



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 113 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 16 octobre 2018

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mardi 16 octobre 2018

● (0850)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): La séance est ouverte. Nous en sommes à la 113^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités dans le cadre de la première session de cette 42^e législature. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous poursuivons notre étude de la stratégie canadienne sur les transports et la logistique.

Nous recevons aujourd'hui un groupe de 27 étudiants de deuxième cycle du programme Clayton H. Riddell en gestion politique de l'Université Carleton. Ils sont nos invités pour les deux heures de notre séance. Bienvenue à tous. Je vous souhaite tout le succès possible dans le cadre de votre programme.

Bon retour à tous mes collègues du Comité. J'espère que vous avez eu un très bon congé de l'Action de grâce. Je sais que vous êtes tous heureux d'être de retour, car tout le monde est arrivé très tôt ce matin.

Accueillons maintenant nos témoins pour la première portion de notre séance. De l'Administration portuaire de Montréal, nous recevons Sophie Roux, vice-présidente, Affaires publiques, et Tony Boemi, vice-président, Croissance et développement.

De l'Association minière du Canada, nous accueillons Brendan Marshall, vice-président, Affaires économiques et du Nord.

Je vous prie de vous limiter à cinq minutes pour vos observations préliminaires de telle sorte que les membres du Comité aient assez de temps pour vous poser leurs questions.

Mme Sophie Roux (vice-présidente, Affaires publiques, Administration portuaire de Montréal): Merci beaucoup.

[Français]

Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, bonjour. Merci de nous accueillir ce matin.

L'Administration portuaire de Montréal, ou APM, aussi appelée le Port de Montréal, gère le deuxième port en importance au Canada. Il s'agit d'un centre de transbordement diversifié qui reçoit tous types de marchandises, dont le vrac solide, par exemple le grain, le vrac liquide et les marchandises conteneurisées et non conteneurisées. Il est le seul port à conteneurs sur le fleuve Saint-Laurent et il est desservi par les plus grandes lignes maritimes au monde.

Le Port de Montréal est également une plaque tournante intermodale unique en Amérique du Nord, puisqu'il possède et exploite son propre réseau de chemin de fer directement sur ses quais, lequel le relie aux deux réseaux ferroviaires pancanadiens. L'APM exploite aussi un terminal de croisières.

Comme les autres administrations portuaires canadiennes, l'APM a la responsabilité de gérer les actifs portuaires montréalais en vertu

de la Loi maritime du Canada, mais ces actifs doivent également soutenir les échanges commerciaux grandissants du Canada.

Le port de Montréal est la porte d'entrée naturelle des marchés de l'Europe du Nord, et nous tirons déjà profit du nouvel Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne, entré en vigueur il y a à peine un an. Cependant, les marchés asiatiques ou émergents représentent aussi aujourd'hui une part importante de notre trafic conteneurisé, grâce à notre stratégie de diversification qui permet au Canada de mieux faire face aux aléas du commerce international.

Aujourd'hui, le port est relié à plus de 140 pays. Il génère plus de 16 000 emplois et plus de 2 milliards de dollars en retombées économiques annuelles. Chaque année, plus de 41 milliards de dollars de marchandises circulent sur nos quais.

Pour pouvoir contribuer pleinement à la prospérité du Canada, les autorités portuaires doivent pouvoir compter sur des chaînes logistiques de transport efficaces, sur des infrastructures en bonne santé, sur l'innovation et sur l'augmentation de leur capacité. Nos recommandations porteront donc sur ces quatre thèmes.

Pour qu'un port soit compétitif et puisse croître, il doit pouvoir s'appuyer sur des corridors de commerce terrestres fiables et efficaces. Le Port de Montréal bénéficie d'une chaîne intermodale qui assure, en général, un transport fluide des marchandises, mais c'est un défi de tous les instants. Le grand avantage que nous avons est la présence, depuis 2013, de la seule grappe industrielle en transport et logistique en Amérique du Nord: CargoM. Cette dernière rassemble les grands joueurs du secteur des transports pour optimiser la chaîne intermodale de Montréal.

Comme première recommandation, nous estimons qu'il est primordial de favoriser et de protéger l'optimisation des liens terrestres qui connectent un port à ses marchés. En effet, un port seul n'est rien sans accès routiers et ferroviaires qui permettent de faire sortir ou entrer rapidement les marchandises.

[Traduction]

Je vais maintenant céder la parole à mon collègue, M. Boemi.

M. Tony Boemi (vice-président, Croissance et développement, Administration portuaire de Montréal): Merci, Sophie.

Bonjour à tous.

Pour ce qui est des infrastructures en santé, les administrations portuaires partagent toutes le défi colossal de maintenir et d'optimiser des infrastructures vieillissantes.

Entretien des quais et jetées, optimisation de notre réseau ferroviaire et des accès routiers directs aux ports, ou encore aménagement de nouveaux terminaux, ce sont tous des projets que nous avons menés ou que nous devons réaliser et qui nécessitent des investissements dépassant largement les revenus que nous pouvons générer à titre d'administration portuaire.

L'aide financière de partenaires privés est incontournable. Celle des gouvernements aussi, mais celle-ci varie selon les programmes en place.

Nous recommandons la création d'un fonds consacré à l'optimisation des infrastructures portuaires dont les enveloppes seraient réparties en fonction de critères basés sur la performance et le respect de l'environnement.

Du côté de l'innovation, l'évolution vers le numérique se déploie à l'échelle planétaire et force les entreprises à s'adapter et à innover. Notre rôle en tant qu'administration portuaire nous confère une position stratégique pour être un fournisseur de solutions numériques et pour influencer nos partenaires dans leur processus décisionnel.

Le port de Montréal a déjà plusieurs initiatives en marche en ce sens, et nous pourrions vous en parler davantage dans la suite de nos échanges.

Nous recommandons en outre la création d'un programme national et d'un fonds en innovation pour aider les ports à prendre le virage numérique et leur donner les outils nécessaires pour le faire. Pour que les ports aient une stratégie commune et pour rendre le Canada mieux apte à soutenir la concurrence, il faut encadrer le dialogue et la transformation numérique dans une perspective d'ensemble.

Les besoins grandissants et la mondialisation des marchés stimulent les échanges commerciaux, mais soulèvent aussi des enjeux de capacité portuaire. C'est ainsi, à titre d'exemple, que nous anticipons très prochainement le besoin d'agrandir le port de Montréal en développant un nouveau terminal à conteneurs à Contrecoeur au Québec. Je vais vous citer certains faits.

Le port de Montréal dispose actuellement d'une capacité d'environ 2 millions de conteneurs EVP. Nous devrions terminer la présente année avec quelque 1,6 million d'unités transportées. À la lumière des projections établies, nous atteindrons sans doute notre pleine capacité aux environs de 2022 ou 2023. Il est absolument primordial que nous disposions des infrastructures requises pour soutenir la poursuite de cette croissance. Ma patronne aime bien dire qu'elle ne veut pas avoir à placer un écriteau « COMPLET » devant le port de Montréal.

Il s'agit d'un grand projet d'infrastructure qui nécessitera des investissements de plus de 750 millions de dollars. Mais c'est un projet essentiel pour l'économie du Québec et de l'Est du Canada en ce sens qu'il permettra aux entreprises d'ici de continuer à commercer avec le monde au cours des prochaines décennies.

Pour tout projet d'agrandissement portuaire d'envergure, nous recommandons de respecter les compétences respectives des ports et d'adopter une vision régionale, mais aussi nationale, du développement portuaire, au bénéfice de l'ensemble de l'économie canadienne.

C'est avec plaisir que nous répondrons à vos questions.

Merci beaucoup.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Boemi.

Nous passons à l'Association minière du Canada.

Monsieur Marshall, vous avez cinq minutes.

● (0855)

M. Brendan Marshall (vice-président, Affaires économiques et du Nord, Association minière du Canada): Merci de me donner l'occasion de participer à cet important processus de consultation.

Je m'appelle Brendan Marshall et je suis vice-président, responsable des Affaires économiques et du Nord, à l'Association minière du Canada (AMC).

L'AMC est l'organisme national qui prend la parole au nom de l'industrie de l'exploitation minière et de la minéralurgie au Canada. Nous représentons ainsi plus de 40 membres dans les secteurs de l'exploration, de l'exploitation minière et des opérations de fusion et de première transformation pour un éventail de matières premières.

L'industrie minière est un important moteur économique pour le Canada. En 2017, les contributions directes et indirectes de l'industrie ont généré 97 milliards de dollars en PIB, 634 000 emplois et 97 milliards de dollars en exportations, soit le cinquième de la valeur totale pour le Canada. Cette portée internationale fait en sorte que le secteur doit pouvoir compter sur l'efficacité des services routiers, ferroviaires, maritimes et aéronautiques pour expédier ses produits sur les différents marchés de même que pour transporter les intrants essentiels à ses activités, comme les travailleurs, le carburant et l'équipement.

Toutes proportions gardées, le secteur minier est le principal employeur industriel pour les Autochtones du Canada. L'industrie minière est également le principal moteur économique pour le secteur privé dans l'Arctique canadien, région où il est responsable d'un emploi sur six et de 15 à 20 % du PIB des territoires. La valeur des investissements que les entreprises minières ont consentis, consentent ou se sont engagées à consentir dans la région au cours des dernières années dépasse les 9 milliards de dollars.

La proposition d'une stratégie canadienne sur les transports et la logistique arrive à point nommé. Nous devons encore composer avec les processus législatifs et réglementaires en vigueur au Canada qui influent sur l'autorisation des projets et les coûts afférents, alors même que les défaillances récentes de notre chaîne d'approvisionnement ont considérablement entaché la réputation du Canada à titre de partenaire commercial de confiance.

Les répercussions de cette incertitude se sont fait ressentir au sein de l'industrie minière canadienne avec des investissements en baisse de plus de 50 %, soit 68 milliards de dollars, depuis 2014. Cette diminution est survenue dans un contexte de forte reprise des prix pour de nombreux produits au cours des trois dernières années.

Dans le cadre des efforts du gouvernement pour renforcer la capacité concurrentielle de l'économie canadienne, il sera essentiel de parvenir à améliorer nos infrastructures facilitant le commerce de manière à diversifier nos débouchés tout en rééquilibrant la relation entre les compagnies ferroviaires canadiennes et leurs clients.

J'ai deux recommandations à vous faire.

Il faut d'abord et avant tout combler le déficit des régions éloignées et nordiques en matière d'infrastructures.

L'avenir de l'industrie minière canadienne réside de plus en plus dans les régions éloignées et nordiques. Les coûts élevés représentent l'un des plus importants facteurs influant sur les décisions d'investissement du secteur minier dans le Nord canadien. Selon les résultats de recherche présentés dans le rapport *Corriger les inégalités* pour notre industrie, il en coûte de deux à deux fois et demie plus cher pour construire la même mine aux fins de l'exploitation de métaux de base ou précieux dans une région hors réseau du Nord...

La présidente: Monsieur Marshall, puis-je vous demander de ralentir un peu. Je comprends que vous vouliez nous présenter l'ensemble de votre mémoire, mais nos interprètes ont du mal à vous suivre. Je vous prierais donc de lire un peu plus lentement.

M. Brendan Marshall: Je vous prie de m'excuser.

La présidente: Il n'y a pas de quoi.

M. Brendan Marshall: Il en coûte donc de deux à deux fois et demie plus cher pour construire la même mine pour l'exploitation de métaux de base ou précieux dans une région hors réseau du Nord, comparativement au Sud. Ce coût supplémentaire à assumer dans le Nord est directement attribuable dans une proportion de 70 % au déficit régional en matière d'infrastructures.

Jusqu'à maintenant, les décisions d'investissement dans les infrastructures tenant compte des défis et des possibilités associés aux régions nordiques via l'Initiative des corridors de commerce et de transport et le plan Investir dans le Canada ont été les bienvenus, même si les montants alloués n'étaient pas suffisants pour répondre aux besoins. Nous savons que les demandes de financement dans le cadre de l'Initiative des corridors de commerce et de transport ont été cinq fois plus élevées que l'enveloppe prévue de 400 millions de dollars pour le Nord canadien. Il faut aussi se préoccuper du fait que l'aide offerte dans le cadre de la Banque de l'infrastructure du Canada ne tiendra pas nécessairement compte du caractère distinct des collectivités nordiques et éloignées, ce qui risque de limiter l'utilité de cette institution pour répondre aux besoins prioritaires du Nord canadien.

Les efforts visant à favoriser davantage le développement minier dans les régions éloignées et nordiques du Canada sont inextricablement liés aux plans d'action du gouvernement pour la réconciliation avec les Autochtones et la lutte contre les changements climatiques, et le déficit des régions nordiques en matière d'infrastructures est le principal obstacle au développement minier dans la région. Dans ce contexte, le gouvernement devrait reconduire l'Initiative des corridors de commerce et de transport dans le budget de 2019, y compris l'enveloppe de 400 millions de dollars pour les régions nordiques, en plus d'établir, comme solution spéciale à long terme, un fonds indépendant d'investissement dans les infrastructures de l'Arctique en s'inspirant du modèle de l'Alaska Industrial Development and Export Authority qui tient compte des réalités de cette région du monde.

