeuvre supplémentaire dans le système.

Le président: Merci infiniment, messieurs Hall et Rogers.

[Français]

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

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

Je remercie l'ensemble des témoins d'avoir répondu présent à notre invitation et d'être parmi nous pour l'étude que nous tenons présentement.

Je vais commencer par M. Paquin, du Port de Trois-Rivières.

J'ai été impressionné quand je vous ai entendu dire, tout à l'heure, que vous aviez augmenté de 40 % votre capacité grâce à votre projet Cap sur 2020 et que vous aviez déjà utilisé 100 % de la nouvelle capacité qui a été ajoutée au Port de Trois-Rivières.

Évidemment, je ne connais pas spécifiquement toute la réalité du Port de Trois-Rivières, mais je connais, de façon générale, les difficultés économiques qu'a pu traverser la région de la Mauricie. Je trouve vraiment impressionnant de voir que votre port a réussi à tirer son épingle du jeu et qu'il connaît aussi une grande croissance. C'est tout à votre honneur.

Parmi les visites que nous avons faites de différents ports partout au Canada, nous avons visité le Port de Montréal, il y a deux semaines. Les représentants du Port de Montréal ont mentionné eux aussi que le Port a atteint sa capacité maximale.

Selon vous, s'agit-il d'une situation généralisée dans tous les ports du Québec?

• (1140)

M. Jacques Paquin: Malheureusement, je ne peux pas me prononcer sur tous les ports du Québec, car je ne connais pas la situation exacte de tous les ports. Le seul dont je peux vraiment vous parler est le Port de Trois-Rivières.

Dans le cas du Port de Trois-Rivières, nous avons effectivement vécu cette situation. Pour vous donner un exemple, l'an dernier, en 2022, nous avons refusé près de trois quarts d'un million de tonnes

de marchandises, parce que nous n'avions pas d'espace pour la traiter.

Nos projets d'expansion, dont j'ai glissé un mot tout à l'heure dans ma présentation, prévoient notamment l'ajout d'un nouveau terminal. Si ce nouveau terminal avait déjà été en place, il aurait probablement déjà été rempli.

Je pense que l'explication est liée à un ensemble de facteurs. Nous savons que nous sommes un maillon dans une chaîne. Plusieurs acteurs ont un rôle à jouer. Notre communauté s'est mobilisée pour faire du Port de Trois-Rivières un port plus performant au bénéfice des expéditeurs du Canada, et cela s'est traduit par une activité beaucoup plus importante.

À cet égard, je me fais un devoir de mentionner la contribution des travailleurs au Port. Les travailleurs du Port de Trois-Rivières ont été très actifs dans la réalisation de notre plan et l'amélioration de la productivité qu'on retrouve au Port. Aujourd'hui, nous avons un port nettement plus performant et plus productif, ce qui se traduit par des expéditions plus concurrentielles pour les entreprises canadiennes.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Vous avez dit avoir augmenté vos capacités et votre productivité. Vous avez également des projets d'agrandissement.

Devez-vous surmonter certains obstacles, présentement, quant à l'augmentation de votre capacité? Le cas échéant, quels sont-ils?

M. Jacques Paquin: Il a été question plus tôt des délais d'attente. L'obtention des autorisations constitue certainement un défi pour tout le monde. En effet, il est devenu de plus en plus difficile de lancer de nouveaux grands projets portuaires au Canada. Cela se traduit, entre autres, par la nécessité de s'assurer que les infrastructures existantes sont optimisées, parce qu'il est de plus en plus difficile d'en mettre de nouvelles en place. Pour les optimiser, il faut travailler ensemble. C'est particulièrement important pour les ports du Saint-Laurent. Le Saint-Laurent, en soi, est un système. Nous avons une situation très particulière.

Prenons le cas de la côte Ouest. Il y a deux ports dominants, mais je prendrai l'exemple de celui de Vancouver. À ce port, le trafic maritime est pratiquement équivalent à celui de l'ensemble du Saint-Laurent, où le trafic est parsemé, disséminé dans les installations d'une vingtaine de ports au Canada. Ces ports doivent donc travailler ensemble pour rendre le système plus performant.

Comme je le disais tout à l'heure, il faut tirer le maximum de chaque installation, et cela demande une plus grande collaboration.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Vous avez parlé tout à l'heure de la question du branchement électrique des navires à quai, qui nécessitent des investissements importants, soit environ 100 millions de dollars.

Existe-t-il présentement des incitatifs financiers gouvernementaux ou des subventions destinées au branchement électrique des navires à quai?

Lors de nos visites de ports, partout au Canada, nous avons eu l'impression que cette orientation était une tendance lourde dans l'industrie.

Qu'en est-il de votre côté?

M. Jacques Paquin: Il faudrait certainement faire appel aux mêmes programmes que ceux mentionnés plus tôt, comme le Fonds national des corridors commerciaux, ou FNCC. Cela permet une contribution importante à ces projets. Toutefois, je vous dirais que même la partie non subventionnée demeure lourde à soutenir. On parle de contributions de l'ordre de 50 % dans ces programmes, mais les 50 % restants demeurent lourds puisqu'on n'est pas en train de créer une activité qui génère plus de trafic. On vise plutôt à financer des installations dans le but de réduire les gaz à effet de serre.

Évidemment, cet investissement est plus difficile à rentabiliser. Il faut trouver des solutions, le modèle d'affaires, en d'autres termes, qui fera en sorte que cela peut fonctionner. Il est donc nécessaire d'avoir de l'aide, notamment du financement provenant de programmes comme ceux du FNCC et peut-être d'autres sources.

Le président: Il reste 30 secondes.

M. Xavier Barsalou-Duval: D'accord.

Dans ce cas, je vais m'arrêter là.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est maintenant le tour de M. Bachrach.

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

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

Notre étude porte sur l'expansion des grandes infrastructures portuaires. Je suis très sensible à l'affirmation du maire Pond selon laquelle nous devrions élargir notre conception de l'infrastructure portuaire pour y inclure l'infrastructure municipale qui est inextricablement liée à nos ports, surtout dans le contexte des petites collectivités.

Je vais poser d'abord quelques questions à M. Pond.

Monsieur le maire, permettez-moi de me faire l'écho de la gratitude que le président a exprimé au début de la séance pour l'accueil chaleureux que vous nous avez réservé pendant notre séjour à Prince Rupert. Le conseil municipal, vous-même et l'autorité portuaire avez vraiment déroulé le tapis rouge, et nous vous en sommes très reconnaissants.

Vous avez évoqué le régime des paiements en remplacement d'impôts. Je me demande si vous pourriez nous parler de certaines réformes de ce régime qui, selon vous, permettraient de mieux soutenir les municipalités dans leurs aspirations en matière d'infrastructure.

• (1145)

M. Herbert Pond: Je vous remercie.

Je suis conscient que mes commentaires recourent la compétence des provinces et celle du gouvernement fédéral, mais j'ai pensé qu'il était important de transmettre le message dans son ensemble sur les défis qu'une petite municipalité doit relever face à un grand port. Je dois vraiment dire d'abord que nous en sommes très reconnaissants en grande partie. Nous nous réjouissons du développement et nous l'encourageons. L'un des avantages de Prince Rupert est que nous n'avons pas de problème de congestion et que nous avons la possibilité de prendre de l'expansion. Je tiens à le dire très clairement.

Le régime des PERI, des paiements en remplacement d'impôts, est l'un de ces points de friction où le port de Prince Rupert et la ville de Prince Rupert sont enfermés dans une relation antagoniste. Le port soutient qu'il est de sa responsabilité fiduciaire de payer le moins d'impôts possible et que ne pas baisser ces impôts constituerait un manquement à son devoir, tandis que la Ville affirme qu'elle a simplement besoin d'un flux de trésorerie prévisible à long terme afin d'avoir la capacité d'emprunter pour effectuer les travaux nécessaires sur son territoire. Je pense que les deux parties souffrent de cette relation. C'est malheureux, et au fur et à mesure que le processus se déroule, il y a un effet de balancier. La question est débattue nettement à la hausse et nettement à la baisse, et aucune des deux parties ne peut en prédire l'issue.

