



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 114 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 18 octobre 2018

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le jeudi 18 octobre 2018

• (0845)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement.

Bienvenue à tous. Ce matin, nous poursuivons notre étude de la stratégie canadienne en matière de transport et de logistique. Bienvenue à nos témoins.

Nous accueillons Debbie Zimmerman, membre du conseil d'administration de la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority, ainsi que Stan Korosec, directeur des Relations gouvernementales canadiennes de la Detroit International Bridge Company et Nick McGrath, conseiller municipal de Labrador City.

Merci beaucoup.

Madame Zimmerman, voulez-vous commencer?

Mme Debbie Zimmerman (membre du conseil, Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority): Merci beaucoup.

Bonjour à tous et merci de m'avoir invitée à m'adresser à vous aujourd'hui.

Je suis la présidente-directrice générale de la Grape Growers of Ontario et je siége également au conseil d'administration de la Buffalo and Fort Erie Peace Bridge Authority, qui possède et exploite à la fois le Peace Bridge et les postes de douane au Canada et aux États-Unis. Avant d'occuper ces fonctions, j'ai été conseillère régionale de la municipalité de Grimsby et j'ai aussi rempli deux mandats de présidente du gouvernement régional, de 1997 à 2003, ce qui me semble très lointain.

À l'heure actuelle, l'autoroute Queen Elizabeth Way, ou la QEW, est le seul corridor de commerce et de tourisme de la région du Niagara. Elle permet d'atteindre quatre ponts internationaux reliant le Canada aux États-Unis, soit le pont Peace Bridge, le pont Lewiston-Queenston, le pont Rainbow et le pont Whirlpool. En 2017, la QEW s'est classée au deuxième rang au Canada pour ce qui est du débit de véhicules commerciaux et de véhicules de tourisme. On a répertorié près de 10 millions de passages de voitures et près de 2 millions de passages de camions commerciaux.

Environ 85 % de toutes les marchandises échangées entre les États-Unis et le Canada sont transportées par voie terrestre — par camion ou par train —, et 54 % de toutes les marchandises qui transitent entre les États-Unis et le Canada sont transportées par camion. Le trafic dans le corridor de l'autoroute QEW représente 37 % du nombre de camions entrant au Canada et environ 80 milliards de dollars en échanges bilatéraux chaque année.

Les marchandises transitant par le corridor de la QEW sont de nature beaucoup plus diversifiée que celles circulant dans d'autres

corridors commerciaux, car l'autoroute Queen Elizabeth Way est aussi une autoroute de banlieue ainsi que la principale voie d'accès touristique reliant la région du Grand Toronto aux attractions de Niagara Falls, à nos établissements vinicoles de la région du Niagara, bien sûr, de même qu'aux plages de Port Colborne et Fort Erie, et à l'ouest de l'État de New York et à la région de Buffalo.

Pour réduire cette congestion, nous sommes et je suis depuis longtemps en faveur du concept appelé corridor commercial du centre de la péninsule. On en parle depuis de nombreuses années. En 2001, l'Ontario a réalisé une ébauche d'évaluation des besoins en transport de la péninsule du Niagara afin d'examiner les enjeux, les possibilités et les solutions de rechange actuels et futurs en matière de transport. Cette évaluation a permis de conclure qu'il faudrait une capacité de transport supplémentaire importante de la péninsule jusqu'à la région du Grand Toronto et que celle-ci relierait le sud de l'Ontario à l'est des États-Unis, y compris les villes de Boston et de Washington D.C.

La région de Niagara est située à moins d'une journée de route de plus de 44 % de ce que nous appelons la région de BosNYWash, aux États-Unis. Nous devons prendre en considération le volume annuel des échanges commerciaux. Le plan de croissance de 2006 pour la région élargie du Golden Horseshoe indiquait que les futurs corridors de transport reliant la région du Niagara à la région du Grand Toronto sont essentiels pour appuyer la vision à long terme de la province.