Voici maintenant ma seconde recommandation. Il faut rééquilibrer la relation entre les compagnies ferroviaires canadiennes et leurs clients. Notre capacité commerciale se bâtit d'abord au pays, et les entreprises canadiennes ont besoin d'un système de transport fiable et peu coûteux pour expédier leurs produits vers les marchés si elles veulent pouvoir soutenir la concurrence des entreprises étrangères. En sa qualité de principal groupe client commercial pour les chemins de fer canadiens de catégorie 1, l'industrie minière, qui comptait pour plus de 50 % des revenus de ces entreprises pour le transport de marchandises en 2017, doit avoir largement son mot à dire relativement aux politiques des transports.

Notre système de transport de marchandises par train prend surtout la forme d'un duopole, le CN et le CP étant les seules compagnies ferroviaires de catégorie 1 au pays. Les collectivités et les entreprises sont souvent captives, n'étant desservies que par une seule de ces entreprises, ce qui prive les clients d'une bonne partie de leur capacité de choix en les assujettissant au pouvoir exercé par les compagnies ferroviaires sur ce marché. Ce pouvoir est à l'origine d'un déséquilibre qui influe à long terme sur les relations entre les

expéditeurs et les chemins de fer sur le marché du transport ferroviaire de marchandises.

Le nombre de consultations menées et de mesures législatives prises concernant les services ferroviaires au cours des dernières années témoigne bien des difficultés avec lesquelles doivent composer les clients de ce secteur ainsi que de l'inefficacité de ces efforts législatifs pour limiter le pouvoir des entreprises ferroviaires sur le marché. On peut noter l'adoption récente du projet de loi C-49, la Loi sur la modernisation des transports, la troisième mesure législative prise en l'espace de six ans pour régler les problèmes récurrents liés au transport ferroviaire de marchandises. Bien que les réformes prévues allaient plus loin que celles proposées par les prédécesseurs du ministre Garneau, le projet de loi C-49 ne permettra pas lui non plus de rééquilibrer les positions respectives des chemins de fer et de leurs clients sur le marché du transport ferroviaire de marchandises.

Dans le contexte d'une interruption de la chaîne d'approvisionnement aussi coûteuse que nuisible pour la réputation à l'hiver 2018, la seconde du genre en l'espace de quatre ans, l'AMC, en partenariat avec sept autres associations regroupant des expéditeurs de matières premières, a formulé deux recommandations en vue d'améliorer le projet de loi. Nous voudrions d'abord que l'Office puisse agir de sa propre initiative, et ensuite que l'expéditeur ait droit à une évaluation des coûts lors du processus d'arbitrage de l'offre finale. L'une de ces recommandations a été édulcorée, et l'autre a été rejetée, et ce, malgré le second examen objectif du Sénat, deux fois plutôt qu'une.

Je peux vous dire qu'aucun des nouveaux outils offerts par le projet de loi C-49 n'avait encore été utilisé vendredi dernier, malgré le fait que les décideurs en avaient vanté les mérites comme pistes de solution pour les problèmes éprouvés par les expéditeurs. Pendant ce temps-là, les problèmes liés aux services se sont accumulés au cours des dernières semaines, tant et si bien que les expéditeurs des différents secteurs craignent de plus en plus de voir se répéter l'hiver prochain l'interruption de la chaîne d'approvisionnement qui a été si coûteuse et dommageable pour leur réputation l'an dernier.

• (0900)

La présidente: Monsieur Marshall, aurez-vous bientôt terminé vos observations?

M. Brendan Marshall: Il me reste un dernier commentaire, si vous permettez.

La présidente: Nous vous écoutons.

M. Brendan Marshall: Pour assurer un meilleur équilibre sur le marché du transport ferroviaire de marchandises, nous recommandons que le Comité, en plus de revoir les deux solutions mentionnées précédemment, appuie la mise en place d'un régime efficace et à la fine pointe de la technologie pour la gestion des données sur le transport. Nous bénéficierions ainsi non seulement d'une plus grande transparence dans le système de transport, mais aussi de meilleures relations entre les expéditeurs et les transporteurs en évitant les différends inutiles et coûteux et en offrant au gouvernement les outils nécessaires pour déceler les problèmes, les analyser et modifier ses politiques en conséquence.

Merci pour le temps supplémentaire que vous m'avez accordé.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Marshall.

Nous passons à Mme Block pour les six prochaines minutes.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci, madame la présidente.

Je veux souhaiter la bienvenue aux témoins qui sont des nôtres ce matin.

Je veux aussi joindre ma voix à celle de notre présidente pour souhaiter la bienvenue aux étudiants du programme de maîtrise en gestion politique de l'Université Carleton ainsi qu'à leur professeur, M. Azzi. Un grand merci d'être des nôtres aujourd'hui. J'ose espérer que nos délibérations de ce matin sauront vous intéresser.

Monsieur Marshall, un grand merci d'avoir bien voulu comparaître devant nous aujourd'hui. J'ai écouté votre exposé avec grand intérêt. Nous avons eu l'occasion d'assister la semaine dernière à la conférence de l'Institut Van Horne sur les liens de transport entre les chemins de fer et les ports. Bon nombre de vos observations de ce matin ne m'ont donc pas surprise, car nous avons pu entendre à peu près la même chose vendredi dernier lors de cette conférence.

Avant de poser mes questions, j'aimerais aussi souhaiter la bienvenue à nos témoins représentant l'Administration portuaire de Montréal. Vous avez ici présent un ardent défenseur de votre cause, M. Iacono. Il souhaiterait vraiment que les membres du Comité puissent visiter le port de Montréal pour voir comment vous travaillez. J'espère bien que nous trouverons le temps de le faire dans le cadre de notre étude de la stratégie sur les transports et la logistique.

Monsieur Marshall, j'aimerais vous laisser juste un peu plus de temps pour nous parler des répercussions du projet de loi C-49 sur l'industrie minière plus particulièrement. Vous avez parlé de deux amendements que vous auriez aimé voir adoptés pendant nos délibérations sur ce projet de loi dont le prochain examen, comme nous le savons tous, n'aura lieu que dans 10 ans. Vos propos sont d'autant plus inquiétants qu'il est possible que nous n'examinions de nouveau cette loi que dans 10 ans, si nous nous en tenons à ce que prévoit la loi.

Je me demandais si vous ne pouviez pas nous en dire un peu plus long à ce sujet ainsi que concernant le régime efficace et à la fine pointe de la technologie que vous avez mentionné en terminant pour la collecte des données. S'il vous reste du temps, vous pourriez peut-être aussi nous dire ce que vous pensez du projet de loi C-69 et de ses impacts sur l'industrie minière.

Merci.

M. Brendan Marshall: Certainement. J'aurais juste quelques brèves remarques au sujet de l'industrie minière et du transport ferroviaire en général. Trop souvent, et surtout plus récemment, les problèmes ferroviaires que connaît le Canada ont été faussement présentés comme un différend opposant les expéditeurs de grains et les entreprises ferroviaires. Je crois que nous ne devons pas nous contenter d'une telle approximation. Dans les faits, les ressources non agricoles, les minéraux et les métaux tout particulièrement, comptent pour plus de la moitié des revenus totaux du transport ferroviaire de marchandises, si bien qu'une dégringolade du volume de minéraux et de métaux expédiés entraînerait du même coup des difficultés pour le système ferroviaire dans son ensemble. Il ne serait pas possible d'expédier du grain au tarif réduit que l'on connaît actuellement sous le régime du revenu admissible maximal si la demande ne demeurerait pas forte pour le transport d'autres produits. Il faut donc revoir notre discours. C'était la première chose que je voulais dire.

Je veux par ailleurs revenir au déséquilibre existant entre les expéditeurs et les entreprises ferroviaires sur le marché du transport de marchandises. J'estime que c'est problématique étant donné la façon dont certains décideurs abordent la question. Je vais vous expliquer ce que je veux dire par là. Comme les expéditeurs sont

défavorisés par rapport aux compagnies de chemin de fer sur le marché du transport des marchandises, on ne peut pas adopter une approche équilibrée lorsqu'on souhaite légiférer pour corriger ce déséquilibre.

J'ai noté au cours des dernières années, non seulement dans le cas du projet C-49, mais aussi lors des différentes tentatives du gouvernement précédent pour régler la question, une tendance à vouloir équilibrer la donne en ce sens que si l'on offre quelque chose aux expéditeurs, on croit devoir faire de même avec les entreprises ferroviaires. Si vous adoptez un projet de loi ainsi équilibré, vous allez simplement renforcer le déséquilibre existant entre expéditeurs et compagnies ferroviaires quant à leurs positions respectives sur le marché du transport de marchandises. Je crois que c'est surtout d'un niveau suffisant de volonté politique et de courage dont on a besoin pour mettre fin à ce déséquilibre. C'est primordial à mes yeux.

Vous m'avez aussi demandé des renseignements au sujet du régime de gestion des données. Autant les expéditeurs que les compagnies ferroviaires peuvent avancer bien des choses. Les expéditeurs vont ainsi soutenir qu'ils n'obtiennent pas les services dont ils ont besoin et qu'ils doivent essuyer sans cesse des refus. Les expéditeurs captifs ne vont pas manquer de commenter la qualité des services auxquels ils ont droit.

Le fait est que nous n'avons aucun moyen d'évaluer la véracité de ces affirmations. Année après année, les compagnies ferroviaires nous disent qu'elles dépensent entre 20 % et 22 % de leurs revenus. Pouvez-vous me dire si c'est suffisant pour ces entreprises? Devraient-elles dépenser davantage? Le système ferroviaire n'exigerait-il pas, compte tenu des niveaux de trafic, des investissements plus soutenus?

En fait, vous ne le savez pas. Nous ne le savons pas. Transports Canada non plus. La seule façon de savoir exactement comment les choses se passent sur le marché du transport ferroviaire de marchandises, c'est de mettre en place un régime vraiment efficace et transparent de gestion des données qui nous permettra de comprendre comment circule le trafic, à quelle heure, et avec quelles marchandises; à quoi servent les investissements quant à savoir notamment s'ils vont aux États-Unis, au Canada, à de nouveaux projets de développement ou seulement au maintien des infrastructures existantes. Nous n'aurons pas les réponses à ces questions tant et aussi longtemps que nous ne pourrons pas compter sur des données permettant de dégager un portrait très clair de la situation sur le marché du transport des marchandises. Grâce à ce portrait plus révélateur, les décideurs, dont vous faites partie, seront mieux aptes à trouver les solutions ciblées qui s'imposent.

• (0905)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Marshall. Voilà une réponse qui était très claire.

Monsieur Iacono, vous avez six minutes.

[Français]

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

Je remercie ma collègue de ses beaux commentaires concernant le Port de Montréal.

Je remercie également de leur présence les témoins ainsi que les étudiants.

Ma question s'adresse aux représentants du Port de Montréal.

Nous avons récemment souligné le premier anniversaire de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne, l'AECG. Grâce à cet accord, nous renforçons nos échanges commerciaux, nous soutenons nos entreprises canadiennes et nous dynamisons notre économie. Pour un acteur tel que le Port de Montréal, l'AECG signifie une croissance non négligeable du transport maritime, donc une hausse du nombre de bateaux et, surtout, du nombre de conteneurs.

Quelles sont les mesures prises par le Port de Montréal pour répondre à la croissance de la demande en fait de chaîne logistique?

Mme Sophie Roux: Merci, monsieur Iacono.

Je vous remercie de nous avoir soutenus et permis de comparaître devant le Comité.

Il faut évidemment disposer de la capacité et des espaces portuaires nécessaires pour accueillir plus de bateaux et de conteneurs ou pour avoir plus de cargos qui arrivent ou qui partent. De fait, le port de Montréal est un port équilibré en matière d'importations et d'exportations, chacune de ces deux activités comptant pour environ 50 %. Par contre, il faut que la chaîne intermodale emboîte le pas également.

Multiplier les accès directs au port compte parmi les stratégies que déploie le Port de Montréal. Celui-ci s'occupe de navires, mais de bien plus encore. Il s'assure notamment que la chaîne intermodale est fluide, étant donné que c'est le nerf de la guerre en matière de concurrence. Afin d'être une option viable par rapport aux ports américains, il faut que notre chaîne intermodale puisse faire entrer et sortir les marchandises rapidement.

L'ajout d'accès routiers directs au port de Montréal fait partie des stratégies que nous avons déployées. Nous avons maintenant un accès direct via l'autoroute 25, du nord au sud et du sud au nord. De plus, nous voulons ajouter un autre accès via le prolongement de l'avenue Souigny, à Montréal. Récemment, nous avons travaillé étroitement avec nos opérateurs de terminaux en vue d'augmenter les heures d'ouverture pour recevoir les camions. Cela nous a permis de gérer la hausse de trafic au cours des derniers mois.

● (0910)

M. Angelo Iacono: Vous avez mentionné la chaîne intermodale. Combien de temps cela prend-il, une fois que la marchandise est arrivée?

[Traduction]

M. Tony Boemi: Si vous parlez du temps d'arrêt pour les navires, il est en moyenne d'environ deux heures, tant pour le transport ferroviaire que pour les camions.

Nous avons éprouvé des difficultés pendant la première partie de l'année en raison de l'augmentation soudaine des activités. Les partenaires se sont alors concertés pour convenir d'une prolongation de nos heures d'accessibilité. Auparavant, nos barrières étaient ouvertes de 7 heures à 15 h 30; elles le sont maintenant de 6 heures à 23 heures, du lundi au vendredi. Nous avons ainsi éliminé la plupart des points de congestion.