Je ne sais pas ce qu'il faudrait faire en ce qui concerne le port et son mandat. Il serait agréable d'entretenir une relation beaucoup plus collégiale et négociée pour dire: « Voilà ce que nous pouvons nous permettre de contribuer et voilà ce dont la Ville a besoin pour aller de l'avant. » Il s'agit d'une relation dans laquelle les deux parties s'entendent plutôt que de s'opposer dans un système judiciaire qui coûte beaucoup d'argent aux deux parties. C'est un point de friction qui ne devrait pas exister.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le maire, vous avez aussi parlé de l'allocation fédérale que les ports versent au gouvernement fédéral et qui représente un pourcentage de leurs revenus d'exploitation chaque année. Pourriez-vous nous en dire plus au sujet de votre recommandation sur la façon dont le gouvernement fédéral pourrait modifier son traitement de l'allocation fédérale afin de mieux soutenir les municipalités qui accueillent des petits ports?

M. Herbert Pond: Je ne connais pas le montant global de l'allocation dans les grandes villes, les grands ports et toutes ces choses, mais dans une petite collectivité dont le poids est tellement éclipsé par celui de son port... Selon une étude, 66 % des ménages gagnant plus de 100 000 \$ par an à Prince Rupert étaient rémunérés par le port. À Vancouver, ce pourcentage est d'environ 2 %. Cela illustre la différence d'échelle.

Pour les ports d'une certaine taille et les collectivités d'accueil d'une certaine taille, le gouvernement fédéral pourrait, choisir un chiffre, que ce soit 50 000 \$, 30 000 \$ ou autre. Au lieu de renvoyer cette somme à Ottawa, où je pense qu'on ne s'apercevrait pas de son absence... Si cette allocation était réinvestie dans la collectivité, elle aurait une grande incidence et contribuerait grandement à atténuer le point de friction qui existe dans ce qui devrait être par ailleurs une relation incroyablement positive.

M. Taylor Bachrach: Enfin, monsieur le maire, si vous réussissiez à obtenir ces réformes, si le Comité faisait une recommandation ferme et, bien sûr, que le gouvernement se fiait à la sagesse du Comité et apportait ces changements, comment investiriez-vous ces revenus supplémentaires pour soutenir l'infrastructure locale?

• (1150)

M. Herbert Pond: Nous prendrions des mesures pour devenir une ville portuaire moderne capable de soutenir l'un des plus importants corridors commerciaux du Canada. Il s'agit de nécessités de base; je parle de l'eau. Nous estimons qu'à l'heure actuelle, notre retard en matière d'infrastructures est de l'ordre de 650 millions de dollars. Avec des contribuables locaux qui paient 12 300 \$, il nous est tout simplement impossible de nous y attaquer. Nous parlons d'infrastructures de base, des routes, des égouts, des trottoirs et de toutes les choses que nous devons faire pour aider les travailleurs qui travaillent dans ces terminaux. Nous en avons désespérément besoin pour faire ce que nous devons faire pour que vous puissiez continuer à faire ce que vous devez faire.

Le président: Merci infiniment, monsieur Pond et monsieur Bachrach.

Nous entendrons maintenant Mme Lewis.

Madame Lewis, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Ma première question s'adresse à M. Guy.

Pouvez-vous nous parler du Fonds national des corridors commerciaux et de son efficacité à réaliser les investissements les plus stratégiques pour le Canada, alors que le pays n'a pas de stratégie d'infrastructure à long terme? Plus précisément, je suis très intéressée par vos commentaires concernant la vision de la stratégie des corridors commerciaux. Vous avez parlé d'une approche de collaboration entre les entreprises, le secteur privé et les collectivités autochtones. Pourriez-vous nous en dire plus?

M. Robin Guy: Bien sûr.

En réalité, le Canada souffre d'un déficit d'infrastructure. Vous avez probablement entendu ce commentaire une ou deux fois. Au bout du compte, le Fonds national des corridors commerciaux finance de bons projets qui permettent d'améliorer nos chaînes d'approvisionnement et leur fiabilité. Pour l'avenir, cette vision permet de soutenir un bon programme de financement qui, je le répète, permettra à tout le monde, y compris aux entreprises, de comprendre certains défis et la façon dont nous pouvons travailler ensemble pour les relever.

Le gouvernement n'est pas le seul joueur dans cette partie. Les entreprises privées ont un rôle à jouer. Nous disons que nous devons tous nous asseoir à la table. Présentons une stratégie et travaillons ensemble pour combler vraiment le déficit d'infrastructure.

Mme Leslyn Lewis: Vous avez parlé des difficultés de mise en œuvre. Pouvez-vous nous en dire plus sur l'Agence d'évaluation d'impact du Canada? A-t-elle été claire dans ses délais et sa portée? Quelles sont les principales sources de retard dans l'obtention des évaluations d'impact? Quelle est l'incidence de ces délais sur la phase de mise en œuvre?

M. Robin Guy: J'ai eu des discussions au sujet de l'adoption d'une perspective économique par les responsables de la réglementation fédéraux, et ce serait l'une de mes suggestions pour atténuer les problèmes.

Nous éprouvons des problèmes et nous cherchons à les résoudre. Il est évident que nous ne pouvons pas résoudre ces problèmes du jour au lendemain, mais comment pouvons-nous travailler ensemble? Comment pouvons-nous prendre en compte les retombées

économiques de ce que nous envisageons en plus d'autres éléments, comme l'environnement, la durabilité, etc.

Mme Leslyn Lewis: Ma prochaine question s'adresse à M. Paquin. Vous avez parlé d'intelligence artificielle et de la nécessité pour le gouvernement d'élargir son utilisation et d'en faciliter l'expansion entre autres solutions. Pouvez-vous nous en dire plus sur l'effet que cela aura sur l'emploi et la possibilité que le gouvernement favorise la collaboration entre les différentes autorités portuaires? Lors de nos visites dans les ports, nous avons entendu parler du manque d'interconnexion et de collaboration entre les différents ports.

[Français]

M. Jacques Paquin: Merci.

Tout d'abord, l'intelligence artificielle et l'automatisation sont des solutions qui permettent de remédier à la pénurie de main-d'œuvre. Il faut comprendre que, au cours des dernières années, le Port de Trois-Rivières a déjà plus que doublé le nombre d'emplois nécessaires pour soutenir la croissance de ses activités.

Au moment où nous nous parlons, environ 70 nouveaux postes se sont ouverts aux travailleurs des ports. Nous devons évidemment relever le défi lié au recrutement, qui n'est pas propre au domaine portuaire, je le conçois. Cela nous oblige donc à envisager toutes sortes de solutions, dont l'automatisation et l'intelligence artificielle.

Or, nous savons que ces solutions sont complexes, qu'elles vont demander des efforts importants et que nous pouvons difficilement les envisager à l'échelle d'un seul port. En passant, je vous rappelle aussi que plus de 90 % du transport qui se fait par la voie maritime du Saint-Laurent est constitué de produits en vrac solides et de produits en vrac liquides. Ce n'est pas le marché du transport par conteneurs, alors que les efforts d'automatisation qu'on observe beaucoup dans le monde jusqu'à maintenant se concentrent sur ce type de transport, qui est déjà largement automatisé.

Le reste du transport maritime a besoin que des efforts soutenus soient consentis pour trouver des solutions à l'automatisation et faire appel à ces nouvelles technologies, dont l'intelligence artificielle. Les proportions que j'ai données pour le Saint-Laurent sont très similaires à l'échelle mondiale.