La majorité des marchandises liées au commerce entre le Canada et les États-Unis sont transportées par train et par camion. L'autoroute QEW est la principale voie rapide reliant Niagara et la région du Grand Toronto. Le transport de marchandises dans ce corridor commercial devrait augmenter de 3 à 6 % par année, ce qui augmentera la pression sur cette route existante. L'efficacité du réseau de transport est essentielle au commerce international dans la région du Niagara et à la santé économique des collectivités, de la province et du pays. En fait, je ne me souviens pas qu'au cours des 15 dernières années, nous ayons construit une autoroute au Canada, où que ce soit. Je pense que c'est ce manque d'infrastructure de transport qui nous désavantage par rapport à nos partenaires commerciaux.

Un corridor commercial permettrait non seulement d'éliminer la pression exercée sur l'autoroute QEW et de réduire les goulots d'étranglement aux postes frontaliers, mais aussi d'attirer de nouvelles entreprises et de nouveaux emplois à Niagara, à Hamilton et dans la région du Grand Toronto. Niagara, comme nous le savons, est une attraction touristique clé, particulièrement Niagara Falls. Je dois ouvrir une parenthèse pour dire que, comme je travaille dans le domaine du vin, il ne faut pas oublier nos établissements vinicoles. Nous sommes également un secteur agrotouristique clé, y compris l'industrie vinicole, qui continue de croître. Nous sommes presque étouffés par notre succès.

●(0850)

Surtout, ce que nous avons à Niagara, ce sont des possibilités terrestres, ferroviaires, aériennes et routières. En fait, les terres qui entourent le canal Welland créent cette fluidité. Le canal fait partie d'un corridor de commerce terrestre, une plaque tournante intermodale qui crée d'énormes possibilités économiques simplement en raison de l'assise territoriale autour du canal.

Chaque année, le nombre de touristes qui visitent la région de Niagara augmente. En fait, selon un rapport récent, les vignobles de Niagara ont accueilli 2,4 millions de visiteurs en 2015. En plus de visiter les établissements vinicoles, la majorité des touristes séjournent dans un hôtel ou un gîte touristique local et fréquentent les restaurants, les boutiques et les points d'intérêt de la région, ce qui génère des retombées économiques annuelles liées au tourisme de 847 millions de dollars pour la province.

Les retombées économiques de l'industrie vinicole nationale se chiffrent à plus de 9 milliards de dollars par année. Lors d'une récente table ronde avec le ministre provincial du Tourisme, les intervenants de l'industrie du raisin et du vin ont fait remarquer que l'infrastructure des transports et la congestion continuent d'être des obstacles au succès du tourisme dans la région de Niagara. En tant qu'économie axée sur le commerce et le tourisme, les investissements dans l'infrastructure routière de Niagara sont essentiels.

En réfléchissant à la croissance du pays, j'ai été frappée de constater que la dernière fois que nous avons eu quelque chose à célébrer remonte au jour où nous avons enfoncé le clou en or du chemin de fer transcanadien. Honnêtement, je crois que, depuis ce temps, nous n'avons pas vu le genre d'investissement dans les infrastructures dont nous avons besoin pour bâtir de nouvelles routes, des chemins de fer et, surtout, pour raccorder ces routes en vue de l'avenir. À Niagara, nous avons la chance d'avoir le canal Welland.

J'espère que ces commentaires vous seront utiles dans vos délibérations sur les futurs corridors commerciaux.

Merci beaucoup.

La présidente: Merci, madame Zimmerman.

Nous passons maintenant à M. Korosec.

M. Stan Korosec (directeur, Relations gouvernementales canadiennes, Ambassador Bridge, Detroit International Bridge Company): Bonjour, madame la présidente et membres du Comité. Je suis heureux d'avoir la chance de m'adresser à vous ce matin.