Nous investissons également quelque 50 millions de dollars dans nos infrastructures ferroviaires. Les trains que nous accueillons aujourd'hui sont beaucoup plus longs qu'auparavant; ils atteignent de 12 000 à 14 000 pieds. Nous avons en outre conçu des outils permettant de fournir à l'avance certaines informations aux entreprises de transport de manière à éliminer ou tout au moins prévenir les points de congestion ou les goulots d'étranglement. Voilà donc quelques-unes des mesures que nous avons prises pour satisfaire à la demande.

Pour reconnaître le travail de chacun, disons que depuis l'annonce concernant l'AECG, il y a l'entreprise Maersk Line qui a mis en place un tout nouveau service vers l'Europe. Pour sa part, Hamburg Süd, reconnu pour ses services en Amérique du Sud, a également établi une nouvelle liaison entre Montréal et l'Europe. Nous prévoyons que d'autres transporteurs se joindront à cet effort pour mettre davantage l'accent sur le commerce avec le marché européen.

M. Angelo Iacono: Merci.

[Français]

De quelle façon le terminal de Contrecoeur va-t-il pouvoir répondre aux diverses attentes en matière de croissance et de développement?

Mme Sophie Roux: Présentement, sur l'île de Montréal, nous avons quatre terminaux à conteneurs internationaux. À capacité optimale, cela nous permet de recevoir 2,1 millions de conteneurs EVP. L'an dernier, nous avons reçu 1,6 million de conteneurs. En 2016, nous avons créé le quatrième et dernier terminal à conteneurs que nous pouvions développer sur l'île de Montréal, soit le terminal Viau. Celui-ci sera développé en deux phases. La deuxième phase ne saurait tarder, puisque ce terminal se remplit beaucoup plus rapidement que prévu.

L'agrandissement du port de Montréal à Contrecoeur répond à un besoin de capacité additionnelle non seulement dans l'immédiat, mais dans un avenir rapproché. Nous estimons en effet que nous aurons besoin d'espace additionnel pour recevoir les marchandises conteneurisées dès le milieu de la prochaine décennie, soit vers 2023-2024. Cette importante réserve dont nous disposons à Contrecoeur, c'est-à-dire un terrain de 468 hectares, sera développée en trois phases. L'Agence canadienne d'évaluation environnementale procède actuellement à l'évaluation environnementale de la première phase, qui donnerait au port de Montréal une capacité additionnelle de 1,15 million de conteneurs EVP. Nous estimons déjà que la réalisation d'une deuxième phase et d'une troisième phase nous permettrait d'atteindre une capacité de manutention de 3,5 millions de conteneurs additionnels.

L'expansion du port de Montréal à Contrecoeur nous fournit une capacité pour les décennies à venir.

M. Angelo Iacono: Pour que le port de Montréal soit le deuxième en importance, vous devez sûrement recourir à la technologie pour en faire un port intelligent.

[Traduction]

La présidente: Soyez bref, monsieur Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono: Comment vous assurez-vous que les nouvelles technologies y sont utilisées?

• (0915)

[Traduction]

M. Tony Boemi: Ce qui est très important dans l'étude des ports — et ce n'est pas seulement à Montréal, mais dans la plupart des ports... En ce qui nous concerne, nous utilisons un navire standard qui contient environ 4 500 conteneurs. Ce qui nous distingue d'autres ports sur la côte Est ou même sur la côte Ouest, c'est que lorsqu'un navire arrive à Montréal, c'est un port de destination. Cela signifie que si un navire arrive avec 4 500 conteneurs, nous déchargeons 4 500 conteneurs. C'est très différent des navires qui longent la côte, par exemple, à Halifax, et qui continuent vers New York et le New Jersey, etc. Par exemple, Halifax est un port en eau profonde. Mon port n'est pas un port en eau profonde. À cause de mon modèle, je fais trois fois le volume d'affaires d'Halifax.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Boemi. Je suis désolée de vous interrompre. Je dois donner la parole à M. Aubin.

[Français]

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

Merci, chers invités, d'être parmi nous ce matin et de nous faire profiter de votre expertise.

Je salue également les étudiants qui sont parmi nous.

J'espère que ceux qui ne sont pas bilingues sont en mesure d'apprécier l'extraordinaire service que les interprètes nous donnent sur la Colline, qui se fait un point d'honneur de cette loi sur les langues officielles que nous avons au Canada.

Cela dit, revenons à notre discussion. Je commencerai par vous, madame Roux.

Évidemment, personne ne cherche à s'opposer d'une quelconque façon au développement du port de Montréal. Nous sommes tous conscients de l'apport économique important du port. C'est la même chose, à une autre échelle, à Trois-Rivières. Je sais que la collaboration entre les deux administrations est serrée et qu'elle porte des fruits.

J'ai quand même le souci que le développement économique et l'expansion du port puissent s'allier avec le respect ou la protection de l'environnement. Or, selon le professeur associé de l'Institut des sciences de la mer de Rimouski, M. Émilien Pelletier, le dragage du fond du fleuve « risque de remettre en circulation des contaminants qui seraient restés enfouis pour toujours, et la contamination pourrait s'étendre jusqu'au lac Saint-Pierre ». Cela touche donc ma région.

Ma question est toute simple: l'Administration portuaire de Montréal croit-elle que la réalisation de son projet à Contrecoeur doit forcément passer, de façon incontournable, par le dragage du fleuve?

Mme Sophie Roux: La réponse est non. Laissez-moi vous donner plus d'explications.

M. Robert Aubin: Merci.

Mme Sophie Roux: Évidemment, pour mettre sur pied un nouveau terminal à conteneurs à Contrecoeur, il faudra couler un quai et le relier au chenal de navigation du Saint-Laurent. Un approfondissement du fleuve devra être fait pour aménager l'aire d'approche au quai. C'est le seul dragage qui se fera dans le cadre de l'agrandissement du port de Montréal à Contrecoeur.

Présentement, il n'y a pas de projet de dragage du Saint-Laurent. Nous cherchons toujours à augmenter la compétitivité du Saint-Laurent, parce que c'est une autoroute bleue. C'est par là qu'entrent

les marchandises depuis toujours. Notre pays et notre province se sont développés grâce au transport maritime de marchandises.

M. Robert Aubin: Les porte-conteneurs qui arrivent à votre port peuvent-ils circuler à plein rendement ou doivent-ils réduire leur capacité à 80 ou 70 %?

M. Tony Boemi: Tous les porte-conteneurs circulent à une capacité d'environ 85 %; c'est la norme. Aucun navire n'entre au port à 100 % de sa capacité. La capacité des navires qui arrivent au port de Montréal se situe entre 1 800 et 4 500 EVP. Les porte-conteneurs circulent à une capacité de 80 ou 85 %.

M. Robert Aubin: D'accord.

J'aimerais maintenant aborder avec vous la question des relations avec la population.

Dans nos premières visites, notamment dans la région du Niagara, nous avons constaté que les différents ports un peu partout manquaient de terrains pour prendre de l'expansion. C'est un problème constant. Je sais que, dans le cas de votre port, il y a un problème lié à un projet de construction d'un viaduc, projet qui a des résonances différentes chez la population, disons-le comme cela.

J'aimerais savoir deux choses.

Pour ce qui est de la construction de ce viaduc, vous êtes empressés à aller de l'avant. Est-ce parce que vous croyez vraiment que c'est la meilleure solution ou est-ce parce que vous êtes bousculés un peu du fait que la subvention liée à cette construction est limitée dans le temps?

Que pensez-vous de la proposition du bureau de Marjolaine Boutin-Sweet, qui propose que le gouvernement fédéral se porte acquéreur de plusieurs terrains non publics au sud de la circonscription d'Hochelaga?

J'ai l'impression que toutes ces questions sont reliées et que vous pouvez mieux que quiconque m'éclairer.

• (0920)

Mme Sophie Roux: En novembre 2016, nous avons mis en place notre quatrième terminal à conteneurs, le terminal Viau. C'était un projet en trois parties. Nous avons reçu des fonds du Nouveau Fonds Chantiers Canada pour aménager le terminal à conteneurs, pour renforcer nos quais afin d'accueillir des navires de type post-Panamax, ainsi que pour nous doter d'un viaduc qui nous relierait au prolongement de l'avenue Souigny, dans l'axe du boulevard de l'Assomption.

Comme je l'ai dit un peu plus tôt, les activités du port commencent par un navire, mais il y a ensuite le camion ou le train, pour que les marchandises puissent circuler de façon fluide. Ce besoin d'un accès routier supplémentaire directement relié au port allait de pair avec la mise en place d'un nouveau terminal à conteneurs, parce que nous avons justement le souci de désengorger le réseau routier local et la rue Notre-Dame, et d'avoir un accès beaucoup plus rapide au réseau autoroutier supérieur.

Il faut savoir que le prolongement de l'avenue Souigny fait l'objet de discussions depuis plus d'une décennie. Avant de déterminer l'emplacement de notre viaduc, il y a eu un travail de longue haleine avec la Ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec en vue d'établir le tracé du prolongement de l'avenue Souigny.

Pour ce qui est d'examiner d'autres options, par exemple la possibilité que le gouvernement du Canada achète d'autres terrains, nous avons invité Mme Boutin-Sweet à venir en discuter avec nous plus amplement. Nous construisons un viaduc sur des terrains que nous possédons, et nos plans immobiliers ne prévoient pas l'achat d'autres terrains. Il faut savoir aussi que, avant de décider d'implanter un viaduc à un endroit, il faut s'assurer d'avoir les dégagements ou l'empiètement nécessaires.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

[Français]

Mme Sophie Roux: Cela a toujours été fait dans l'axe de l'avenue Souigny.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

La parole est maintenant à M. Badawey.

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

Notre comité a l'occasion, l'honneur et le privilège d'approfondir le mandat du ministre Garneau en ce qui concerne les corridors commerciaux, afin d'accroître la fluidité tout en éliminant les goulots d'étranglement partout, et pas seulement dans votre région, au port de Montréal, mais d'un bout à l'autre du pays et même à l'échelle internationale. Lorsque je parle de l'échelle internationale, je parle du sud de la frontière et de l'Union européenne.

Mes questions se concentreront sur ce sujet. Nous avons déjà discuté auparavant et en passant, je vous remercie d'être ici aujourd'hui. Nous sommes très heureux de votre participation à ce processus. Nous avons déjà discuté avec des membres de votre association, et nous avons parlé d'accroître la fluidité par l'intégration de la logistique et de la distribution et par la collaboration dans nos propres régions, mais encore plus important, nous avons parlé de la façon dont ces régions sont reliées d'un bout à l'autre du pays, et même à l'échelle internationale.

Cela dit, voici ma question. Selon vous, quel devrait être votre rôle dans l'ensemble de la stratégie sur le corridor commercial? J'aimerais également concentrer ma deuxième question sur la Voie maritime du Saint-Laurent et sur l'incapacité de créer une capacité portuaire. Elle fonctionne seulement à 50 % de sa capacité. Comment pouvez-vous contribuer à l'ensemble du système afin d'amener la capacité portuaire au niveau où elle devrait être?

M. Tony Boemi: Pour répondre à votre première question sur les corridors commerciaux, une grande partie du travail que nous effectuons aujourd'hui pour éliminer ces goulots d'étranglement... Je disais plus tôt que lorsque des navires arrivent avec environ 4 000 conteneurs, ces conteneurs sont déchargés immédiatement. Vous pouvez donc imaginer les goulots d'étranglement que cela crée dans le système.

Nous tentons réellement de fournir certains outils aux importateurs, aux exportateurs et aux entreprises de camionnage, afin d'être en mesure de les informer à l'avance pour les aider à prévoir les goulots d'étranglement et les meilleurs moments pour arriver au terminal portuaire pendant la journée. Essayez de vous imaginer le déchargement de 4 000 conteneurs EVP sur une période de 24 ou 36 heures, car tout le monde arrive en même temps. Ce sont donc certaines choses que nous faisons.

En ce qui concerne la Voie maritime du Saint-Laurent, nous avons mené des projets pilotes sur la façon dont nous pourrions accroître

l'activité entre le fleuve Saint-Laurent et l'entrée dans la voie navigable par l'entremise des écluses. Ces projets sont en cours. Nous tentons de collaborer le plus souvent possible avec les intervenants de la voie navigable pour déterminer comment nous pouvons accroître ce type d'activité. Ce n'est pas facile, mais nous tentons toujours d'y arriver.

● (0925)

M. Vance Badawey: Je ne crois pas que nous puissions écarter ou sous-estimer les répercussions que l'AECG aura sur le système de transport des deux pays dans le cas de nombreux produits qui entrent au Midwest et qui en sortent. La Voie maritime du Saint-Laurent et le port de Montréal seront des éléments essentiels de notre infrastructure de transport.

Cela dit, comme vous le savez, nous espérons pouvoir mettre en oeuvre le Fonds national des corridors commerciaux et d'autres mécanismes pour vous aider à entretenir ou à gérer vos biens à un niveau où ils devraient être en 2018 et au cours des années suivantes, plutôt que de tenter de faire du rattrapage sur le plan de l'infrastructure. Il est important d'avoir cette stratégie globale intégrée avant d'effectuer des investissements, afin que nous n'ayons pas à revenir en arrière et que nous progressions constamment.

Vous avez mentionné plus tôt qu'il fallait entretenir vos biens et intégrer la logistique et la distribution à l'échelle nationale. Selon vous, où un grand nombre de ces investissements stratégiques devraient-ils être effectués?