• (1155)

Le président: Merci, monsieur Paquin. Malheureusement, encore une fois, il ne reste plus de temps.

Madame Koutrakis, vous avez la parole pour cinq minutes.

Mme Annie Koutrakis (Vimy, Lib.): Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Je remercie tous les témoins présents parmi nous.

Ma première question s'adresse au maire Pond.

Il semble que j'aie raté une très belle visite, monsieur le maire, et je suis vraiment désolée de ne pas avoir pu venir vous voir, mais je m'engage à venir vous rendre visite. J'espère que ça ne tardera pas.

J'aimerais savoir si vous souhaitez des changements de gouvernance en ce qui concerne le fonctionnement des ports. J'aimerais connaître votre point de vue en tant que petite collectivité dotée d'un grand port. Avez-vous des idées sur les modifications prévues dans le projet de loi C-33 qui exigeraient que les autorités portuaires mettent en place des organes consultatifs pour les collectivités voisines, les groupes autochtones, etc.?

M. Herbert Pond: Merci beaucoup. Vous êtes la bienvenue en tout temps. Nous déroulerons le tapis rouge rien que pour vous.

Je suis favorable aux changements que j'ai vus, du moins les plus récents. L'ajout d'un deuxième membre issu des collectivités locales est intéressant. Nous aimons bien qu'une fois nommés, ils deviennent des membres à part entière du conseil et qu'ils ne rendent pas compte à ces municipalités. Au moins, ils apportent le point de vue de la collectivité, ce qui peut être très utile.

Les organes consultatifs que vous avez mentionnés sont eux aussi très utiles. Je me demande si, dans une petite municipalité comme Prince Rupert, certains d'entre eux ne pourraient pas être combinés. Je ne sais pas. Il faudrait que je vérifie auprès de mes homologues des collectivités autochtones et des Premières Nations, par exemple, si les municipalités locales et les Premières Nations environnantes n'auraient pas intérêt à faire partie d'un même groupe consultatif. Nous travaillons en très étroite collaboration dans toutes sortes d'autres domaines, mais l'idée qu'il devrait y avoir plus de travail de consultation est très positive.

Mme Annie Koutrakis: Je vous remercie.

[Français]

Monsieur Paquin, c'est vraiment un plaisir de vous revoir aujourd'hui. Si je me souviens bien, nous nous sommes rencontrés à Montréal quand vous y avez fait une visite. Je vous salue encore une fois et vous souhaite la bienvenue.

Selon vous, comment pouvons-nous concilier le désir de croissance et de rentabilité accrue avec la nécessité d'être responsable sur le plan fiscal?

M. Jacques Paquin: Ce n'est certainement pas incompatible.

Nous voulons avoir des infrastructures durables. Or, être durable, c'est à la fois être responsable du point de vue social, environnemental et économique. Il faut donc s'assurer que les installations que nous mettons en place répondent bien aux besoins de l'économie et qu'elles peuvent être rentabilisées.

Évidemment, cela requiert parfois de l'aide gouvernementale, puisque la durée de vie des installations est très longue et que les moyens pour répondre à leurs besoins peuvent ne pas être à la portée de l'autorité portuaire locale.

Quoi qu'il en soit, il n'y a certainement pas d'incompatibilité entre le fait d'être fiscalement responsable et le développement des installations portuaires.

• (1200)

[Traduction]

Mme Annie Koutrakis: Ma prochaine question pourrait s'adresser à M. Hall ou à tout autre témoin qui souhaiterait intervenir.

À votre avis, quels besoins en matière d'infrastructure sont les plus pressants dans les ports maritimes du Canada? Peut-être pourriez-vous envisager cette question sous l'angle de la compétitivité

des ports canadiens par rapport aux ports américains. Selon vous, quels sont les possibilités et les défis à cet égard?

M. Christopher Hall: Je vais lancer le bal. Je vous remercie de votre question. Elle est excellente.

Je traiterai tout d'abord de la compétitivité avec les États-Unis. C'est un point important. Nous ne pouvons pas oublier nos voisins du Sud. Comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, le fret est roi, et une fois que le fret trouve un autre itinéraire, il ne revient pas, quoi que vous fassiez et quelles que soient les mesures d'encouragement que vous offrez. Les coûts du changement dans le transport maritime sont si élevés qu'une fois qu'un autre itinéraire est trouvé, un port ne le récupérera pas. Il peut y avoir de rares exceptions. Il y a toujours l'angoisse de la brèche. Si la porte s'entrouvre et des marchandises entrent au Canada en passant par un port américain, le trafic prendra probablement de l'expansion et se poursuivra.

Les ports américains fonctionnent à plein rendement, ou du moins plusieurs d'entre eux le font, de sorte que des contraintes pourraient rendre la chose impossible. Comme Canadiens, nous devons veiller à ce que l'ensemble du système reste compétitif. Je parle du transport routier, du transport ferroviaire, des ports et de la main-d'oeuvre. Tout cela est intimement lié.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hall et madame Koutrakis.

[Français]

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

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

Monsieur Paquin, tout à l'heure, vous avez dit que vous travailliez sur un projet lié à des activités récréotouristiques en collaboration avec la municipalité de Trois-Rivières, puisque vous êtes à proximité d'un carrefour historique.

Les gens se plaignent souvent qu'il n'y a pas une collaboration suffisante entre les ports et les municipalités. Je trouve cela intéressant de voir que vous nous donnez là un exemple de port qui, au contraire, a un projet en commun avec une municipalité et veut le concrétiser.

Quel est ce projet, concrètement, et qu'est-ce qui fait en sorte qu'il n'a pas encore été réalisé?

M. Jacques Paquin: J'aimerais d'abord souligner le fait que la croissance et les succès que nous avons connus dans les dernières années sont grandement dus à la relation que nous avons développée avec notre ville et notre milieu. Sans cela, je vous jure que nous ne serions jamais arrivés à réaliser ce que nous avons accompli jusqu'à maintenant. Cette relation ne fait que se renforcer par toutes sortes d'initiatives que nous prenons et par des projets que nous réussissons à mener à terme ensemble, dans les limites de nos pouvoirs.

Le projet dont nous avons fait mention aujourd'hui est dans un secteur, comme je le disais tout à l'heure, qui ne peut plus vraiment se prêter à la manutention de marchandises à long terme. C'est ce que nous faisons encore aujourd'hui parce que, comme nous fonctionnons à plein rendement, chaque espace dont nous disposons est utile, malgré les contraintes qu'il impose. Cependant, nous réfléchissons tout de même, depuis déjà plusieurs années, à un changement de vocation pour ce secteur.

En collaboration avec la Ville, nous avons développé un projet de redéveloppement pour ce secteur. Pour y arriver, il faudrait que nous ayons la possibilité de nous associer à des projets à caractère plutôt récréotouristique et commercial, compte tenu de la nature de l'environnement dans lequel ce secteur se trouve.

La Ville est évidemment tout à fait disposée à ce que nous allions de l'avant. Nous avons engagé des firmes d'urbanisme pour imaginer le concept, mais, malheureusement, nous n'avons pas le pouvoir de réaliser des projets de cette nature. C'est à l'extérieur des pouvoirs qui nous sont conférés en tant qu'autorité portuaire.

C'est tout simplement cela qui nous a empêchés d'aller plus loin jusqu'à maintenant.

Le président: Merci beaucoup, messieurs Paquin et Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous allons maintenant entendre M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

J'aimerais poser moi aussi une ou deux questions à M. Paquin, notamment sur la relation entre le port de Trois-Rivières et la municipalité. J'aimerais savoir s'il y a des terrains portuaires vacants pour lesquels le port verse des paiements en remplacement d'impôts à la municipalité. Si c'est le cas, comment la valeur de ces terrains vacants est-elle établie et comment cette valeur a-t-elle évolué?