Comme vous le savez, le pont Ambassador est le poste frontalier international le plus fréquenté entre le Canada et les États-Unis. Au cours de l'année civile 2017, plus de 4,3 millions de voitures et 2,5 millions de camions l'ont traversé, dans les deux directions. Bien que cela puisse paraître impressionnant, le trafic total sur notre pont a diminué de 44 % par rapport à l'an 2000.

Je vais vous parler un peu de moi. Je suis né et j'ai grandi à Windsor, en Ontario, et j'ai obtenu un baccalauréat en commerce de l'Université de Windsor. J'ai travaillé deux ans comme agent d'immigration, 18 ans au sein de la Police provinciale de l'Ontario et 10 ans en tant que vice-président des opérations au pont Blue Water, à Samia. J'occupe mes fonctions actuelles depuis les cinq dernières années. Vous pouvez voir que la frontière et le transport ont occupé une grande partie de ma vie professionnelle. J'ai vu et vécu de nombreux événements qui ont touché notre système de transport et notre frontière.

Pour ceux qui nous regardent à la maison, je signale que je passe à la page suivante.

J'aimerais vous faire part d'un problème. Comme vous le savez, en septembre 2017, nous avons obtenu un permis en vertu de la Loi sur les ponts et tunnels internationaux pour construire une nouvelle travée de six voies adjacente à l'actuel pont Ambassador. Cet investissement privé d'une valeur d'environ 500 millions de dollars s'ajoute aux 500 millions de dollars déjà consacrés à la préparation du projet.

Le permis que nous avons obtenu était assorti de 28 conditions. Nous trouvons qu'une des conditions dont je veux vous parler, comme je l'ai fait brièvement à Niagara Falls, est extraordinairement onéreuse. Cette condition précise que nous devons obtenir tous les permis nécessaires pour démolir le pont Ambassador actuel avant de commencer à construire notre nouveau pont. Nous devons démolir le pont actuel dans les cinq années suivant l'inauguration du nouveau pont.

Nous avons été pris de court par cette condition, car il n'en avait pas été question pendant le processus d'évaluation environnementale ou le processus d'adoption de la LPTI. Dans notre mémoire, nous avons toujours eu l'intention de remettre en état le pont actuel une fois la nouvelle travée ouverte. En fait, cela se reflétait dans le décret. On dit:

Attendu que la Canadian Transit Company propose que, une fois que le nouveau pont international à six voies sera construit et ouvert à la circulation, le pont Ambassador soit fermé à la circulation et utilisé dans des circonstances limitées et pour la redondance du système...

Au paragraphe suivant, on peut lire qu'une fois la nouvelle travée ouverte à la circulation, « le pont Ambassador ne sera pas nécessaire pour répondre à la demande de circulation ou pour assurer la redondance du système ». Au paragraphe suivant, on ajoute: « Attendu qu'un pont qui n'est pas requis et qui est sous-utilisé pourrait créer des risques, y compris des risques liés à la sécurité, à la sûreté et à l'environnement ».

La redondance du réseau était une justification majeure pour la construction du pont international Gordie-Howe, mais maintenant, on considère que c'est un risque. Si un incident devait entraîner la fermeture de l'un des deux ponts, y compris le pont Gordie-Howe, ne serait-il pas prudent d'avoir une capacité suffisante sur un pont situé à deux milles de là, à cet important passage commercial?

Notre pont actuel sera relié à la nouvelle travée. Il sera donc assujéti aux mêmes normes de sécurité et d'environnement que la nouvelle travée et le pont international Gordie-Howe.

De plus, cette condition concernant la démolition a été émise dans le cadre du permis obtenu en septembre 2017. Cependant, en mars 2016, la Detroit International Bridge Company a reçu l'approbation de la Garde côtière américaine pour la construction de la nouvelle travée à six voies. Elle était assortie d'une condition voulant que le titulaire — soit nous — se conforme aux dispositions du protocole d'entente conclu entre la Garde côtière américaine, l'agent de préservation historique de l'État du Michigan, le Conseil consultatif sur la préservation historique et la Detroit International Bridge Company afin de réduire au minimum les répercussions sur l'ancien pont. Il est précisé que le pont Ambassador actuel continuera d'être entretenu conformément à tous les permis pertinents délivrés par la Garde côtière. La Detroit International Bridge Company doit entretenir le pont conformément aux dispositions de tout autre règlement ou loi.