M. Tony Boemi: Traditionnellement, le port de Montréal a toujours été une porte d'entrée importante vers le Midwest américain. Dans le cas de nos échanges commerciaux avec l'Europe, environ 30 % de toutes les marchandises qui voyagent entre l'Europe et Montréal vers le Midwest passent par le port de Montréal. Nous réussissons très bien à faire concurrence aux ports de New York et du New Jersey. Nous fonctionnons tous à environ 25 ou 30 %. En ce qui concerne nos biens, c'est-à-dire notre système ferroviaire, nous possédons et exploitons notre propre ligne ferroviaire sur courtes distances dans le port. Nous gérons environ 100 kilomètres de voies ferrées. Nous avons quatre locomotives. Nous expédions ou recevons à la fois du Canadien Pacifique et du Canadien National. Selon nous, en ce qui concerne la fluidité, l'accès à ces marchés et le rôle que nous jouons dans cette chaîne d'approvisionnement représentent vraiment les types d'activités que nous pouvons mener au port.

M. Vance Badawey: Vous avez mentionné les goulots d'étranglement et les problèmes de capacité causés par le très grand nombre de conteneurs qui arrivent au port de Montréal. Est-il possible d'envisager d'établir un partenariat avec la voie navigable et les installations situées le long de cette voie navigable, afin d'étirer ce goulot d'étranglement plus loin dans le système? Je sais qu'actuellement, il s'agit en grande partie de transport ferroviaire et en partie de camions qui arrivent d'Halifax ou qui se rendent à Halifax, à Albany, à Staten Island, à Manhattan et la liste des ports continue. Y a-t-il des occasions d'aller dans les ports de Hamilton, de Niagara, d'Oshawa, de Cleveland, de Toledo, de Détroit et plus loin?

M. Tony Boemi: J'aimerais d'abord vous donner un peu de contexte à cet égard. Nous avons travaillé sur un projet pilote. Nous envisagions d'envoyer huit navires à Monroe, au Michigan, avant la fermeture de la voie navigable. C'était une idée nouvelle. Nous avons rencontré l'exportateur et nous avons rencontré toutes les parties intéressées et nous leur avons demandé ce que nous pouvions faire dans le cadre du projet pilote. Nous leur avons dit que notre administration portuaire menait un projet pilote et que nous voulions qu'il fonctionne, et que pour ces huit navires, nous établirions donc nos droits de quai — les frais que nous calculons habituellement — à zéro. Nous avons demandé à l'exploitant du terminal ce qu'il pouvait faire pour nous aider. Il a répondu qu'il pouvait nous facturer le prix coûtant pour les coûts de manutention et les autres coûts. Nous avons parlé aux intervenants de la Voie maritime du Saint-Laurent, et ils nous ont accordé un rabais aux écluses.

Malgré toutes ces démarches, nous n'avons pas réussi à être assez efficaces sur le plan des coûts pour faire concurrence aux chemins de fer. C'est vraiment le gros problème. En raison des coûts, il est très difficile de faire concurrence aux chemins de fer. Nous avons souvent dit que la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs étaient sous-utilisés. Nous avons...

La présidente: Je suis désolée, monsieur Boemi, mais je dois vous interrompre à nouveau.

Monsieur Bratina.

M. Bob Bratina (Hamilton-Est—Stoney Creek, Lib.): Merci.

Monsieur Marshall, la plupart des gens ne savent pas que nous avons ouvert des mines de charbon dans la région de Tumbler Ridge. J'ai visité ces mines avant leur réouverture, et lorsque j'ai su que les approbations étaient accordées et que les mines étaient à nouveau en exploitation, j'ai été très étonné d'apprendre que l'infrastructure ferroviaire qui était en service au cours des années précédentes avait été enlevée.

Pourriez-vous m'expliquer comment le charbon est transporté du nord de la Colombie-Britannique à sa destination? Pourriez-vous également me donner une idée de l'impact de la réouverture de ces mines sur les collectivités des environs?

• (0930)

M. Brendan Marshall: Je ne connais pas très bien toutes les exploitations de charbon au Canada et c'est parce qu'une association distincte, l'Association charbonnière canadienne, représente le charbon thermique. L'un de nos membres, Teck Resources, est le plus gros producteur net de charbon au Canada, et je peux donc parler de son expérience avec les chemins de fer.

En général, lorsqu'une exploitation fait l'objet d'activités de réparation ou d'entretien ou est fermée temporairement, cela entraîne des répercussions particulièrement dévastatrices sur la collectivité locale. En effet, de nombreuses mines sont situées dans des régions éloignées ou plus isolées, et ces mines deviennent le moteur économique principal d'une collectivité. Si c'est le plus gros employeur, mais que cette source d'emplois est énormément réduite, vous pouvez imaginer l'effet domino que cela crée dans l'économie locale.

J' imagine qu'en général, lorsqu'un tel site reprend ses activités et que les gens qui l'ont exploité ou y ont travaillé pendant longtemps peuvent retourner au travail, ils considèrent que c'est une bonne chose.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, Teck est l'exemple parfait d'un expéditeur captif. En effet, le seul service que reçoit l'entreprise est fourni par le CP, qui transporte son charbon. On peut

d'ailleurs établir un parallèle intéressant avec la conversation que nous venons tout juste d'avoir sur l'expédition de conteneurs. Il y a aussi une quantité importante de marchandises en vrac qui passe par le port de Montréal, mais tout le monde parle des conteneurs, car si vous ne les transportez pas, quelqu'un d'autre le fera.

Par conséquent, on se dit qu'on transportera le charbon, la potasse ou le bois d'oeuvre plus tard. Si vous êtes un expéditeur captif et que vous n'avez aucun recours ou aucun accès concurrentiel — et encore une fois, cela explique pourquoi nous avons désespérément besoin de données —, nous savons que les compagnies de chemin de fer géreront leur capacité de façon à transporter d'autres produits avant le vôtre ou à les transporter en plus grande quantité.

Un expéditeur captif a donc toujours beaucoup de difficulté à établir une relation équilibrée avec une compagnie de chemin de fer.

M. Bob Bratina: En ce qui concerne le terminal et les terres de Montréal, nous, à Hamilton, profitons de l'exploitation Bunge, dont les installations étaient très vastes et étendues. Toutefois, ces terres ont été vendues au privé à Montréal, je crois, c'est-à-dire les silos de la Bunge qui sont près de Griffintown.

Ce qui m'intrigue, c'est que vous avez besoin de terres, et que des terres privées sont vendues. Examinez-vous cette possibilité? Pourriez-vous me parler à nouveau des occasions d'acquérir des terres?

Mme Sophie Roux: Sur l'île de Montréal, sur le territoire qui relève de notre compétence, nous avions autrefois ce que nous appelions le Vieux-Port de Montréal. Il relevait de notre compétence. À la fin des années 1980, nous avons rétrocédé ce territoire à la Société du Vieux-Port, afin de créer le parc récréatif touristique qu'il est devenu.

Comme dans le cas de la révolution industrielle, nous nous sommes déplacés vers l'est sur la rive du fleuve Saint-Laurent. Le silo dont vous parlez est le silo n° 5, que nous avons rétrocédé à la fin des années 1990, et qui relève également de la Société immobilière du Canada et de la Société du Vieux-Port. Les intervenants ont un plan directeur pour repenser la vision du Vieux-Port de Montréal et en faire une version 2.0.

M. Bob Bratina: En ce qui concerne la question des installations intermodales, je sais qu'une autre installation a été ouverte à Valleyfield, et vous y faites peut-être référence, mais je n'en suis pas sûr, car vous avez mentionné quatre installations. CSX a construit une grande installation. Cela interfère-t-il avec vos activités?

M. Tony Boemi: Non, pas du tout. On considérait qu'il s'agissait d'un facteur concurrentiel pour le port de Montréal. Depuis ce temps-là, elle a été mise en vente, et comme nous l'avions prévu, cela a été difficile.

En ce qui concerne Contrecoeur — c'est la raison pour laquelle nous allons là-bas —, l'une des choses dont les gens doivent se rendre compte, c'est que nous avons acheté cette terre il y a 35 ans. C'est déjà un terminal pour la marchandise en vrac. Nous traitons environ 3,5 millions de tonnes et nous avons déjà une infrastructure ferroviaire et routière.

Dans le développement d'un port, il y a des éléments essentiels comme l'eau, les chemins de fer et les routes, et tous ces éléments existent déjà à Contrecoeur. C'est donc l'une des raisons pour lesquelles nous allons là-bas et que nous avons choisi cette terre.

• (0935)

La présidente: Merci beaucoup.

La parole est maintenant à M. Liepert.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Madame la présidente, avant de poser mes questions, j'aimerais faire un bref commentaire au sujet de nos invités d'aujourd'hui.

D'après ce que je comprends, ils font partie du programme de bourses Clayton Riddell de l'Université Carleton. M. Riddell a été un philanthrope pendant longtemps et je l'ai bien connu à Calgary. Nous sommes très heureux de les accueillir ici. Malheureusement, nous avons perdu M. Riddell très récemment.

Bienvenue à tous. Je tenais seulement à le souligner.

Monsieur Marshall, les exploitations minières de sables bitumineux font-elles partie de votre association?

M. Brendan Marshall: Oui, elles en font partie. C'est-à-dire que plusieurs d'entre elles en font partie.

M. Ron Liepert: Plusieurs d'entre elles, d'accord, mais elles sont...

M. Brendan Marshall: Oui.

M. Ron Liepert: Quelles répercussions le transport ferroviaire du pétrole a-t-il sur les membres de l'Association minière du Canada qui ne sont pas dans le secteur des sables bitumineux?

Plus tôt, vous avez mentionné votre problème avec les compagnies de chemins de fer. Le transport ferroviaire du pétrole est-il un problème?

M. Brendan Marshall: Eh bien, cela dépend de la façon dont vous voyez la situation, n'est-ce pas?

Je crois qu'il y a...

M. Ron Liepert: Du point de vue de la capacité...

M. Brendan Marshall: Une statistique qui serait utile dans le contexte de la capacité, c'est qu'en septembre, je pense que notre pays expédiait 85 000 barils de pétrole par jour...

M. Ron Liepert: Non, c'était 200 000.

M. Brendan Marshall: ... et on s'attend à ce que ce chiffre augmente à environ 400 000 d'ici Noël, d'après ce que je comprends.

M. Ron Liepert: Eh bien, non, ce n'est pas tout à fait exact.

Nous expédions environ 200 000 barils le mois dernier, et je crois que l'augmentation sera négligeable, car il n'y a pas la capacité nécessaire pour ajouter des wagons.

L'Association minière du Canada a-t-elle pris position sur les pipelines?

M. Brendan Marshall: Nous avons participé à une vaste campagne de compétitivité au Canada, et nous avons signé une lettre qui...

M. Ron Liepert: Pourquoi n'adoptez-vous pas une position plus ferme en ce qui concerne les besoins en matière de pipelines?

M. Brendan Marshall: Nous appuyons fortement les pipelines.

En général, ...

M. Ron Liepert: Qu'en est-il du projet de loi...

M. Brendan Marshall: Monsieur Liepert, si vous me le permettez, nos membres demandent à leur association respective de présenter différentes priorités en leur nom. Traditionnellement, l'Association minière du Canada n'était pas l'organisme directeur des projets linéaires au nom de nos membres du secteur des sables bitumineux.

Même si nous appuyons manifestement l'accès au marché en principe, et je l'ai souligné très clairement dans mon exposé, la mesure dans laquelle nous exprimons vocalement notre soutien

dépend, je présume, de la façon dont nos membres nous demandent de représenter leurs points de vue.

M. Ron Liepert: D'accord.

Votre association a-t-elle pris position à l'égard du projet de loi C-69?

M. Brendan Marshall: Oui.

M. Ron Liepert: Et quelle est cette position?

M. Brendan Marshall: Nous appuyons l'adoption du projet de loi, sans amendement, au Sénat.

M. Ron Liepert: Wow! Et pourquoi?

M. Brendan Marshall: Pourquoi? Parce que nous ne pensons pas que le projet de loi pourrait être modifié sans que cela pose un risque inacceptable pour l'ensemble de la proposition.

Par exemple, permettez-moi d'attirer votre attention sur un autre projet de loi, le projet de loi C-68. Un amendement bien intentionné a été proposé au comité de la Chambre des communes, mais en raison d'une piètre rédaction, il a eu le potentiel de compromettre l'ensemble de la Loi sur les pêches.

Donc, lorsque nous...

M. Ron Liepert: Je vais vous interrompre un instant, car je veux poser une question aux témoins de l'administration portuaire.

Quand nous étions à Vancouver, l'administration portuaire nous a indiqué directement que si le projet de loi C-69 avait été en place ces dernières années, le port n'aurait pas fait l'objet des investissements qui permettent aujourd'hui de réaliser les projets de construction qui sont en cours.

Partagez-vous cette opinion?

M. Tony Boemi: Je ne peux me prononcer sur la question.

M. Ron Liepert: Connaissez-vous le projet de loi C-69?

M. Tony Boemi: Non.

Mr. Ron Liepert: Merci.

C'est incroyable.

La présidente: Madame Mihychuk.

L'hon. MaryAnn Mihychuk (Kildonan—St. Paul, Lib.): Merci beaucoup. C'est un grand plaisir d'être en visite ici. Avant de commencer, je veux souligner que nous nous trouvons ici, à Ottawa, sur le territoire non cédé des Algonquins. Je suis présidente du Comité permanent des affaires autochtones et du Nord, pour lequel il importe de connaître la vérité et de réussir la réconciliation, peu importe la sphère du gouvernement dont il s'agit.

Mes questions s'adresseront au représentant de l'Association minière.