• (1205)

[Français]

M. Jacques Paquin: Merci de la question.

Malheureusement, nous n'avons pas beaucoup d'espaces vacants, parce que, justement, les espaces que nous avons réussi à ajouter sont occupés. Pour vous donner une idée de l'envergure de la relation que nous avons bâtie avec notre ville, par exemple, au fil des dernières années, nous avons pu ajouter près de 80 000 mètres carrés au Port de Trois-Rivières par l'acquisition d'espaces à l'intérieur de la ville. La Ville a même transféré au Port un axe routier quand même important, soit la rue Notre-Dame, ce qui a complètement changé le rendement du Port. Cela nous permet de gérer de façon beaucoup plus performante les files de camions et le trafic routier qui entrent dans le port et en sortent. Il y a donc déjà un gain pour le Port en matière de rendement. Cela élimine aussi des files de camions qui, auparavant, débordaient dans les rues avoisinantes du port.

Je vous rappelle aussi que, lorsque du trafic entre dans le port et en sort pour se rendre vers les réseaux de transport nationaux, qu'ils soient routiers ou ferroviaires, il traverse nécessairement la ville. Il faut donc s'assurer que les réseaux routiers de la ville sont en mesure de soutenir le trafic généré par le port.

Encore une fois, nous avons travaillé très étroitement avec notre ville pour orienter le trafic vers les axes routiers de la ville qui sont capables de le soutenir. Cette façon de faire nous permet de maintenir notre croissance sans que cela se traduise par des nuisances additionnelles pour notre communauté.

Pour ce qui est de la taxation municipale liée aux espaces qui sont à notre disposition, nous avons créé un comité avec la Ville. Celui-ci se réunit une fois par année et ses membres conviennent du montant qui sera accordé. Je vous dirais que cela correspond de très près aux échelles de taxation qui sont appliquées en général dans la ville.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Paquin.

[Traduction]

Merci, monsieur Bachrach.

Nous entendrons maintenant M. Muys.

Monsieur Muys, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC): Je vous remercie.

J'aimerais revenir sur l'un des sujets précédents. Il a été question de l'idée qu'une fois que le fret s'en va, on ne peut pas le ramener et il ira ailleurs.

Vous avez été interrompu pendant que vous répondiez, monsieur Hall. Vous pourriez peut-être poursuivre. Quelles mesures les plus importantes pourrions-nous prendre pour l'éviter?

M. Christopher Hall: Je pense que la mesure la plus importante à prendre maintenant est de créer la stratégie dont plusieurs personnes ont parlé ici. Cette stratégie est très importante.

J'ai passé plus de 35 ans à visiter des ports au Canada et dans le monde entier, tant du point de vue de la navigation que de la gestion à terre, et j'ai passé plus de sept ans au sein d'une autorité portuaire canadienne. Nous avons un dicton, que M. Paquin connaît sans doute: si vous avez vu un port, vous n'avez vu qu'un port. C'est tout à fait vrai. Chaque port est unique, et c'est fondamental.

Si nous commençons à examiner les projets d'infrastructure en gardant à l'esprit cette unicité, oui, il faut les examiner sous cet angle, car tout doit être pris en considération dans ce contexte unique. Cependant, si nous ne les examinons que de cette manière et non dans une perspective de stratégie nationale plus large, nous en arriverons à un scénario dans lequel nous aurons peut-être surinvesti dans un domaine et sous-investi dans un autre, ou dans lesquels certains corridors sont fortement axés sur un produit de base par rapport à un autre.

Cela revient à ce que M. Guy disait à propos des stratégies pour les corridors. De notre point de vue, à la Fédération maritime, l'élaboration d'une stratégie nationale serait la priorité absolue. Une fois cette stratégie établie, nous pourrions commencer à examiner les différents projets en gardant à l'esprit le caractère unique des ports, puis commencer à répartir les fonds en fonction de la stratégie nationale.

M. Dan Muys: Il est certain qu'il a beaucoup été question de l'absence d'une stratégie nationale pour les ports et les chaînes d'approvisionnement. Le rapport du groupe de travail a été cité et il renferme de nombreuses recommandations, dont aucune n'a été mise en oeuvre jusqu'à présent. Comment pouvons-nous débloquer la situation?

• (1210)

M. Christopher Hall: J'espère que le budget qui sera présenté à 16 heures cet après-midi permettra de débloquer en partie la situation, mais cela reste à voir. Nous espérons que ces points feront l'objet d'une certaine attention dans le prochain budget.

Il ne fait aucun doute qu'il faut du financement. Ces mesures sont impossibles sans ressources financières, il faut donc commencer à y travailler. Vous connaissez le vieil adage qui dit qu'il faut manger l'éléphant une bouchée à la fois. Il y a beaucoup de choses dans ce rapport, comme nous le reconnaissons tous, mais des éléments très importants qui y figurent ne prendront pas...

M. Dan Muys: Je suis désolé de vous interrompre, mais mon temps de parole est presque écoulé. Quel serait le point le plus urgent? Nous avons entendu beaucoup de choses, comme la capacité ferroviaire, le camionnage et les pénuries de main-d'œuvre. Les problèmes sont donc nombreux. Qu'est-ce qui vient vraiment en tête de liste pour vous?

M. Christopher Hall: Lançons la stratégie et obtenons une certaine harmonisation entre les organismes gouvernementaux qui jouent un rôle dans la chaîne d'approvisionnement. Nous avons besoin d'une plus grande visibilité entre les ministères afin de réduire le cloisonnement des intervenants au sein de la chaîne d'approvisionnement du côté fédéral.

M. Dan Muys: Il me reste une minute, je vais donc poser une question à M. Hall et M. Guy.

Il y a eu un commentaire au début, je pense que c'était le vôtre, monsieur Guy, à propos des tracasseries administratives et du cauchemar bureaucratique lorsqu'il s'agit de faire bouger les choses. Voulez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet dans les 45 secondes qu'il me reste? Je pense que ce serait utile pour le rapport.

M. Robin Guy: Bien sûr. Encore une fois, si elle est bien faite, la réglementation peut devenir pour nous un avantage concurrentiel. Pour faire le lien avec la question précédente, si nous cherchons et trouvons comment réglementer plus intelligemment, nous pourrions en tirer un avantage concurrentiel au Canada, par rapport à n'importe quel autre pays.

M. Dan Muys: Cela est-il lié à la compétitivité? Est-ce une préoccupation de votre point de vue?

M. Robin Guy: Oui, en dernière analyse, lorsque la réglementation ne sert pas l'intérêt public, nous commençons à poser des questions. Malheureusement, quelques problèmes se posent à cet égard en ce moment.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Muys. Je vous remercie beaucoup.

C'est maintenant le tour de M. Badawey.

Monsieur Badawey, la parole est à vous pour cinq minutes.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

M. Guy nous a parlé des investissements à long terme dans l'infrastructure, M. Hall nous a parlé des éléments de la stratégie et M. Paquin nous a dit qu'il fallait optimiser les investissements. En guise de préambule, je dirai que les analystes ont besoin de votre témoignage pour rédiger ce rapport. Aujourd'hui, j'aimerais donc approfondir des éléments de la stratégie d'investissement à long terme et de l'optimisation des investissements. Que chacun d'entre vous n'hésite pas à nous faire parvenir ses observations par écrit pour développer ce point.

Dans son allocution à la Chambre des communes, le président Biden, qui vient de visiter Ottawa, a souligné la nécessité de travailler en partenariat, de collaborer et d'intégrer plus à fond les chaînes d'approvisionnement entre les partenaires commerciaux les plus proches du monde. Le groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement nous a recommandé d'échanger avec les États-Unis et avec les provinces et les territoires en vue d'obtenir la reconnaissance réciproque des règlements, des politiques et des processus afin d'améliorer la compétitivité et la productivité de la chaîne d'approvisionnement en matière de transport. Cela vaut pour l'eau, par exemple, les Grands Lacs et le Saint-Laurent, pour les voies ferrées principales et secondaires, pour les grandes routes, les aéroports, la desserte terrestre, l'intégration de la distribution et de la logistique et le renforcement de la fluidité à nos frontières.