La Garde côtière a également fondé son approbation sur l'entente conclue entre la Detroit International Bridge Company et le Michigan Department of Transportation, qui régit l'entretien et l'exploitation du pont actuel, entente qui visait à « s'assurer que le pont demeure dans un état relativement bon et sécuritaire pour les déplacements du public et d'exiger que sa structure soit inspectée conformément aux normes ».

Le document d'approbation de la Garde côtière a été remis à Transports Canada dans le cadre du processus d'adoption de la LPTI, et les conditions d'entretien du pont existant étaient connues des fonctionnaires fédéraux canadiens avant la délivrance du permis en vertu de la LPTI et l'imposition de la condition stipulant que le pont devait être démolir.

Nous sommes prêts à commencer la construction. Nous avons investi des centaines de millions de dollars dans la région de Windsor. Cela permettra de s'assurer que cet important corridor commercial continue de faciliter le commerce et les déplacements entre les États-Unis et le Canada, d'assurer la redondance et de créer des emplois. Cette condition de démolition est un obstacle. Nous demandons au gouvernement du Canada de retirer cette contradiction et de commencer à construire des infrastructures au lieu de les démolir.

• (0855)

Merci beaucoup.

La présidente: Merci, monsieur Korosec.

Nous passons à M. McGrath.

M. Nick McGrath (conseiller municipal, Town of Labrador City): Merci beaucoup, madame la présidente. Encore une fois, je tiens à remercier tout le monde de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à vous ce matin.

Je suis originaire de Labrador Ouest, où j'habite depuis 40 ans. Je suis propriétaire de mon entreprise privée depuis environ 25 ans. J'ai été conseiller municipal en 2009 et, en 2011, je suis passé au gouvernement provincial, où j'ai été ministre de plusieurs portefeuilles, dont celui des transports et des travaux publics.

Aujourd'hui, j'aimerais parler de l'économie de la région de Labrador Ouest, de sa relation et de son partenariat avec le port de Sept-Îles, au Québec. La région de Labrador Ouest est bien connue pour sa production de minerai de fer. La fosse du Labrador traverse la majeure partie de l'ouest du Labrador et le nord-ouest du Québec. Nous avons plusieurs mines là-bas, dont celle exploitée par la Compagnie minière IOC, qui est la plus importante et qui produit du minerai de fer de très haute qualité. Il y a la mine Wabush, qui a été prise en charge par Tacora et qui est en voie d'être rouverte. Alderon est une autre mine qui est sur le point d'ouvrir, en plus de la mine Québec Cartier. Sans oublier Vale Inco, sur la côte nord du Labrador.

Toutes ces mines sont enclavées. Elles sont toutes situées loin à l'intérieur des terres et notre principale source de transport est le chemin de fer. Ensuite, on doit se rendre au port de Sept-Îles, d'où l'on peut expédier les minerais partout dans le monde. Il est très important pour nous, comme le gouvernement l'a jadis fait en investissant dans le port de Sept-Îles, que ce port continue d'être un investissement pour le gouvernement afin de conserver les emplois créés par l'exploitation minière du Labrador, qui s'élève à environ 10 000 emplois actuellement. Malgré sa vaste étendue géographique, le Labrador ne compte que 27 000 habitants. De ce nombre, seulement 35 à 40 % travaillent dans l'industrie minière, alors qu'au Québec, il y a environ 15 000 personnes qui travaillent directement dans l'industrie minière.