Je ferai d'abord remarquer qu'il est choquant et décevant que l'investissement ait diminué de 50 %, même si les prix des marchandises ont rebondi. Le Canada doit porter attention à cet important secteur, qui joue un rôle de développeur crucial pour l'avenir meilleur pour la plupart des Autochtones.

J'ai deux questions, dont une concerne le port de Churchill. Que faudrait-il faire afin d'en améliorer les installations pour qu'elles puissent recevoir des métaux et des minerais? Je sais que des concentrés ont été importés d'Europe et qu'on a tenté de faire transiter des métaux raffinés par ce port, mais il y a eu toutes sortes de complications pour des questions de poids. Pourriez-vous recevoir ces matières?

J'aimerais, en outre, que vous nous en disiez plus sur la stratégie relative à l'Alaska et à l'Arctique.

Nous ne disposons que de quelques minutes; je vous céderai donc la parole.

• (0940)

M. Brendan Marshall: En ce qui concerne le port de Churchill, je ne suis pas suffisamment informé pour pouvoir vous répondre. Si cela était utile au Comité ou à vous, toutefois, je pourrais parler à un de nos membres, Hudbay Minerals, qui est en activité dans le nord du Manitoba. Il s'agirait d'une des raffineries minières les plus proches du port. Je pourrais m'informer directement auprès de la compagnie pour connaître son avis sur la question.

L'hon. MaryAnn Mihychuk: Hudbay Minerals, Vale... et Agnico Eagle Mines ont investi 5 milliards de dollars à Baker Lake et Rankin Inlet.

Je vous serais reconnaissante de bien vouloir vous renseigner.

M. Brendan Marshall: Volontiers.

En ce qui concerne l'Alaska Industrial Development and Export Authority, ou AIDEA, nous en appuyons les desseins, car nous considérons qu'ils pourraient fonctionner dans le contexte canadien.

L' AIDEA est essentiellement la version alaskaine de ce que le gouvernement actuel propose d'accomplir avec la Banque de l'infrastructure du Canada. Elle utilise les fonds publics pour tenter d'attirer des capitaux privés, mais avec des visées différentes sur le plan des résultats. Elle recourt également à des outils différents.

Par exemple, l'AIDEA peut être le seul propriétaire d'une infrastructure. Elle est d'ailleurs propriétaire unique des deux ports en haute mer de l'Alaska, qu'elle loue à un exploitant. Par conséquent, l'État de l'Alaska est propriétaire de ces deux ports en haute mer.

La mine Red Dog constitue un exemple d'un formidable succès de l'AIDEA qui, selon moi, pourrait être reproduit au Canada. Cette mine est une des mines qui ont la concentration de plomb de zinc la plus élevée du monde. Elle n'était toutefois pas viable sans une route et un port. Elle a reçu de l'AIDEA un financement souple dans le cadre d'une approche qui lui offrait un certain nombre de moyens de rembourser l'investissement effectué dans la route et le port au cours de la vie de la mine. Elle bénéficie notamment d'un taux d'intérêt stable au cours de la période de remboursement de 50 ans, et d'une possibilité d'augmenter ou de retarder ses remboursements en fonction du prix des marchandises, car l'AIDEA avait pour seul objectif de créer des emplois et des occasions de développement économique pour la population de l'Alaska. Ainsi, quand on examine un investissement sans s'en tenir strictement à son rendement, en tentant de favoriser l'emploi et le développement économique dans les communautés locales, on évalue les critères différemment.

Sachez que le Nunavut contient un très grand dépôt de plomb de zinc, qui a lui aussi besoin d'une route et d'un port. Vous avez peut-être entendu parler du projet de route et de port de Grays Bay de la part d'autres participants et d'autres témoins. Il n'existe toutefois pas d'institution pour financer cette entreprise.

Pendant ce temps, la mine Red Dog de l'Alaska génère littéralement des milliards de dollars sous la forme de développement économique et d'emplois offerts aux Autochtones. Elle a favorisé la création d'entreprises autochtones et employé des habitants de l'Alaska. Elle paie des dividendes aux communautés de tout l'État en fonction d'une formule de partage des recettes tirées des ressources.

Et que se passe-t-il au Nunavut? Rien. La société a fait marche arrière, indiquant essentiellement qu'elle devrait réévaluer le projet à une date ultérieure.

Pour ce qui est d'avoir un fonds réservé expressément à l'Arctique, nous devons pouvoir évaluer les réalités régionales pour que l'institution concernée les comprenne afin d'appuyer les projets.

• (0945)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Marshall.

Voilà qui nous mène à la fin du premier volet de la séance.

Merci beaucoup à nos témoins. Nous vous sommes très reconnaissants de l'information que vous nous avez fournie et de votre contribution.

Nous suspendrons la séance un instant pendant le changement de témoins.

Merci.

• (0945)

(Pause)

• (0950)

La présidente: Nous reprenons la séance.

Nous recevons maintenant Jean-Marc Picard, directeur exécutif de l'Atlantic Provinces Trucking Association, ainsi que Nancy Healey, directrice générale du St. John's Board of Trade, qui témoigne par vidéoconférence depuis St. John's, à Terre-Neuve-et-Labrador.

Monsieur Picard, voudriez-vous prendre la parole en premier?

Vous disposez de cinq minutes. Je lèverai la main pour vous aviser quand votre temps sera écoulé.

Merci.

M. Jean-Marc Picard (directeur exécutif, Atlantic Provinces Trucking Association): Vous m'interrompez.

Je vous remercie de me recevoir aujourd'hui. J'aimerais mettre en lumière quelques points avant d'entamer la période de questions.

Je dirai brièvement que l'Atlantic Provinces Trucking Association est, à l'évidence, la voix du secteur du camionnage commercial dans le Canada atlantique, ainsi que l'organe qui s'occupe des affaires publiques et des relations avec le gouvernement et les médias. Elle représente environ 320 compagnies, y compris de grands transporteurs canadiens.

L'industrie du camionnage s'occupe du mode de transport de fret dominant dans le Canada atlantique, y transportant 90 % des biens et les deux tiers de la valeur des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis. L'industrie canadienne du camionnage pour le compte d'autrui fait une contribution de plus de 20 milliards de dollars au PIB, chiffre qui devrait atteindre les 24 milliards de dollars d'ici 2024. Si on prend en compte l'augmentation prévue de la productivité de la main-d'oeuvre, la croissance de cette industrie exigera l'ajout de 30 000 conducteurs de camion de plus d'ici 2024, un fait qui pourrait avoir une incidence notable sur le transport efficace des marchandises dans les années à venir.

En ce qui concerne l'ensemble de l'économie canadienne, on ne saurait sous-estimer l'importance du rôle que joue le camionnage, si on tient compte de facteurs comme la pénurie de conducteurs, la formation obligatoire, le doublement des voies de l'autoroute 185 au Québec, le modèle « Driver Inc. », les appareils de consignation électronique obligatoires et les obstacles au commerce.

Certaines de nos recommandations en vue de l'avenir ont déjà été présentées dans le mémoire prébudgétaire. Nous recommanderions d'abord d'appuyer les projets d'infrastructure clés pour faciliter le commerce au Canada. Le doublement des voies de l'autoroute 185, dont je viens de parler, constituerait un excellent exemple de projet clé. Le gouvernement doit également mettre fin à l'évasion fiscale répandue dans l'industrie du camionnage en s'attaquant le nouveau modèle d'emploi connu sous le nom de « Driver Inc. ». Il devrait en outre rétablir les réductions de la taxe d'accise pour certaines technologies de diminution des gaz à effet de serre, réductions qui ont été éliminées dans le budget de 2016. Il devrait aussi rendre obligatoire les appareils de consignation ou de journalisation électronique, et ce, avant le 1^{er} janvier 2020 afin d'harmoniser ses pratiques avec celles des États-Unis. Il devrait enfin accélérer l'apport des modifications proposées au Programme des travailleurs étrangers temporaires, simplement pour nous permettre d'avoir accès à un plus grand nombre de travailleurs étrangers afin de pallier la pénurie de main-d'oeuvre, qui en arrive au point de crise actuellement.

Les pages suivantes contiennent des détails sur ces recommandations, mais je m'arrêterai ici.

Merci.

La présidente: Merci, monsieur Picard.

Madame Healey, vous disposez de cinq minutes.

Mme Nancy Healey (directrice générale, St. John's Board of Trade): Je vous remercie de m'offrir l'occasion de témoigner. Je représente la plus importante association d'affaires de Terre-Neuve-et-Labrador, laquelle compte plus de 800 membres dans une province à la géographie immense et sans pareille. Il s'agit d'une île, depuis laquelle nous avons un accès à distance au Labrador. La province est sillonnée par près de 30 000 kilomètres de route, en plus d'être assujettie à des mesures législatives particulières, comme l'Accord atlantique. Plus de 90 % de son énergie est tirée de sources propres, grâce à son abondance d'hydroélectricité.

Je veux traiter de trois sujets: le projet de loi C-69, la taxe sur le carbone et la pénurie de pilotes. Chacun de ces sujets a, je pense, une incidence unique sur la province, en raison des faits que je viens d'évoquer. Avec notre vaste territoire, tout ce qui vient dans notre province doit voyager par voie maritime ou aérienne. Nous disposons déjà d'arrangements réglementaires sous la forme de l'Accord atlantique et de l'Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers, ce qui nous met également dans une position unique.

En ce qui concerne le projet de loi C-69, nous devons prendre une pause et agir comme il se doit. L'incertitude est trop grande. La situation est fort complexe, ce qui affaiblit la confiance de la population et des investisseurs. L'exploitation extracôtière constitue déjà une entreprise coûteuse. Nous sommes sur le point de nous aventurer en territoire inconnu, et maintenant que nous allons dépasser la limite de 200 miles, tous les projets pétroliers extracôtiers seront assujettis à la Convention des Nations unies sur le droit de la mer.

L'Industrie pétrolière fait une contribution substantielle à l'économie de Terre-Neuve-et-Labrador. Cette contribution peut

parfois être d'aussi peu que 15 % et aussi élevée de 25 à 30 %. Nous possédons un potentiel immense. Nous envisageons une production extracôtière de 650 000 barils par jour en 2030. Cette vision et ce potentiel sont actuellement menacés par l'incertitude qui règne et les consultations onéreuses que prévoit le nouveau projet de loi C-69. En vertu des nouvelles règles, le ministre de l'Environnement aura maintenant la capacité d'intervenir. Nous devons adopter une approche non interventionniste pour permettre aux organismes de réglementation comme l'Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers d'accomplir leur travail. Toutes les décisions doivent être prises dans l'intérêt public, mais nous devons bénéficier d'un environnement réglementaire solide garantissant la certitude pour que les acteurs du secteur de l'exploitation extracôtière du pétrole et du gaz sachent exactement quelles sont les conditions d'approbation.

Pour ce qui est de la taxe sur le carbone, Terre-Neuve-et-Labrador émet une quantité minuscule de gaz à effet de serre. Comme je l'ai fait remarquer, 90 % de notre énergie vient de sources vertes. Pourtant, tout ce qui vient sur l'île est transporté par la voie de la mer ou les airs, ce qui nous rend vulnérables. Tout en convenant qu'il faut faire quelque chose à propos des émissions de carbone, nous considérons que la taxe sur le carbone devrait être sans incidence sur les recettes. Comme c'est le cas pour les cigarettes ou l'alcool, il faut taxer le comportement, mais il faudrait offrir des mesures incitatives ou une réduction de taxe dans d'autres domaines pour compenser le coût de cette taxe. Les propositions d'une province pour l'instauration d'une taxe sur le carbone doivent être sans incidence sur les recettes, comme le gouvernement fédéral le propose.

Le dernier sujet dont j'aimerais traiter est celui de la pénurie de pilotes, que nos membres ont porté à notre attention. Cette pénurie est particulièrement criante à Terre-Neuve-et-Labrador, où l'accès aérien est essentiel dans certaines régions éloignées, particulièrement au Labrador. Je suis certaine que le Comité est bien au fait de la pénurie mondiale de pilotes. La formation des pilotes est fort coûteuse, et nous pensons que les coûts et la manière dont le régime de subventions et de prêts fonctionne constituent un obstacle à la formation. Nos membres nous ont également fait part de leurs préoccupations quant aux nouveaux règlements qui s'appliquent aux équipages de vol. Nous exhortons le Comité à demander à Transports Canada d'améliorer ses consultations à cet égard.

Je partage en outre les préoccupations du témoin de l'Atlantic Provinces Trucking Association à propos de la pénurie de conducteurs. Ici encore, Terre-Neuve-et-Labrador ne dispose que de deux transporteurs pour faire venir des marchandises: Marine Atlantique et OceanEx. Nous dépendons énormément de l'industrie du camionnage pour l'approvisionnement en produits frais. Comme la province dispose d'une réserve de produits frais d'environ trois jours, elle est très vulnérable.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de témoigner. Je répondrai à vos questions avec plaisir.

• (0955)

La présidente: Merci beaucoup, madame Healey.

Nous accorderons maintenant la parole à M. Tilson.

M. David Tilson (Dufferin—Caledon, PCC): J'ai une question pour les deux témoins. Je voudrais savoir s'ils ont eu l'occasion d'examiner le nouvel Accord États-Unis-Mexique-Canada et s'ils pensent qu'il a une incidence dans les domaines du camionnage ou des transports.

Nous pourrions peut-être commencer par M. Picard.