Premièrement, pensez-vous que pour exécuter les plans d'action contenus dans nos stratégies pour les corridors commerciaux et les chaînes d'approvisionnement établies collectivement, il est absolument impératif de nous assurer d'agir en travaillant de concert, dans une approche réunissant tous les gouvernements, j'ai bien dit « les gouvernements », à tous les niveaux, dans une stratégie d'investissement multimodale binationale, à effet de levier, publique-privée et intégrée qui reconnaît les chaînes d'approvisionnement intégrées et prend en compte une intégration binationale de la distribution et de la logistique? Deuxièmement, quels sont les éléments qui vous viennent à l'esprit?

Je m'adresse d'abord à M. Guy.

M. Robin Guy: C'est un énoncé très étoffé.

Des voix: Oh, oh!

M. Robin Guy: Il est certain que l'engagement à harmoniser la réglementation n'a rien de nouveau pour nous. La Chambre de commerce du Canada et nos membres parlent d'accélérer la modernisation de la réglementation, et je pense que le gouvernement s'est déjà engagé à agir dans ce domaine. Ce que nous disons, c'est comment trouver le moyen d'accélérer le processus?

Nous ne pourrions jamais rivaliser avec les États-Unis sur certains éléments. Comment faire pour que nos chaînes d'approvisionnement canadiennes soient compétitives? Comment nous assurer qu'elles sont fiables et efficaces? C'est une pierre maîtresse que nous pouvons apporter à l'édifice.

En ce qui concerne le groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement, je pense que ce rapport renferme une grande somme d'informations. Je pense qu'il y a beaucoup de bonnes choses, mais encore une fois, par où commencer? Je pense que nous devons commencer à y réfléchir sans tarder.

• (1215)

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Guy.

Allez-y, monsieur Hall.

M. Christopher Hall: J'ai peut-être un point de vue un peu différent.

Une stratégie binationale semble intéressante et mérite probablement qu'on s'y attarde dans une certaine mesure, mais nous devons veiller à ne pas... En essayant de modifier notre réglementation, nous devrions nous concentrer sur la simplification de la réglementation pour qu'il soit plus facile de faire des affaires ici au Canada et non sur l'harmonisation avec d'autres ressorts pour le simple plaisir d'harmoniser. Honnêtement, il y a des choses du côté de la réglementation américaine que nous ne voudrions pas voir ici au Canada, comme certaines des nouvelles règles que la Commission maritime fédérale des États-Unis a instaurées au cours des 12 derniers mois. Ce type de pratiques au Canada créerait beaucoup de restrictions et de stress dans le secteur du transport maritime. Nous devrions aborder cette question avec beaucoup de prudence.

Je pense qu'il y a certainement de bonnes choses à tirer du modèle américain. La manière dont ils financent les ports et les infrastructures portuaires pourrait être un domaine à examiner. Le financement dans ce secteur emploie un modèle différent de celui que nous avons ici au Canada, comme vous le savez, et il vaut donc la peine de s'y intéresser. Toutefois, nous ne souscrivons pas à l'idée de calquer leur réglementation pour le plaisir de l'harmoniser.

M. Vance Badawey: Je vous remercie.

Allez-y, monsieur Paquin.

[Français]

M. Jacques Paquin: Je vous remercie du temps que vous m'accordez.

Je suis d'accord avec les personnes qui m'ont précédé.

À l'échelle canadienne, il serait intéressant de travailler davantage ensemble et d'intégrer les ports et les modes de transport. On a certainement besoin de faire cela au Canada. Cependant, le faire à l'échelle nord-américaine serait un défi peut-être ambitieux.

[Traduction]

M. Vance Badawey: En réalité, j'espérais que dans votre réponse, vous parleriez d'un effort intégré en faveur de nos investissements en capital. Nous avons beaucoup parlé des investissements dans les infrastructures, qu'elles soient routières, ferroviaires, aériennes ou maritimes, d'autant plus que nous partageons certaines de ces ressources, comme les Grands Lacs. Comment pensez-vous que nous puissions réellement intégrer une grande partie de ces investissements, que ce soit par l'entremise du système de la Voie maritime du Saint-Laurent, de l'Asie-Pacifique, de nos chemins de fer avec le CN et le CP, de l'air ou, encore une fois, de nos routes? La frontière n'est pas un mur. Elle devrait servir à renforcer la fluidité.

Je reviens à M. Guy pour parler de la façon dont nous pouvons, en fait, et nous devrions discuter avec nos partenaires américains de ces investissements en capital en vue de les intégrer afin d'augmenter la fluidité dans nos chaînes d'approvisionnement.

M. Robin Guy: D'accord, je soulignerai la stratégie du gouvernement pour l'Indo-Pacifique comme un excellent exemple de la raison pour laquelle nous devons nous concentrer sur certains de ces enjeux. À terme, si nous voulons nous réengager dans la région et accroître nos échanges commerciaux avec elle, nous ne pourrions pas le faire sans construire nos infrastructures générales ici au Canada.

Je dirais que d'autres programmes visant à faciliter les échanges entre les deux pays deviennent très importants. Nous devons veiller à ce que des choses comme le programme EXPRES, qui est essen-

tiellement la version NEXUS pour les camions commerciaux, un élément crucial, soit présent et solide.

Le président: Merci infiniment, monsieur Badawey.

Merci, monsieur Guy.

Nous entendrons maintenant M. Lewis.

La parole est à vous, monsieur Lewis. Vous disposez de cinq minutes.

M. Chris Lewis (Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins pour leur témoignage.

Je vais commencer par le maire Pond.

J'ai cru entendre la semaine dernière ou peut-être la semaine précédente, lorsque j'ai rencontré les syndicats, les débardeurs, qu'à Prince Rupert, environ un tiers de la population travaille au port. Est-ce vrai?

• (1220)

M. Herbert Pond: C'est à peu près cela, voire plus. L'un des éléments qui motivent mon point de vue légèrement différent sur toutes ces questions est que le port est tellement énorme par rapport à la taille de la collectivité locale. Un tiers serait certainement une estimation prudente.

M. Chris Lewis: J'ai donc une question complémentaire à votre demande concernant le financement durable à long terme, en particulier pour les infrastructures. En ce qui concerne l'eau, les égouts et le nombre de maisons, pouvez-vous nous dire combien d'argent, année après année, cela représente pour lancer ce projet de financement afin de permettre l'augmentation du nombre d'emplois à Prince Rupert?

M. Herbert Pond: Je vous remercie.

Je vais donner une réponse en plusieurs parties. Nous avons un arriéré qui va nécessiter des investissements importants. Pour que nous puissions participer, puisque de nombreux programmes exigent une répartition d'un tiers, un tiers, un tiers, la municipalité doit trouver un tiers. Par exemple, si nous recevons des fonds de contrepartie du gouvernement fédéral pour les 65 millions de dollars proposés par la province, nous sommes tenus de trouver 65 millions de dollars supplémentaires, ce qui signifie que nous devons emprunter pour le faire. Nous aurons besoin d'une source de revenus importante pour garantir cet emprunt.

Une fois cette étape franchie, il s'agit maintenant de savoir comment entretenir cette infrastructure et quel niveau de financement sera nécessaire pour le faire. Je dirais qu'à court terme, nous avons besoin d'un financement de l'ordre de 5, 6 ou 7 millions de dollars par an, et qu'il en sera de même pour l'entretien courant. Nous sommes en train d'établir ces chiffres précis.

M. Chris Lewis: Merci, monsieur le maire, je comprends.

Monsieur Hall, on m'a toujours dit que « l'argent est roi », mais vous avez dit « le fret est roi ». C'est une nouvelle expression à mon répertoire, et je l'aime bien.