L'extraction de minerai de fer commence à reprendre. Il y a certes eu un effondrement de l'industrie au cours des cinq à sept dernières années. La situation commence à se redresser, la Chine et l'Inde ayant joint le marché. Ces pays sont à la recherche de minerai de très grande qualité, ce que nous produisons dans la région de Labrador Ouest. En fait, la qualité de notre minerai est la meilleure en Amérique du Nord. C'est par l'entremise du port de Sept-Îles que nous devons améliorer le transport vers ces pays, alors j'aimerais que vous envisagiez de continuer à investir dans ce port. Beaucoup de travail y a été fait au cours des dernières années, mais il reste encore beaucoup à faire.

Merci beaucoup.

• (0900)

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant aux questions du Comité, et à M. Tilson.

M. David Tilson (Dufferin—Caledon, PCC): Merci, madame la présidente, et merci à vous trois d'être venus renseigner le Comité sur vos enjeux respectifs.

J'aimerais poser une question à M. Korosec à propos du pont Gordie-Howe, qui a été annoncé par le premier ministre Harper et le gouverneur Snyder en 2015. Trois ans plus tard, la construction ne fait que commencer. Le propriétaire privé du pont Ambassador a été confronté à de multiples contestations judiciaires relativement au pont et a même demandé publiquement au président Trump de révoquer un permis présidentiel que le président Obama avait accordé pour sa construction.

Est-ce que les délais causés par les poursuites intentées par le propriétaire privé du pont Ambassador peuvent expliquer en partie ce retard de trois ans?

M. Stan Korosec: D'après ce que j'en comprends, je ne pense pas que ces gestes ou litiges, bien que je ne connaisse pas les rouages du pont Gordie-Howe... D'après ce que j'ai lu dans les journaux, il y a eu des retards dans le processus de demandes de propositions. Je pense qu'ils ont annoncé un délai d'environ six mois, alors je ne sais pas si nos propriétaires ont pris des mesures qui ont retardé le processus. Je pense que le processus lui-même, comme c'est le cas dans de nombreux projets d'envergure, a entraîné des retards inhérents dans la publication de la demande de propositions pour les marchés. Ils ont tout de même commencé ce qu'ils appellent des travaux préliminaires des deux côtés de la frontière, principalement du côté canadien, en préparant le poste de douanes et tout le reste, alors je ne pense pas que les actions de nos propriétaires aient retardé cela. C'est ce qui se passe depuis... Je crois que c'est au début des années 2000 que l'idée de construire ce deuxième pont a été soulevée.

M. David Tilson: Prévoyez-vous d'autres obstacles, qu'ils soient politiques ou juridiques, au fur et à mesure que la construction du pont Gordie-Howe avancera?

M. Stan Korosec: Je crois qu'il y a, du côté américain, une affaire d'expropriation qui n'est toujours pas réglée. Les propriétaires pourraient décider d'en appeler du jugement. Je n'en suis pas certain.

Nous possédons une propriété près du pont Gordie-Howe. Il y a donc eu une affaire d'expropriation devant les tribunaux. Je ne sais pas où nous en sommes, si cela fera l'objet d'un appel ou non. Je ne peux pas l'exclure.

• (0905)

M. David Tilson: D'accord.

J'aimerais poser une question à tous les témoins au sujet de cette question qui a été soulevée hier: le cannabis.

Il y a quelque temps, les entreprises de camionnage de tout le pays s'inquiétaient des retards aux postes frontaliers des États-Unis causés par les inspections de leurs véhicules. D'après ce que j'ai compris, cela a été quelque peu atténué par le fait que les inspections seront effectuées à l'extérieur du site, ce qui a permis de mettre fin aux retards.

Je vais commencer par Mme Zimmerman. Selon vous, quel effet la légalisation du cannabis au Canada a-t-elle eu sur le plan de la congestion et des temps d'attente, particulièrement pour les camions?

Mme Debbie Zimmerman: Nous n'avons rien de tout cela au pont Peace Bridge. Nous en sommes au tout début et il y a eu de très bonnes...