•(1000)

M. Jean-Marc Picard: J'ai eu l'occasion de l'étudier brièvement. Un camion traverse la frontière en moyenne toutes les trois secondes; l'accord est donc très important pour notre industrie et notre domaine. Pour la première fois depuis longtemps, des entreprises du Canada atlantique ont fait provision de produits américains au cours des derniers mois, chose que nous n'avions pas vue depuis des années. Habituellement, elles font livrer les produits en temps opportun, car il est trop coûteux de faire des provisions.

Le nouvel accord atténue toutefois beaucoup l'anxiété, et nous espérons que les marchandises continueront de circuler sans trop de problèmes, de retards et de tarifs. Pour l'instant, nous n'avons pas entendu dire que l'accord aurait des répercussions néfastes; les activités se poursuivent donc comme d'habitude et les marchandises continuent de circuler.

M. David Tilson: Avez-vous été consultés?

M. Jean-Marc Picard: L'Alliance canadienne du camionnage l'a été.

M. David Tilson: Est-ce que certaines dispositions de l'ancien accord ne figurent pas dans le nouveau, et inversement?

M. Jean-Marc Picard: Pas à ce que je sache.

M. David Tilson: Madame Healey.

Mme Nancy Healey: Je n'ai pas eu l'occasion d'examiner le chapitre qui concerne le camionnage ou le transport. À cet égard, je prends bien des conseils de la Chambre de commerce du Canada, qui étudie les choses en détail. Je n'ai eu vent d'aucune inquiétude à ce sujet. Chose certaine, toute entrave à la circulation fluide des marchandises à la frontière serait fort préoccupante.

M. David Tilson: En ce qui concerne votre remarque sur la taxe sur le carbone, le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador subira certainement des pressions pour la mettre en oeuvre. Vous avez indiqué que vous vous opposiez à cette taxe.

Votre groupe a-t-il pris des mesures pour convaincre le gouvernement de ne pas l'appliquer?

Mme Nancy Healey: Oui, nous l'avons fait avec beaucoup de véhémence. Nous avons rencontré le premier ministre et plusieurs ministres pour exprimer nos inquiétudes à l'égard de la taxe sur le carbone. Nous avons demandé à obtenir des détails sur ce que la province comptait faire et sur la solution qu'elle proposait à Ottawa, mais nous n'avons obtenu aucune réponse. Nous avons ensuite présenté une demande d'accès à l'information pour obtenir des renseignements. Si la taxe est mise en oeuvre le 1^{er} janvier, nos membres disposeront de moins de deux mois et demi pour se préparer en vue des changements.

Nous savons, grâce aux recherches que nous avons reçues, que si nous suivons le modèle de l'Alberta, chaque ménage peut s'attendre à recevoir une facture de 750 à 850 \$ en plus de ce qu'il paie déjà.

Nous craignons que ce ne soit une ponction fiscale. Cette fin de semaine, j'ai entendu un ancien premier ministre avancer que puisque le gouvernement ne pouvait pas augmenter la TPS, il utilisait la taxe sur le carbone pour générer des revenus. J'aimerais voir une analyse coût-avantage sur la diminution des émissions de gaz à effet de serre que le gouvernement prévoit atteindre dans cette province pour chaque 10 \$ par tonne qu'il taxe. Nous ne disposons pas de cette information. Comme je l'ai indiqué, nous avons rencontré les ministres des Finances, des Ressources naturelles et de l'Environnement, ainsi que le premier ministre, mais nous n'avons malheureusement pas les détails. Nous sommes très déçus. Nous

devons maintenant nous tourner vers le gouvernement fédéral, lequel examine actuellement notre plan provincial pour évaluer les points vulnérables de l'économie de la province et l'incidence que la taxe sur le carbone aura sur cette dernière.

M. David Tilson: Le gouvernement de la province vous a-t-il donné à croire qu'il vous communiquerait les renseignements que vous demandiez sur la taxe sur le carbone? Visiblement...

Mme Nancy Healey: Jusqu'ici...

M. David Tilson: Désolé. Je voudrais terminer. Le gouvernement fédéral imposera manifestement un échecancier. Les élections s'en viennent, l'année prochaine: une chose est sûre, il exercera des pressions sur la province.

La province a-t-elle laissé entendre qu'elle vous communiquerait les renseignements très raisonnables que vous lui avez demandés?

Mme Nancy Healey: Non.

M. David Tilson: Je vous remercie.

La présidente: Merci, monsieur Tilson.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente. Je tiens à remercier les témoins d'être ici.

D'abord, une observation sur la tarification du carbone. Ne nous méprenons pas. Peu importe l'appellation, il existe déjà des taxes sur le carbone, parce qu'on refilé déjà les coûts de la pollution à tous les contribuables canadiens. Cette tarification du carbone vise à soulager le contribuable d'une partie de la pression, en faisant payer les pollueurs.

Cela étant dit, je conseille à la chambre de commerce de St. John's d'avoir cette discussion avec la province pour qu'elle fasse les bons investissements, en espèces ou dans des infrastructures, relativement aux coûts de la pollution.

Mais là n'est pas la question. Le sujet est les corridors commerciaux. Leur fluidité m'amène à interroger M. Picard sur le flux des échanges dans sa région, celle de l'Atlantique.

Nous avons vu l'Ouest, nous sommes dans le Centre et nous essayons d'aller aussitôt que possible dans l'Est. Je profite de votre présence pour entamer maintenant le sujet.

La première question, sur les goulets d'étranglement, où les voyez-vous? Ensuite, sur les possibilités du transport intermodal, n'avez-vous pas mentionné la route 55?

•(1005)

M. Jean-Marc Picard: La 185.

M. Vance Badawey: La 185.

Quelles discussions peuvent avoir lieu avec vos partenaires du transport intermodal pour assurer une intégration plus poussée du système logistique et du système de distribution? D'après vous, quels sont les investissements à faire, à part ceux qui iront dans cette route, pour effectivement l'assurer ou l'encourager?

M. Jean-Marc Picard: Nous rencontrons régulièrement les autorités du port de Halifax, par exemple, qui est en pleine croissance. Elles éprouvent de graves difficultés pour faire sortir les produits de ce terminal de Halterm. Le quart, peut-être, est transporté par camion, ce qui l'oblige à franchir une douzaine de kilomètres, par le centre-ville, avant d'atteindre la route, ce qui angoisse les fonctionnaires de la ville, visiblement les communautés et tout le reste, puisqu'il s'agit de 200 à 400 camions circulant chaque jour en direction de la mer. Voilà d'abord comment ça se pose.

Ensuite, elles examinent des moyens de pallier le problème: transport exclusivement ferroviaire jusqu'à une gare importante d'où partiraient camions et trains ou transport intermodal jusqu'à Moncton et camionnage ensuite.

Voilà les options qu'elles examinent aujourd'hui. Nous participons aux discussions pour assurer à tous les joueurs des règles équitables et justes.

La clé réside peut-être dans la 185, qui, sur 41 kilomètres, n'a pas de double chaussée partout.

M. Vance Badawey: Est-ce une route nationale canadienne ou une route binationale se rendant jusqu'aux États-Unis.

M. Jean-Marc Picard: Non. Elle se rend au Québec. Elle relie le Nouveau-Brunswick et le Québec. C'est la seule partie de l'autoroute entre Halifax et Toronto qui ne comporte pas quatre voies.

Ce petit tronçon empêche la circulation d'ensembles routiers longs, c'est-à-dire des doubles remorques de 53 pieds qu'on voit sur les routes. Il oblige à déteiler une remorque puis à la ratteler 40 kilomètres plus loin, ce qui prend beaucoup de temps. Mais, pour les transporteurs, ça reste plus efficace que d'envoyer deux camions-remorques de Halifax à Toronto.

Quand l'autoroute sera entièrement à double chaussée, le transport de marchandises en sera transformé de façon spectaculaire, tout comme le paysage de notre industrie, c'est le moins qu'on puisse dire.

Visiblement, tout ce que je peux dire sur la sortie des conteneurs de Halifax est que le goulet d'étranglement dans la ville est la priorité des priorités, parce que Halterm, par exemple, veut accueillir de plus gros navires, plus de volume. L'entreprise devra trouver des solutions, particulièrement en ce qui concerne le camionnage.

Le transport ferroviaire me semble sans problèmes. Le service du CN s'est amélioré ces dernières années, grâce à d'importants investissements dans la région. Dans l'Est, particulièrement en ce qui concerne le trafic sortant de Halifax, il s'est donné un coup de barre favorable aux améliorations. À Moncton aussi.

M. Vance Badawey: Cette discussion a lieu parce que les cloisons sautent et qu'on collabore à une intégration plus poussée de la logistique régionale de la distribution...

M. Jean-Marc Picard: Oui.

M. Vance Badawey: ... mais, de manière tout aussi importante, ça vise une rationalisation à l'échelle nationale.

M. Jean-Marc Picard: Nous avons entamé une grande partie de ces discussions avec le Québec et l'Ontario, relativement à la 185. En ce qui concerne le port de Halifax, eh bien, manifestement, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick y ont d'importants intérêts, également, parce que la majorité des transporteurs de marchandises depuis Halifax sont des deux provinces. Quatre ou cinq fois par année, nous nous rencontrons, pour ne pas être dépassés. En même temps, nous devons garder à l'esprit d'autres

questions — la pénurie de camionneurs, le journal de bord électronique, etc.

Tous les premiers ministres de l'est du pays sont donc au courant de ces initiatives et de ces préoccupations. Il est à espérer que les dossiers, particulièrement celui de la route 185, débloquent.

• (1010)

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Picard.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Merci à nos invités d'être parmi nous.

Je vais commencer par vous, monsieur Picard.

Depuis le début de cette étude, nous sommes à même, grâce aux témoignages entendus et aux visites que nous avons faites, de voir le rôle crucial de pivot que joue l'industrie du camionnage.

Quand chacun des ports propose d'apporter des améliorations à ses infrastructures pour pouvoir en faire davantage, il faut faire en sorte que la chaîne se poursuive jusqu'au bout. Or, selon les chiffres de l'Alliance canadienne du camionnage, l'âge moyen des camionneurs est d'environ 48 ans. Par conséquent, d'ici 2024, il pourrait manquer jusqu'à 48 000 camionneurs au sein de l'industrie canadienne.

Dans cette stratégie visant une plus grande fluidité dans le transport des marchandises, quel est le premier problème auquel il faudrait s'attaquer? Est-ce la pénurie de camionneurs? S'il n'y a pas de camionneurs et que les ports augmentent leur capacité, des bouchons vont quand même se créer.

M. Jean-Marc Picard: Cela ne s'applique pas seulement aux ports.

Le principal problème a trait aux conducteurs. Je dirais que leur âge moyen, dans la région atlantique, est plutôt de 52 ans.

Nous essayons de concevoir des stratégies en collaboration avec les responsables dans le domaine de l'immigration. Notre association a engagé quelqu'un ayant pour seul rôle d'aller dans les écoles pour parler aux étudiants de notre industrie, des emplois disponibles et des endroits où l'on peut suivre une formation de camionneur. Nous essayons de faciliter la tâche aux gens qui voudraient suivre une telle formation en vue d'occuper un emploi dans notre industrie. Nous essayons par tous les moyens de régler ce problème, mais cela n'avance pas vite.

M. Robert Aubin: Votre industrie fait le maximum, je n'en doute aucunement, parce que sa croissance en dépend.

La représentante de la chambre de commerce a parlé des écoles de pilotage et de la pénurie de pilotes. Vous attendez-vous à des mesures particulières du gouvernement fédéral qui pourraient vous aider à remédier à cette pénurie de main-d'oeuvre?

M. Jean-Marc Picard: Si le gouvernement nous aidait à financer la formation ou subventionnait des cours de sorte qu'il y ait rapidement des conducteurs prêts à l'emploi, c'est certain que nous ne serions pas contre.

Cependant, cela va plus loin que cela. L'industrie du camionnage est unique, et ce travail n'est pas pour tout le monde. Les compagnies commencent à s'adapter aux jeunes qui veulent entrer dans l'industrie, en leur accordant des accommodements. Par exemple, ils sont envoyés sur la route pendant moins longtemps que deux semaines, par exemple pour deux ou trois jours. Il y a aussi les salaires qui commencent à augmenter.

Certains clients ne demandent même pas quel taux exige le transporteur, mais plutôt s'il y a des conducteurs disponibles pour transporter leurs marchandises. Ils ne veulent même pas discuter du taux; ce sera le taux que ce sera. Ils veulent surtout s'assurer que le transporteur a des conducteurs disponibles. C'est là que nous en sommes. C'est du jamais vu dans notre industrie.

Le coût des produits augmentera considérablement, si l'industrie n'arrive pas à recruter suffisamment de conducteurs.

M. Robert Aubin: Dans cette nouvelle approche relativement aux conducteurs potentiels, y a-t-il également des mesures qui permettraient d'augmenter le pourcentage de conductrices?

M. Jean-Marc Picard: Nous faisons beaucoup d'efforts pour attirer des femmes et des jeunes dans notre industrie. C'est tout nouveau pour nous. Nous ne tournons le dos à personne. Notre conseil qui s'occupe des ressources humaines, en Nouvelle-Écosse, a de très bons programmes pour attirer des femmes dans l'industrie. Dans notre coin, les chiffres commencent à monter à ce chapitre. Je sais que des efforts sont aussi faits à l'échelle nationale.

Nos meilleurs conducteurs sont des hommes âgés de 71 ans. Cela n'a pas d'allure. Il faut vraiment qu'il y ait un grand changement dans la campagne de recrutement de jeunes.