Nous avons beaucoup parlé de stratégie ce matin. Vous avez parlé d'automatisation. En ce qui concerne la main-d'œuvre, sans vouloir vous mettre des mots dans la bouche, c'est un peu comme l'éléphant dans la pièce, mais je pense que c'est un éléphant dont nous devons parler.

J'étais à Taïwan l'automne dernier et j'ai visité le port de Taipei. Essentiellement, il est entièrement automatisé. Ils sont passés de 44 travailleurs par équipe à 22. On pourrait s'attendre à ce que cela suscite des craintes, mais ils ont en fait doublé leurs effectifs dans le port parce qu'ils transportaient tellement de marchandises qu'ils devaient les faire sortir du port.

C'est un sujet dont il faut absolument parler, car je ne crois vraiment pas que nous allons perdre des emplois. En fait, j'ai rencontré des représentants de l'ambassade du Japon jeudi soir dernier. Ils m'ont dit: « Comment pouvons-nous avoir accès à vos ports? Nous avons besoin d'un accès aux ports. » Je sais qu'une grande partie de la conversation porte sur l'acheminement des marchandises vers les ports, de nos céréales et de notre commerce, mais je pense que nous devons voir plus grand et nous rendre compte que nous passons à côté d'occasions. Au lieu de perdre une capacité de fret, nous devrions en gagner.

Cela dit, en ce qui concerne la stratégie dont vous avez parlé ce matin, sachant d'où nous venons et connaissant nos lacunes, si vous deviez donner des orientations au gouvernement à propos d'une nouvelle stratégie aujourd'hui, à quoi ressembleraient les trois principaux éléments de cette stratégie, monsieur?

M. Christopher Hall: Pour parler de l'éléphant dans la pièce, ou de la vache sacrée qu'est la main-d'œuvre, même si nous n'aimons pas trop en parler, nous y compris, nous nous retrouvons aujourd'hui à en parler en des termes quelque peu voilés. Cela doit faire partie de la discussion, pour toutes les raisons que vous avez mentionnées. Le secteur du travail a du mal à recruter, comme tous les autres secteurs. Du point de vue de la durabilité, comment allons-nous maintenir ou augmenter les volumes dans nos ports si nous n'incluons pas la technologie dans la solution?

Comme je l'ai dit, nous n'utilisons qu'une fraction de nos terminaux, car ils ne fonctionnent qu'un certain nombre d'heures donné par jour. Ils ne fonctionnent pas en tout temps, parce que nous n'avons pas la volonté d'adopter ce type de modèle ou d'employer les processus qui seraient nécessaires pour parvenir à ce niveau de productivité.

Le président: Merci infiniment, monsieur Hall.

Merci, monsieur Lewis.

Nous entendrons maintenant M. Chahal.

Monsieur Chahal, vous avez la parole pour cinq minutes.

• (1225)

M. George Chahal (Calgary Skyview, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins d'être venus témoigner.

Je tiens également à vous remercier, monsieur le maire, pour votre accueil chaleureux à Prince Rupert. Ce fut un excellent voyage. J'ai beaucoup appris sur votre localité et sur les possibilités qu'elle et son port offrent au reste de notre pays. Je vous remercie pour votre accueil chaleureux.

J'ai une question à vous poser, monsieur le maire.

En ce qui concerne le travail de consultation effectué entre le port et votre municipalité, dans quelle mesure le port consulte-t-il votre municipalité? Êtes-vous favorable à la poursuite des projets d'expansion portuaire envisagés?

M. Herbert Pond: Je vous remercie beaucoup.

J'ai été ravi de vous accueillir. Vous êtes le bienvenu en tout temps. J'ai beaucoup apprécié nos conversations.

Tout d'abord, je suis tout à fait favorable à l'expansion du port. En disant cela, je suis de plus en plus sous pression chaque fois qu'il s'agrandit. Nous souhaitons la croissance, mais le défi est... Comme je l'ai décrit, nous finissons par percevoir des impôts sur le projet achevé, mais nous subissons trois, quatre ou parfois cinq années de travaux de construction au cours desquelles aucun impôt supplémentaire n'est versé à la collectivité, alors que nous sommes obligés de procéder à toutes sortes de déménagements, que ce soit dans notre décharge ou sur nos routes et nos voies de circulation. Il est certain que le logement est soumis à des pressions, de plus en plus grandes.

Nous saisissons notre chance. Nous en voulons plus. Je pense que l'avantage de Prince Rupert est que nous avons beaucoup de terrains non aménagés dans le complexe portuaire, et que la congestion est très faible. L'agrandissement de ce port présente un avantage stratégique considérable pour le Canada. Nous voulons en faire partie.

M. George Chahal: Avez-vous un bon processus de consultation?

M. Herbert Pond: La consultation n'est pas aussi bonne qu'elle pourrait l'être, je pense. Les enjeux deviennent parfois des obstacles. Nous avons parlé tout à l'heure des difficultés éprouvées pour s'entendre sur un chiffre pour les paiements en remplacement d'impôts. Cela devient une relation antagoniste qui déborde sur d'autres aspects.

Il y a matière à amélioration. Je l'attends avec impatience. J'ai beaucoup d'espoir, mais il est certain qu'il faut améliorer cette consultation à court terme.

M. George Chahal: Je vous remercie.

Je voudrais m'adresser au représentant du port de Trois-Rivières et lui poser la même question, mais du point de vue du port.

Comment consultez-vous les collectivités et les municipalités de votre région, et sont-elles favorables aux projets que vous envisagez ou que vous proposez?

[Français]

M. Jacques Paquin: Sans la collaboration de la Ville, nous n'aurions assurément jamais été en mesure de réaliser nos projets de développement.

La relation que nous avons bâtie avec la Ville de Trois-Rivières est presque symbiotique, même si nous n'avons pas créé un comité permanent ou quelque chose du genre. Les membres de notre organisation, à tous les échelons, ont établi des liens avec leurs homologues à la Ville, que ce soit dans le secteur de l'urbanisme, aux travaux publics ou à la direction générale de la mairie. Chaque secteur de nos organisations respectives a établi des liens avec une personne-ressource. Nous travaillons donc en étroite collaboration pour réaliser les projets que nous avons élaborés ensemble.

La Ville de Trois-Rivières a même modifié le plan d'urbanisme afin d'accommoder le plan de développement que le Port de Trois-Rivières avait présenté. De notre côté, nous avons aussi tenu compte, dans notre propre plan de développement, des ambitions de la Ville en matière de développement. Nous sommes donc en mesure d'établir conjointement l'échéancier et le plan de travail. Par la suite, cela se répercute à l'intérieur de nos organisations. Les gens travaillent en étroite collaboration. D'ailleurs, des rencontres se tiennent avec les gens de l'un ou l'autre de nos services de façon quasi quotidienne.

[Traduction]

M. George Chahal: Je vous remercie.

Monsieur Guy, j'ai une question à vous poser et je n'ai pas beaucoup de temps.

Je suis à Calgary et nous avons un port intérieur. Les impacts d'Edmonton et de Calgary sont très importants pour le travail effectué à Vancouver et à Prince Rupert. Selon vous, quelles autres mesures pouvons-nous prendre pour renforcer les capacités de ces ports intérieurs?

Nous avons une structure de points d'impôt dans certaines provinces. Quelles autres recommandations feriez-vous au sujet des ports intérieurs afin que nous puissions aider ces derniers à se développer et à créer des occasions dans nos municipalités?

• (1230)

M. Robin Guy: Je pense que vous avez dans la province voisine un autre exemple d'un autre port intérieur qui a fait un très bon travail pour faciliter le commerce à l'intérieur du Canada. En ce qui concerne les ports intérieurs, je pense que plus vite les marchandises seront acheminées par rail ou par camion et sorties des ports, mieux cela vaudra. Je m'en tiendrai là.