M. David Tilson: Mais que prévoyez-vous?

Mme Debbie Zimmerman: Nous n'en sommes qu'au tout début. La communication entre le Canada et les États-Unis a été bonne. De toute évidence, il s'agit d'un corridor commercial, alors nous aurons certainement tenu compte de tout obstacle potentiel. Nous ne prévoyons pas de problèmes découlant du cannabis.

Nous avons eu de bonnes discussions avec nos partenaires américains et notre Administration du pont est composée de cinq Canadiens et de cinq Américains. C'est un pacte qui a été créé par Lester Pearson. Honnêtement, c'est probablement l'une des meilleures façons de gérer un pont, parce qu'il faut obtenir un consensus.

Les problèmes que nous avons...

M. David Tilson: Il n'y aura pas d'inspections?

Mme Debbie Zimmerman: Il y a toujours des inspections et nous devons faire preuve de diligence raisonnable et de prudence, mais je pense que la question que vous m'avez posée était la suivante: « Quel est l'impact? » et jusqu'à maintenant, il n'y en a pas eu.

M. David Tilson: Ce n'est que le début.

Mme Debbie Zimmerman: Exactement, alors votre question, probablement... Je pourrais revenir et vous pourriez me poser la question dans un an, mais aujourd'hui...

M. David Tilson: Je suppose que vous vous préparez tous à cela.

Mme Debbie Zimmerman: Absolument.

M. David Tilson: Monsieur Korosec, avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. Stan Korosec: Oui, si j'en crois mon expérience, Debbie a raison. Il est trop tôt pour conclure.

Nous avons eu des échanges avec l'Ontario Trucking Association, qui a communiqué toutes sortes de renseignements à ses membres et qui représente des milliers et des milliers de chauffeurs et des centaines d'entreprises.

Je pense que c'est en cours. Je crois que certaines préoccupations ont probablement été exagérées, à savoir qu'hier le monde entier allait se transformer en zombies ou quelque chose du genre. Nous n'avons pas encore constaté de répercussions à la frontière.

M. David Tilson: Pas de zombies.

La présidente: Merci.

Je suis désolé, monsieur Tilson, mais votre temps est écoulé.

Nous allons passer à M. Iacono.

[Français]

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

Je remercie les témoins d'être ici ce matin.

Monsieur McGrath, vous avez dit que les choses allaient très bien, tout particulièrement entre le Labrador Ouest et Sept-Îles. Vous nous demandez d'investir, mais quels sont les problèmes qui se posent exactement pour vous?

[Traduction]

M. Nick McGrath: Merci beaucoup.

Le plus gros problème en matière de transport, serait l'importance de la circulation qui passerait par Sept-Îles, au Québec.

Nous espérons voir la mine Alderon entrer en production, d'ici 2020 probablement, ainsi que les mines Tacora, qui sont les anciennes mines Cliffs Wabush. Tacora vient d'en faire l'acquisition et va se lancer dans la production. La mine de Bloom Lake, qui a été mise en production il y a environ huit ans par Thompson Consolidated, avait fermé ses portes. L'activité y est désormais relancée, de sorte qu'elle produit et expédie déjà du minerai.

La quantité de minerai qui sera expédiée par le port de Sept-Îles devrait augmenter considérablement.

La voie ferrée va du Labrador, à l'ouest, jusqu'à Sept-Îles, au Québec. Je sais que Wabush Mines et la Compagnie minière IOC sont très présentes à Sept-Îles, au Québec, où il y a des usines directement sur le port. Si l'industrie continue de progresser comme elle le fait actuellement, la circulation et le volume de minerai qui devra être expédié par Sept-Îles, au Québec, vont augmenter considérablement. En conséquence, je sais qu'il y a eu des investissements pour augmenter la taille et la profondeur du port de Sept-Îles pour en faire un port en eau profonde. Nous aimerions qu'il y ait plus d'investissements à cet égard pour que...

•(0910)

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci.

Sans vouloir me répéter, j'aimerais simplement avoir plus de clarifications. Selon vous, quel rôle le gouvernement fédéral devrait-il jouer? Vous dites qu'il devrait y avoir plus d'investissements, mais pour faire quoi exactement?