M. Robert Aubin: J'espère qu'à très court terme, vous allez trouver ou nous allons contribuer à vous aider à trouver des solutions pour remédier à cette pénurie.

Je vais maintenant aborder un autre aspect.

S'il y a augmentation du trafic parce que les ports grossissent, il y aura plus de camions sur la route. Votre industrie a-t-elle une approche environnementale? Par exemple, je pense au Groupe Robert, au Québec, qui a remplacé toute sa flotte de véhicules au diésel par des véhicules au gaz naturel. Est-ce un projet parmi tant d'autres ou votre association s'est-elle vraiment donné pour ligne directrice de faire du camionnage plus vert?

• (1015)

M. Jean-Marc Picard: Le Groupe Robert a donné un très bel exemple en optant pour le gaz naturel pour 150 de ses camions. Par contre, cette technologie n'est pas complètement au point, et le rendement du capital investi n'est pas encore au rendez-vous. Un camion au gaz naturel coûte à peu près 85 000 \$ de plus. Il faut vraiment disposer d'épargnes importantes pour faire un investissement de ce genre.

Pour notre part, nous sommes à la merci des manufacturiers. Nous ne pouvons qu'acheter ce qu'ils veulent nous vendre, et en ce moment ce sont des moteurs au diésel. Par contre, l'industrie a vraiment fait un effort pour réduire sa consommation de diésel. Il y a ce qu'on appelle les

[Traduction]

jupes latérales de remorque.

[Français]

À l'arrière, il y a

[Traduction]

les groupes auxiliaires de bord.

[Français]

Il y a aussi les pneus à bande large. Tous ces mécanismes aident à réduire la consommation de diésel. Je dirais que cette réduction peut parfois atteindre 10 %.

Il y a aussi les trains routiers, dont je parlais tantôt. Si l'on termine l'aménagement de quatre voies dans le dernier tronçon de 40 kilomètres de la route, on va voir plus de trains routiers. Utiliser un train routier équivaut à retirer un camion entier de nos routes.

Ce sont des mesures que nous prenons, mais qui ont un prix. Si nous faisons un investissement, il faut qu'il y ait un rendement. Toutefois, si les manufacturiers commencent à produire autre chose que des moteurs au diésel, il est certain que quelqu'un va en faire l'essai. On verra si cela fonctionne.

M. Robert Aubin: Est-ce que dans cette chaîne...

[Traduction]

La présidente: Je suis désolée, monsieur Aubin. Merci beaucoup.

Merci beaucoup, monsieur Picard.

Monsieur Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

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

Monsieur Picard, je vais vous poser une autre question sur la pénurie. Est-elle due aux conditions de travail, notamment aux heures qui doivent être investies, ou aux salaires qui sont payés?

M. Jean-Marc Picard: C'est peut-être une combinaison des deux.

En ce moment, le salaire moyen d'un conducteur de camion est d'environ 55 000 \$ dans la région de l'Atlantique. J'en connais toutefois qui gagnent jusqu'à 80 000 \$ ou 90 000 \$. Comme les conducteurs sont payés en fonction du millage, ils doivent conduire beaucoup. Par contre, les conditions de travail commencent à changer. Lors de nos réunions nationales, qui ont lieu deux fois par année, c'est le sujet numéro un. Certains disent payer des heures supplémentaires, d'autres disent payer leurs conducteurs à l'heure.

Les compagnies commencent à changer leurs pratiques, et comme les conducteurs recherchent ces nouveaux avantages, cela aide les compagnies à garder leurs conducteurs actuels. Il faut dire que le recrutement n'est pas facile, alors offrir de nouveaux avantages aide les compagnies à garder leurs conducteurs actuels. Elles offrent de meilleurs régimes de pension, des avantages sociaux et beaucoup de primes fondées sur la façon dont les conducteurs conduisent. Par exemple, on détermine s'ils conduisent de façon agressive ou non. S'ils économisent beaucoup de diésel, on leur offre des primes à la fin du mois.

Les conditions changent assez radicalement. Bien sûr, ce n'est pas tout le monde qui fait des changements, mais la vague commence à se faire sentir.

M. Angelo Iacono: En moyenne, combien d'heures par semaine les conducteurs travaillent-ils?

M. Jean-Marc Picard: Je dirais 60 heures.

M. Angelo Iacono: Considérez-vous aussi les véhicules autonomes? Est-ce que ce serait une solution pour vous?

M. Jean-Marc Picard: Évidemment, c'est quelque chose que nous envisageons. Nous ne nous attendons pas à ce que les véhicules se conduisent entièrement de façon autonome. Déjà, dans notre industrie, un conducteur peut lâcher le volant une heure à la fois, l'arrêt et l'accélération peuvent se faire sans intervention, il y a beaucoup de capteurs et de caméras tout autour des camions. Tout cela facilite vraiment la tâche des conducteurs. Pour ma part, j'utilise cela comme un atout lors du recrutement, surtout chez les jeunes. C'est incroyable, toute la technologie qu'on peut trouver à bord d'un camion aujourd'hui. En outre, tous ces capteurs et ces caméras rendent les camions plus sécuritaires. C'est encourageant.

Les choses vont vite en ce moment, tout change, mais nous considérons que c'est très avantageux pour notre industrie, non seulement parce que la sécurité est accrue, mais aussi parce que cela favorise le recrutement.

M. Angelo Iacono: Les provinces de l'Atlantique ont publié leur stratégie en matière de transport, qui s'intitule « La voie à suivre: La Stratégie de transport du Canada atlantique 2008-2018 ». On y souligne l'interdépendance des provinces, particulièrement dans le domaine des transports.

Monsieur Picard, où en est cette interdépendance en matière de transport et quels progrès avez-vous pu constater?

• (1020)

M. Jean-Marc Picard: Notre industrie est un peu particulière: chaque transporteur est assujéti à la réglementation fédérale, par contre sa mise en application relève de la province. C'est donc un peu difficile à gérer. Nous suivons tous le Code national de sécurité et la réglementation quant aux heures de service, mais c'est la province qui est responsable de la mise en application de la réglementation pour nos flottes.

À cet égard, nous aimerions que plus de choses soient gérées à l'échelle nationale plutôt que provinciale. Ce serait plus uniforme. La réglementation touchant les poids et les dimensions est gérée par les provinces, et cela change d'une province à l'autre. Pouvez-vous imaginer la situation dans le cas où l'on traverse cinq provinces? Il faut tenir compte de la réglementation de chacune de ces provinces en matière de poids et de dimensions. Ce mélange d'information peut être difficile à comprendre. C'est pourquoi nous aimerions qu'il y ait plus d'uniformité, à l'échelle nationale, concernant les poids et les dimensions, d'abord, mais aussi à l'égard des heures de service.

M. Angelo Iacono: Vous suggérez une harmonisation, est-ce bien cela?

M. Jean-Marc Picard: Oui. Nous avons des comités en place et nous travaillons actuellement sur certains dossiers, mais c'est long et les choses n'avancent pas vite. Par contre, nous réalisons des progrès d'une année à l'autre.

M. Angelo Iacono: Quelles sont les priorités actuelles liées au transport routier dans les provinces de l'Atlantique?

M. Jean-Marc Picard: Je dirais que le manque de chauffeurs est notre défi numéro un, suivi du réaménagement à quatre voies de la route 185. Nous sommes en compétition avec l'Ouest canadien pour le recrutement d'employés. Nous aimerions évidemment ranimer l'économie dans l'Atlantique, mais il s'agit certainement d'un rôle que nos gouvernements peuvent jouer.

La taxe sur le carbone fait aussi partie des choses que nous envisageons. Par contre, c'est un peu une zone grise en ce moment, car nous ne savons pas trop ce qui se passe. Il y a eu des progrès l'an

dernier, mais on dirait que plus personne n'en parle. Nous aurions aimé voir de ce côté-là aussi une approche nationale et donc plus uniforme, ce qui aurait été mieux pour notre industrie. Or, comme nous l'avons entendu plus tôt, il faudrait que cette taxe n'ait aucune incidence sur les recettes et qu'elle nous laisse investir dans des technologies permettant de réduire notre empreinte carbone.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Bratina.

M. Bob Bratina: Monsieur Picard, je vous remercie sincèrement pour votre bon mot retentissant pour les hommes de plus de 70 ans. Je l'apprécie.

M. Jean-Marc Picard: Ce sont nos meilleurs camionneurs.

M. Bob Bratina: À propos, je connaissais bien feu John Donoval, qui voulait obtenir une franchise de la Ligue canadienne de football à Halifax, pour les « Atlantic Schooners ». Vous vous souvenez sans doute de lui.

M. Jean-Marc Picard: Oui.

M. Bob Bratina: Y a-t-il, dans l'industrie du camionnage de la côte, des joueurs désireux de monter dans cette ligue?

M. Jean-Marc Picard: Pas de danger!

M. Bob Bratina: Le ballon pourrait circuler de camion à camion.

Je voudrais en savoir un peu plus sur l'infrastructure des transports, un enjeu pour nous. Un sujet qui revient continuellement sur le tapis est la méthode de construction des routes. Il y a aussi les carrefours giratoires. Avez-vous des idées, par exemple, pour améliorer la fluidité? Croyez-vous que les carrefours giratoires l'améliorent?

M. Jean-Marc Picard: Ils ne bloquent pas la circulation. C'est un peu plus délicat pour les gros véhicules commerciaux, particulièrement quand une automobile prend l'intérieur avec un camion. Il faut être prévenu, parce que les voitures, partout, arrivent de nulle part. Je pense que ça devrait faire partie des cours pour l'obtention du permis de conduire de catégorie 5. Le détenteur devrait savoir manoeuvrer sa voiture quand un véhicule commercial se trouve dans le carrefour giratoire.

La réciproque est vraie pour nous. Les carrefours giratoires bien conçus et assez grands ne présentent aucune difficulté pour nous. Je l'ai dit: ils assurent la fluidité de la circulation, mais il faut être sensibilisé aux difficultés qu'ils présentent.

• (1025)

M. Bob Bratina: L'autre problème qui est apparu dans ma région est le manque de routes pour les très gros véhicules, à cause de l'étalement urbain et ainsi de suite. Est-ce qu'on en parle dans votre monde?

M. Jean-Marc Picard: Oui. En Europe, les chargements de dimensions excédentaires peuvent franchir les carrefours giratoires sans virage. Nous voudrions qu'il en soit de même ici, parce que certains de ces emplacements ne sont pas assez grands pour que ces chargements y roulent. Je sais que les municipalités leurs donnent toutes les mêmes dimensions, mais leur position serait peut-être à réviser pour ces chargements.

M. Bob Bratina: Madame Healey, pourriez-vous formuler des observations sur le changement climatique dans votre région? La tarification du carbone et la pollution vous préoccupent. Je le comprends, mais qu'en est-il du changement climatique et de ses éventuels effets dans votre région?

Mme Nancy Healey: Actuellement, les vents peuvent atteindre 100 kilomètres à l'heure et nous pouvons recevoir de 40 à 50 millimètres de pluie en quatre à cinq heures. Ma région, Terre-Neuve-et-Labrador, recevra plus de vent et de pluie. En fait, c'est arrivé. L'année dernière, le vent a endommagé mon toit. Je comprends et nous comprenons que le monde change. Nous devons agir maintenant.

Je voudrais voir la preuve qu'une taxe sur le carbone permettra d'abaisser les émissions de gaz à effet de serre de ma région et du Canada atlantique. Nos émissions se trouvent déjà aux niveaux de 1990. L'un de nos sujets d'inquiétude est qu'on a déjà entamé des négociations avec certaines des industries les plus importantes et les plus polluantes de la province pour les exempter, ce qui fera surtout écoper les PME. C'est une hypothèse, mais ça découle de certains renseignements que nous avons.

Encore une fois, nous sommes très inquiets de ne pas connaître les détails des projets de ma province concernant la tarification du carbone et des sommes qui iront vraiment à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les graphiques montrent bien la minuscule contribution du Canada atlantique et de la province, en particulier, à nos émissions.

Je crois que nous devons tous contribuer à l'effort. Le Canada, qui est un chef de file mondial, doit contribuer à l'effort et donner l'exemple, mais nous savons tous que l'immense majorité des gaz à effet de serre provient de la Chine et de l'Inde. J'ignore dans quelle mesure le changement des comportements au Canada influera vraiment sur le reste du monde. De mon point de vue, un point de vue de conduite, ça m'est impossible, mais je crains que cette taxe ne soit une affaire juteuse. Elle ne changera pas nécessairement les comportements et elle ne réduira pas les émissions de gaz à effet de serre comme il se doit.

M. Bob Bratina: Je crois, d'après mon expérience, que les très grandes entreprises polluantes ne peuvent pas changer d'un coup. Elles doivent procéder graduellement, d'où l'impression que, malheureusement, les petits paient pour tout et qu'on accorde un répit aux gros. La tarification du carbone imposé à tous détruirait presque les gros.

Convendez-vous que c'est ce qui arriverait? Si nous allons dans cette direction, les problèmes des très grandes entreprises diffèrent de ceux des petites entreprises.

Mme Nancy Healey: Bien sûr, mais qu'est-ce qu'un...

La présidente: Nous avons seulement le temps pour une courte réponse de qui voudrait répondre.

Monsieur Picard, voulez-vous répondre?