Le président: Merci infiniment, monsieur Chahal.

Merci, monsieur Guy.

[Français]

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

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

Monsieur Paquin, dans votre allocution d'ouverture, vous avez mentionné vouloir augmenter la collaboration entre les ports, plus spécifiquement le Port de Montréal, le Port de Québec et le Port de Trois-Rivières. Il semble que vous en avez déjà discuté entre vous et que vous voulez travailler ensemble.

Aujourd'hui et lors de nos visites, certains de mes collègues ont parlé de la perception selon laquelle il y a un manque de collaboration ou de concertation entre les ports. Si j'ai bien compris, vous désirez changer les choses.

Comment cela se concrétiserait-il?

Comment le Comité pourrait-il vous aider à faire en sorte qu'il y ait une meilleure collaboration et que vous puissiez réaliser vos ambitions?

M. Jacques Paquin: Merci de la question.

Effectivement, les Administrations portuaires de Montréal, de Québec et de Trois-Rivières ont conclu une entente en juin dernier. Il faut dire que cette entente faisait suite à une autre que nous avons signée quelques années auparavant avec l'Administration

portuaire de Montréal seulement. L'an dernier, nous avons élargi le partenariat pour inclure Québec.

Cette entente nous permet de faire des avancées. Celles-ci sont peut-être moins perceptibles pour les gens de l'extérieur, mais je peux déjà vous dire que nos équipes sont à pied d'œuvre dans les trois administrations portuaires. Nous avons créé des groupes de travail qui se penchent spécifiquement sur des sujets d'intérêt pour les trois organisations, comme l'environnement, pour adopter les pratiques exemplaires en matière de gestion environnementale et tirer le maximum de ce que chacun des ports peut procurer aux autres sur le plan de l'expertise.

Nous avons aussi créé un groupe de travail qui s'attaque à la question du trafic maritime pour faire en sorte de faciliter le travail des transporteurs maritimes. Nous souhaitons que les trois ports aient les mêmes marches à suivre afin de rendre les activités plus fluides.

Il y a donc quatre groupes de travail qui se penchent sur différents aspects de nos trois organisations. Nous avons toutefois atteint la limite de ce que la loi nous permet de faire. Nous aimerions aller encore plus loin sur les plans du commerce et du développement de nos infrastructures.

Nous aimerions peut-être même être en mesure d'investir dans les installations des ports voisins pour, encore une fois, rendre le réseau portuaire du Saint-Laurent plus performant en tant que système. Cela suppose que nous puissions mettre en commun nos plans de développement et nos plans stratégiques pour avoir une vision globale.

Au bout du compte, nous allons faire beaucoup plus d'avancées ensemble que ce que chaque port pourrait réaliser individuellement. C'est pour cela que...

Le président: Merci beaucoup, monsieur Paquin.

[Traduction]

C'est maintenant le tour de M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, la parole est à vous pour deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Monsieur le maire, vous avez mentionné que le logement est l'un des principaux besoins pour ce qui est de faciliter l'expansion de l'infrastructure portuaire.

Qu'est-ce qui empêche actuellement le port de Prince Rupert d'investir directement dans l'offre de logements?

M. Herbert Pond: Je vous remercie. Je crois savoir que son mandat ne le lui permet pas. Un ensemble de règles assez strictes détermine les investissements qu'il peut faire. Comme je l'ai dit en parlant des grands centres urbains, les ports, ou le gouvernement du Canada de concert avec les ports investiront dans le désengorgement, parce que c'est le besoin le plus pressant pour la croissance du port.

À Prince Rupert, ce n'est pas dans la décongestion de la collectivité que l'argent doit être dépensé, mais notre prochain projet pourrait ne pas voir le jour en raison du manque de logements. Compte tenu des taux d'intérêt actuels, de l'inflation, et ainsi de suite, il est très difficile d'attirer des promoteurs dans les petites collectivités isolées pour qu'ils soient essentiellement les pionniers de la construction de nouveaux logements.

En écoutant M. Paquin, je constate que j'ai tellement de choses en commun avec lui. Je pense qu'il faut intégrer une certaine souplesse dans ce mandat, cette capacité d'agir d'une manière légèrement différente lorsque les besoins sont un peu différents. Je ne comprends pas ce mandat. Même lorsque nous examinons ces grands programmes d'infrastructure, nous devons reconnaître que ce qui bloque le développement, ou le point d'étranglement du développement dans les grands ports urbains, pourrait être un animal complètement différent dans les petites collectivités qui accueillent ces grands projets.

• (1235)

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

Monsieur Hall, j'aimerais vous glisser une question en douce. Dans votre déclaration, vous avez parlé de l'importance de la main-d'oeuvre pour assurer le bon fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement, y compris des ports. Lors d'une séance précédente, nous avons entendu une proposition de M. Ashton, de l'ILWU, selon laquelle les travailleurs devraient être associés à la discussion sur l'expansion de nos ports en créant un espace pour eux au sein des conseils d'administration des autorités portuaires.

Que pensez-vous de cette proposition?

M. Christopher Hall: Je n'avais pas entendu cette partie du témoignage de l'autre jour. Je pense que c'est une idée intéressante. Il vaut certainement la peine de l'envisager. Malgré mes commentaires précédents, la main-d'oeuvre est un élément crucial du système dans son ensemble, et si elle ne fait pas partie des solutions, il nous manque un morceau très important.

Pour réagir à la remarque de M. Paquin, la main-d'oeuvre joue aussi un rôle déterminant dans la réalisation de gains d'efficacité. Les travailleurs savent mieux que quiconque comment faire leur travail et ils ont donc de bonnes idées. Je pense que leur participation à l'élaboration de grands projets ne peut être que bénéfique pour tout le monde.

Le président: Merci infiniment, monsieur Hall.

Merci, monsieur Bachrach.

Nous entendrons maintenant M. Muys. La parole est à vous pour cinq minutes.

M. Dan Muys: Merci.

Si vous le permettez, je vais poser une question à M. Paquin, du port de Trois-Rivières.

Les représentants d'autres ports nous ont parlé des limitations de la capacité d'emprunt, qui peuvent restreindre les plans de développement, et nous l'avons constaté lors de notre tournée des ports la semaine dernière. Dans votre déclaration liminaire, vous avez parlé d'infrastructure multimodale et de création d'un centre d'excellence.

Il s'agit là d'excellents projets tournés vers l'avenir, mais êtes-vous limité par la capacité d'emprunt actuelle et la possibilité d'augmenter cette capacité dans le cadre des processus actuels du gouvernement fédéral?

[Français]

M. Jacques Paquin: Je vous remercie.

C'est effectivement un défi pour toutes les administrations portuaires canadiennes, y compris le Port de Trois-Rivières.

Notre limite d'emprunt est de 42 millions de dollars. Or, comme je l'ai dit plus tôt lors de ma présentation, nous travaillons présentement sur un portefeuille de projets d'une valeur de 350 millions de dollars. Dans le cadre du plan précédent, le Port de Trois-Rivières avait déjà investi des sommes importantes. Celles-ci ont tout de même été largement récupérées grâce à la croissance que nous avons connue. Toutefois, cela demeure un défi.

Nous n'avons pas abordé ce point jusqu'à maintenant parce que nous manquons un peu de temps pour la présentation. Il reste que nous devons travailler pour que la limite d'emprunt soit accrue. Les projets portuaires que nous réalisons ne comportent généralement pas de défis liés à la rentabilité. Il s'agit plutôt de défis en matière de financement, ce qui découle largement de notre limite d'emprunt.

Nous trouvons déplorable le fait qu'on n'arrive pas nécessairement à ajuster rapidement les limites d'emprunt des autorités portuaires en fonction de la rentabilité des projets présentés. Autrement dit, on se base essentiellement sur des lectures passées de leurs réalisations financières afin d'établir les limites d'emprunt pour l'avenir.