[Traduction]

M. Nick McGrath: Je pense que le rôle le plus important que nous demanderons au gouvernement fédéral d'assumer sera d'investir financièrement, en partenariat avec les gouvernements provinciaux, peut-être le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador et le gouvernement du Québec, pour veiller à ce que l'industrie du minerai de fer demeure viable et que par l'entremise des trois ordres de gouvernement, elle continue de prospérer.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci.

Madame Zimmerman, quelles sont les priorités de la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority?

[Traduction]

Mme Debbie Zimmerman: C'est le commerce — la capacité qu'ont les deux pays d'avoir accès à ces économies est fondamentale — ainsi que le tourisme. Les chutes Niagara, des deux côtés du pont, offrent d'énormes possibilités touristiques. Il y a les chutes américaines et les chutes canadiennes.

Ce corridor commercial, comme je l'ai mentionné plus tôt, a été établi dans le cadre d'un pacte conclu par le gouvernement fédéral et Lester Pearson, et il a donné l'occasion aux deux pays de... Et c'est pourquoi ils l'ont appelé le Peace Bridge. C'était une occasion de partager le travail, ou plutôt de partager le commerce des deux pays, les économies, surtout. C'est probablement la meilleure façon de présenter les choses.

Le pont n'est pas à pleine capacité. Il pourrait être à pleine capacité et permettre de tirer parti de l'accès à ce que nous appelons la région de Boston-Washington pour les débouchés commerciaux, surtout avec le nouvel accord commercial de l'AEUMC. Dans notre secteur — l'industrie vinicole et viticole —, nous avons des difficultés à attirer les touristes américains et canadiens à Niagara, en raison de la capacité de l'autoroute Queen Elizabeth Way, la QEW. C'est une route importante qui a été construite pour faciliter les échanges commerciaux vers le Peace Bridge, mais aussi vers Toronto, mais l'augmentation du trafic nous étouffe et nous avons besoin d'une solution de rechange pour la circulation des camions, en particulier sur le Peace Bridge.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci.

Je laisse le reste de mon temps de parole à M. Sikand.

[Traduction]

La présidente: Oui.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci à nos témoins d'être ici.

Je vais procéder rapidement, car mon temps est limité.

Monsieur McGrath, quelqu'un est venu nous parler des mines et des goulots d'étranglement. Je suis curieux de savoir si dans votre région les changements climatiques ont une incidence sur la faisabilité des mines.

M. Nick McGrath: Oui, oui. Les changements climatiques finiront par avoir un effet important.

M. Gagan Sikand: Merci.

Madame Zimmerman, les faits et les chiffres sur les recettes touristiques que vous avez cités comprennent-ils les dollars américains qui entrent au Canada?

Mme Debbie Zimmerman: C'est l'impact du côté canadien, oui.

M. Gagan Sikand: Seulement le côté canadien?

Mme Debbie Zimmerman: Seulement du côté canadien, oui.

M. Gagan Sikand: D'accord.

Je représente une circonscription de Mississauga. J'ai grandi là-bas. Je peux témoigner de la circulation à destination de Niagara Falls. Pourriez-vous nous en dire davantage sur l'étude d'impact de la province dont vous parliez?

Mme Debbie Zimmerman: Il s'agissait d'une évaluation — ce que nous appelons une évaluation préliminaire — de la faisabilité du corridor du milieu de la péninsule. Il y avait une telle pression locale. Dans ma vie politique passée, nous avons pu obtenir une évaluation locale du potentiel de la route. Bien sûr, cela devait englober toutes

les préoccupations environnementales, ainsi que la question de l'emplacement et un certain nombre d'autres choses, mais depuis, le processus a été bloqué pour un certain nombre de raisons. Sur le plan des compétences, il faudra que le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et municipaux soient prêts à aller de l'avant avec ce que nous croyons être une solution de rechange à l'utilisation unique de la QEW pour la circulation des camions.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Aubin.