M. Jean-Marc Picard: Absolument, il a raison. Nous sommes à la merci des fabricants et nous essayons toujours de participer à l'effort en installant plus d'appareils sur les camions pour réduire

notre consommation de carburant. En fin de compte, est-ce une course à l'argent ou est-ce que ça changera les comportements? Il faut prendre du recul par rapport à notre stratégie de tarification du carbone.

La présidente: La parole est à Mme Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à nos témoins. J'ai apprécié vos témoignages.

Madame Healey, dans vos remarques et votre témoignage, je pense que vous avez répondu à toutes les questions que j'aurais pu vous adresser. Je questionnerai donc M. Picard.

Mon fils et mon mari ont des permis de catégorie 1, et ils ont été des salariés de l'industrie du camionnage. Je dois avouer que nous avons discuté de certaines des difficultés qu'éprouve cette industrie, mais vos statistiques sur la pénurie de camionneurs sont alarmantes.

Abordons un sujet qui préoccupe beaucoup d'entre nous, depuis l'hécatombe des Broncos de Humboldt. On a répété les appels aux gouvernements pour qu'ils rendent obligatoire la formation des chauffeurs de semi-remorques. Comme on pouvait s'y attendre, le gouvernement de la Saskatchewan a réagi presque immédiatement pour annoncer la mise en oeuvre de mesures en ce sens.

Pouvez-vous formuler des observations sur le rôle que l'industrie du camionnage destine, le cas échéant, au gouvernement fédéral dans l'amélioration de la sécurité du camionnage et la formation des camionneurs.

• (1030)

M. Jean-Marc Picard: Actuellement, la sécurité dans notre industrie est rigoureusement réglementée, mais, encore une fois, ça se ramène dans tous les cas à l'application des règlements. Je dirais d'abord qu'il faut commencer par la formation obligatoire. Ces trois dernières années, j'ai rencontré des représentants de nos quatre gouvernements pour essayer de la mettre en oeuvre. Nous continuons d'insister dans nos efforts.

On ne peut jamais trop former quelqu'un, mais le minimum serait de 12 semaines, ce qu'offrent aujourd'hui les écoles de conduite. La plupart des transporteurs, aujourd'hui, après ces 12 semaines, pour être sûrs que les camionneurs sont prêts à prendre la route, en ajoutent 4, pendant lesquelles un mentor les accompagne. Nous faisons donc diligence.

Toute infraction laisse non seulement une marque dans le dossier de la compagnie, mais aussi dans celui du camionneur. Elle éclabousse toute... S'il y en a trop, ça signifie un audit de la compagnie. À cet égard, nous sommes l'objet d'une surveillance réglementaire très rigoureuse. Visiblement, les compagnies qui n'en font pas assez ou qui sont sans service ou responsable de la sécurité devraient en avoir. Il en reste une minorité.

Le gouvernement fédéral doit-il faire plus? J'ignore s'il reste quelque chose à faire. Ça incombe beaucoup, aujourd'hui, aux compagnies et aux provinces. J'aime, personnellement, que la formation soit rendue obligatoire, dans un premier temps, et je voudrais que le métier de camionneur se spécialise, ce qui n'est pas encore le cas. Les camionneurs ont de très nombreuses responsabilités, notamment les masses transportées, le code national de sécurité à suivre et les inspections à faire. Ça ne s'arrête jamais. La non-spécialisation de notre métier m'époustoufle, alors qu'il est impossible de se faire couper les cheveux par un coiffeur qui ne serait pas spécialisé.

Nous ne voulons pas d'autres accidents comme celui-là. La masse de technologies qui aideront notre industrie, par exemple les caméras et les capteurs, est de bon augure. J'ai testé moi-même des camions dont le chauffeur me parlait, pendant qu'une automobile s'arrêtait devant nous, et le camion s'est arrêté instantanément, grâce à la technologie dont était muni le devant du véhicule. Peut-être que le caractère obligatoire de cette technologie et le fait d'en affirmer la nécessité pour les compagnies qui achètent un véhicule neuf...

L'avenir s'annonce prometteur, mais, comme je l'ai dit, une grande partie des responsabilités repose sur les épaules des transporteurs et des provinces. Indéniablement, nous n'arrêterons pas d'exercer des pressions sur les provinces de l'est du Canada pour qu'elles rendent la formation obligatoire. Ça c'est sûr.

Mme Kelly Block: J'ai une minute. Je serai très brève.

Vous avez mentionné le rôle des provinces. Mon fils a travaillé pour une entreprise de camionnage de la Saskatchewan, mais il est déménagé en Colombie-Britannique où il était responsable de la logistique au port de Vancouver et même au port de Seattle. Je me demande si vous pourriez nous parler brièvement des problèmes auxquels sont confrontées les entreprises pour traverser le pays et pour gérer les différentes règles et réglementations dans les différentes provinces, et si cela crée des défis pour votre industrie.

• (1035)

M. Jean-Marc Picard: Absolument. Nous avons besoin d'une meilleure uniformité en tant qu'industrie pour ce qui est de nos règles relatives aux poids et aux dimensions. En ce qui concerne le Code canadien de sécurité, comme je l'ai dit, il est assez bien réglementé mais appliqué au niveau provincial, ce qui fait que nous devons respecter un méli-mélo de règlements. Par exemple, si nous embauchons un immigrant qui ne connaît pas notre pays, il doit se familiariser non seulement avec la langue et les routes mais aussi avec tous les règlements des différentes provinces qu'il traversera et ceux des États-Unis. C'est très difficile. Nous embauchons des gens et c'est tout ce qu'ils font: ils s'assurent que tout est en règle dans chaque province afin que les marchandises puissent être livrées.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Picard.

Madame Mihychuk.

L'hon. MaryAnn Mihychuk: Merci beaucoup.

Je vous remercie de me donner l'occasion de poser quelques questions. Elles vont porter sur les taux de participation des Autochtones du Canada atlantique et des femmes dans l'industrie. Nous savons que le taux de participation global est très bas dans la région de l'Atlantique.

Avant d'envisager de faire venir des travailleurs étrangers, nous avons pour but au Canada d'employer tous les Canadiens. Je sais qu'environ 3 % des camionneurs sont des femmes. Quels programmes votre association a-t-elle mis en oeuvre pour accroître ce taux de participation?

M. Jean-Marc Picard: Nous avons établi un partenariat avec le Conseil des ressources humaines en camionnage du secteur de l'Atlantique en Nouvelle-Écosse, qui a un programme pour attirer les femmes dans l'industrie. Il a différentes stratégies en place pour attirer les femmes et a accompli beaucoup de progrès, pour être honnête. Il tient une conférence chaque année et invite de nouvelles camionneuses à prendre la parole, notamment. Ce sont de petits pas, mais nous voyons des progrès. Ce n'est pas facile. Là encore, nous devons faire mieux pour nous rendre dans des régions où nous ne sommes encore jamais allés pour discuter avec des candidates éventuelles.

Il en va de même pour les Autochtones. J'ai pressenti en fait quelques représentants pour participer à une réunion du conseil pour qu'ils discutent avec les membres et examinent ce qu'ils peuvent faire de plus pour attirer des gens.

L'an dernier, nous avons eu deux classes entières de 12 personnes, qui ont toutes obtenu leur diplôme. Je suis certain qu'elles travaillent quelque part aujourd'hui.

L'hon. MaryAnn Mihychuk: Je sais qu'il y a près de 34 000 Autochtones en Nouvelle-Écosse. De ce nombre, combien sont employés par l'industrie du camionnage?

M. Jean-Marc Picard: Je n'ai pas ce chiffre.

L'hon. MaryAnn Mihychuk: Est-ce que ce serait très bas? Quel serait le pourcentage?

M. Jean-Marc Picard: Ce serait probablement un faible pourcentage.

L'hon. MaryAnn Mihychuk: L'industrie a-t-elle relevé les obstacles?

Dans l'Ouest canadien, c'est les casiers judiciaires et le fait que la majorité des gens n'ont pas de permis de conduire, car ce n'est pas une exigence dans les réserves.

M. Jean-Marc Picard: Quelques-uns de nos obstacles sont évidemment... Il y a les tests de dépistage de drogues et d'alcool et les casiers judiciaires. La majorité des camionneurs se rendront aux États-Unis et ne pourront pas traverser la frontière. La majorité des entreprises, 99 % d'entre elles, vont aux États-Unis car le gros de leur chiffre d'affaires est là-bas. C'est le premier obstacle.

Il y a aussi l'obtention de financement pour la formation. C'est toujours un problème de taille. Nous travaillons avec notre gouvernement provincial à essayer d'éliminer cet obstacle ou d'alléger une partie de ce fardeau en offrant des prêts ou des bourses, notamment. Cette solution a fonctionné dans certains cas.

Le Conseil des ressources humaines en camionnage a vraiment fait du bon travail pour offrir du financement pour certaines de ces classes.

Dans cette optique, cela limite les gens dans une certaine mesure. Mais nous ne nous arrêtons pas là. Nous continuons d'exercer des pressions, car comme la dame l'a dit plus tôt, nous avons désespérément besoin de camionneurs.

L'hon. MaryAnn Mihychuk: Il y aurait une belle occasion pour les femmes et les Autochtones de devenir camionneurs, si nous pouvons éliminer les obstacles.

Merci.

M. Jean-Marc Picard: J'ai assisté à une conférence il n'y a pas si longtemps où les participants parlaient tous du secteur minier et des sables bitumineux. Je me suis levé et j'ai dit que notre industrie est à la recherche de camionneurs. J'ai établi une foule de contacts avec des collectivités autochtones qui m'ont téléphoné directement pour que des membres de leurs collectivités suivent la formation.

Nous faisons ce que nous pouvons en tant qu'industrie.

• (1040)

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant entendre M. Liepert.

M. Ron Liepert: Merci.

On m'a donné l'occasion de poser une question, mais je vais essayer d'en poser deux. Il devrait être possible d'y répondre brièvement.

Plus tôt, vous avez parlé des technologies qui existent, et c'était en réponse à une question de mon collègue sur l'accident à Humboldt.

Y a-t-il une technologie de nos jours munie d'un GPS qu'un conducteur pourrait programmer dans le camion et qui lui indiquerait où les panneaux d'arrêt sont situés ou qui arrêterait le camion?

M. Jean-Marc Picard: Non.

M. Ron Liepert: D'accord. Merci.

Demain est la journée officielle de la légalisation de la marijuana.

M. Jean-Marc Picard: C'est une grande préoccupation pour nous.

M. Ron Liepert: Dites-nous-en un peu plus à ce sujet.

M. Jean-Marc Picard: L'application de la loi est une préoccupation. Il y a 200 000 camionneurs au pays et peut-être 50 000 mécaniciens qui travaillent sur les camions.

La majorité de nos entreprises ont des politiques relatives à la drogue et à l'alcool, car elles procèdent à des tests de dépistage depuis longtemps si leurs camionneurs traversent la frontière. Mais ces politiques ne prennent pas vraiment en considération la marijuana. Comment allons-nous procéder à des tests de dépistage, et à quel moment les conducteurs ont-ils les facultés affaiblies?

Nous discutons du sujet dans nos réunions depuis deux ans maintenant. C'est une immense zone grise. Nous avons convoqué des spécialistes et des experts en la matière.

Certains entreprises prennent position et disent, « Nous allons tester tout le monde, que ce soit la femme de ménage ou le camionneur, et si nous dépistons des traces de substance dans votre organisme, vous ne travaillerez plus ici ».

Lorsqu'il y a une pénurie de main-d'oeuvre, c'est une situation encore plus difficile à gérer.

M. Ron Liepert: Merci.

La présidente: Il vous reste une minute. M. Tilson a une question.

M. David Tilson: À ce sujet, je pense que c'est le Service de police de Toronto qui a annoncé que les agents de police ne peuvent pas consommer du tout de cannabis pendant 28 jours. C'est un mois.

M. Jean-Marc Picard: Il reste dans votre organisme pendant un mois, apparemment. Voilà pourquoi.

M. David Tilson: Oui, et évidemment, c'est bien, surtout dans l'industrie du camionnage. Formulez-vous des recommandations aux entreprises, ou les obligerez-vous à imposer des exigences semblables?

M. Jean-Marc Picard: Nous le faisons. Nous leur disons de solliciter des conseils, que ce soit d'un avocat ou d'experts, sur les types de politiques qu'elles devraient avoir en place. Nous leur disons d'être très strictes et diligentes dans les politiques qu'elles instaureront.

De nombreuses entreprises ont ces politiques actuellement, mais ce qui nous préoccupe également, c'est l'application de la loi et la façon dont les choses se dérouleront.

M. David Tilson: Avez-vous réfléchi à cela? Nous venons de parler de la terrible collision à Humboldt, pas que le cannabis était nécessairement en cause. Je ne le sais pas. On peut entrevoir des problèmes potentiels pour l'industrie du camionnage, même juste pour ce qui est des relations publiques.

M. Jean-Marc Picard: Tout à fait. Nous partageons la route avec des milliers de piétons et de voitures chaque jour, alors oui, nous devons en être très conscients et nous assurer d'avoir des politiques strictes en place. À l'heure actuelle, nous devons compter sur les propriétaires de ces entreprises pour mettre en place ces politiques.

La présidente: Merci beaucoup.

Merci à nos témoins. Les renseignements que vous avez fournis nous ont été très utiles et ont certainement suscité beaucoup d'intérêt des membres et les ont amenés à poser des questions supplémentaires.

Merci à tous nos étudiants. J'espère que vous avez aimé les deux heures que vous avez passées avec nous ce matin.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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