Nous souhaiterions qu'on tienne compte davantage des projets présentés et des profits qu'ils vont générer, et qu'on ajuste les limites d'emprunt en fonction de la qualité de ces dossiers.

[Traduction]

M. Dan Muys: Je vous remercie.

C'est utile, car ce que j'entends, et ce que j'ai entendu de la part d'autres personnes, c'est la possibilité d'accéder à des capitaux pour grandir. Si vous avez en main une bonne analyse de rentabilité qui confirme que vous obtiendrez un bon rendement de votre investissement, vous êtes menotté pour l'instant. Vous avez dit que c'est le sort réservé à certains de vos projets et vous avez fait état de votre frustration de ne pas avoir pu les mener à bien.

Je vous en remercie.

Je vais poser la question suivante à M. Guy, car nous avons manqué de temps au tour précédent. Parmi vos membres... Évidemment, à la Chambre de commerce, vous discutez de nombreux enjeux — pénuries de main-d'oeuvre, impôts et une foule d'autres sujets — et vous êtes attentifs à ce qui va se passer à 16 heures aujourd'hui, bien sûr.

Où s'inscrivent les contraintes liées à la chaîne d'approvisionnement dans cette discussion? Où se situent-elles et qu'est-ce que vos membres vous en disent?

• (1240)

M. Robin Guy: J'ai cité un rapport de Statistique Canada. Pour ceux qui n'ont pas eu l'occasion de le consulter, je dirais qu'il vaut la peine d'être lu. Un nombre important d'entreprises considèrent toujours les chaînes d'approvisionnement comme une crise. Près d'un quart des entreprises canadiennes interrogées ont déclaré que les chaînes d'approvisionnement posaient toujours un problème. Ce n'est pas seulement qu'elles posent toujours un problème, mais que les entreprises prévoient qu'elles continueront de poser un problème.

En ce qui concerne les membres, il est difficile de vous donner un pourcentage à ce sujet, mais je peux vous dire que je m'occupe régulièrement des chaînes d'approvisionnement.

M. Dan Muys: Cela fait toujours partie des quelques enjeux les plus importants, sans aucun doute.

M. Robin Guy: C'est exact.

M. Dan Muys: Vous prévoyez que la situation va perdurer.

M. Robin Guy: Oui. Comme je l'ai dit, nous constatons que la situation s'est nettement améliorée par rapport à ce qu'elle était au paroxysme de la pandémie, mais cela reste un défi pour le présent et pour l'avenir prévisible.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Muys.

Merci, monsieur Guy.

Notre dernier intervenant pour aujourd'hui est M. Iacono.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Je remercie les invités d'être parmi nous ce matin.

Mes questions s'adressent à M. Paquin, du Port de Trois-Rivières.

Monsieur Paquin, vous êtes la vedette du jour.

Pouvez-vous nous en dire davantage sur le projet qui a été annoncé en juin 2022 et qui vise à établir une collaboration accrue entre votre port, celui de Montréal et celui de Québec?

M. Jacques Paquin: Cette entente a déjà mené à une structure, c'est-à-dire la mise en place des groupes de travail. Nous avons d'abord créé un comité directeur, qui supervise l'ensemble des mesures découlant de cette entente. Ce comité directeur, qui est composé de la haute direction des trois administrations portuaires, a ensuite créé des groupes de travail pour s'assurer que les trois entités, en ce qui concerne la structure même des trois organisations, établissent des liens pour travailler plus facilement ensemble. Il s'agit aussi d'établir les priorités et les moyens susceptibles de les aider à faire mieux ensemble par opposition avec ce que chacune arrive à faire individuellement.

C'est donc notre objectif. Ce n'est pas simple, évidemment, et nous demeurons trois entités distinctes. Il faut tout de même trouver une façon de créer des liens entre nous. Cela va de mieux en mieux, et les gens travaillent de plus en plus étroitement ensemble. Les groupes ont déjà donné des résultats. Par exemple, nous travaillons actuellement à la mise en place de procédures uniformisées pour l'accueil des navires dans les trois ports, ce qui va rendre plus fluide la circulation des navires. Nous sommes même en train de mettre en place un outil de communication conjoint, que les trois ports vont utiliser pour que les agences maritimes et les transporteurs maritimes, lorsqu'ils enregistrent un passage dans les ports, se servent d'un même outil. Nous cherchons donc, encore une fois, à simplifier le travail pour les armateurs et les transporteurs.

Le but de tout cela, en vérité, c'est de rendre le trafic plus fluide et d'améliorer les chaînes d'approvisionnement qui empruntent les trois ports. Pour ce faire, nous devons mettre en commun nos pratiques exemplaires et être le plus performants possible ensemble. C'est l'objectif que nous nous sommes donné. Il y a quatre groupes très précis qui travaillent sur les moyens d'y arriver.

M. Angelo Iacono: Je suis content de connaître vos objectifs, qui sont positifs.

Existe-t-il actuellement des obstacles législatifs ou réglementaires qui entravent ce type de collaboration?

Le cas échéant, quels sont-ils?

M. Jacques Paquin: Pour faire ce que nous faisons présentement, la Loi maritime du Canada ne nous crée pas d'obstacles, parce qu'il s'agit d'une collaboration de nature très fonctionnelle.

Par contre, ce n'est pas le cas si nous voulons aller plus loin et que nous désirons parler de questions commerciales. Par exemple, si nous voulions aborder l'optimisation de nos infrastructures et diffuser nos plans stratégiques et nos plans de développement, tenter d'établir un plan stratégique tenant compte des forces et des faiblesses de chacune des trois installations pour que le réseau, dans son ensemble, soit performant, nous ne pourrions pas le faire. Cela nous est interdit.

Si nous avons un souhait, collectivement, ce serait de nous permettre d'aller plus loin. Je vous dirais simplement que la Loi maritime du Canada a été conçue initialement pour forcer la concurrence plutôt que la collaboration entre les administrations portuaires. C'est pour cela qu'elle est très limitative à cet égard.

Aujourd'hui, nous pourrions faire mieux. La seule solution de rechange que nous offre la Loi actuellement, c'est la fusion. Nous ne sommes pas rendus à parler de fusion. Nous voudrions continuer à travailler ensemble. Pour ce qui est de la fusion, on en reparlera. Présentement, nous sommes très limités par la Loi. Nous faisons tout notre possible à l'intérieur du cadre de cette loi. Cela nous aide déjà, mais il faudrait nécessairement aller davantage dans la direction d'une vision stratégique du développement du réseau.

● (1245)

M. Angelo Iacono: Merci.

Monsieur le président, est-ce qu'il me reste encore du temps?

Le président: Il vous reste 30 secondes, monsieur Iacono.

M. Angelo Iacono: Merci beaucoup.

Je vais m'arrêter ici.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Iacono.

[Traduction]

J'aimerais profiter de l'occasion pour remercier tous nos témoins d'avoir comparu devant nous, soit en personne ou par vidéoconférence, et d'avoir apporté leur contribution à cette étude très importante sur l'avenir des ports au Canada.

Avant de lever la séance, j'aimerais présenter brièvement une motion aux membres. Malheureusement, les représentants de PSA Halifax n'ont pu comparaître devant nous en raison de problèmes de son.

J'aimerais proposer que les notes d'allocation que PSA Halifax a soumises au Comité soient annexées aux témoignages d'aujourd'hui.

[Français]

Y a-t-il des objections?

En l'absence d'objection, la proposition est adoptée à l'unanimité.
Merci beaucoup.

[Voir l'annexe Allocution de PSA Halifax]

La séance est levée.

PSAHalifax-2023-03-28-f

PSAHalifax-2023-03-28-f

/Content/HOC/Committee/441/TRAN/Evidence/EV12318015/
TRAN60/Fre/PSAHalifax-2023-03-28-f.pdf

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>