[Français]

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

Merci, mesdames et messieurs d'être avec nous, ce matin, et de nous faire part de votre expertise.

Ma première question va s'adresser à vous, monsieur McGrath. Dans un certain nombre d'études qui ont été faites dans le passé par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, particulièrement sur le transport du grain dans l'Ouest, on nous parlait fréquemment de problèmes de livraison par rail dus à des hivers particulièrement rigoureux. J'imagine que vous n'ignorez rien des rigueurs de l'hiver entre le Labrador Ouest et Sept-Îles. Est-ce que vous constatez dans la livraison ou dans le transport de vos marchandises par rail des problèmes qui sont directement liés aux conditions hivernales?

• (0915)

[Traduction]

M. Nick McGrath: Nous avons des hivers très rigoureux, -50 °C et normalement beaucoup de neige. Il s'agit d'un réseau ferroviaire de très haut niveau, le réseau ferroviaire de la Côte-Nord du Québec qui s'étend de l'Ouest du Labrador jusqu'à Sept-Îles, au Québec et en 40 ans, dans l'Ouest du Labrador, je n'ai jamais vu, en dehors d'un déraillement, les conditions hivernales avoir un effet sur le transport.

[Français]

M. Robert Aubin: Y a-t-il suffisamment de wagons pour transporter toute la production de Labrador Ouest vers le Port de Sept-Îles?

[Traduction]

M. Nick McGrath: Le nombre de wagons varie selon la quantité de pétrole transporté. Comme je l'ai dit plus tôt, il y a actuellement deux mines très actives. Bloom Lake vient tout juste de redémarrer. Chacune de ces entreprises fournit ses propres wagons.

La ligne de chemin de fer est ouverte 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, et à mesure que chaque entreprise augmente sa production, elle augmente aussi la quantité de wagons. Par exemple, Bloom Lake, qui vient de reprendre ses activités, apporte environ 250 wagons supplémentaires sur la ligne en ce moment.

[Français]

M. Robert Aubin: D'accord.

Cela veut dire que chaque compagnie est, en quelque sorte, autosuffisante, et que si la production devait augmenter ou si de nouvelles mines devaient ouvrir, le Port de Sept-Îles devra accroître sa capacité. N'est-ce pas?

Au moment où on se parle, le Port de Sept-Îles fonctionne-t-il à plein rendement?

[Traduction]

M. Nick McGrath: Comme je l'ai dit plus tôt, il y a eu des agrandissements au port de Sept-Îles. À l'heure actuelle, il travaille à pleine capacité et de façon très efficace, mais si les augmentations se poursuivent, il faudra apporter des améliorations à la ligne ferroviaire du port ainsi qu'au port lui-même.

[Français]

M. Robert Aubin: Je comprends de vos propos que les investissements que vous souhaitez recevoir du gouvernement fédéral seraient davantage consacrés à des installations portuaires qu'à des installations de chemin de fer.

Je vais maintenant passer à Mme Zimmerman.

Dans vos propos préliminaires, vous avez dit ne pas vous rappeler du nombre d'années qui s'étaient écoulées depuis la dernière construction d'une voie routière. Vous avez semblé dire que l'autoroute Queen Elizabeth est saturée.

Quelle est la solution? Faudrait-il construire une nouvelle autoroute qui, si j'ai bien compris, serait dédiée au commerce exclusivement? Le cas échéant, cela ne créerait-t-il pas un bouchon aux frontières, puisque tout le monde arrivera par le même pont, peu importe la voie empruntée?

[Traduction]

Mme Debbie Zimmerman: Merci beaucoup.

Je pense que je faisais allusion à une partie du corridor du milieu de la péninsule. Quand je parle de « corridor », je parle des possibilités de transport qui pourraient être par route, par train et, dans notre cas, par le canal Welland. L'occasion se présente de combiner, je pense, d'examiner ce mode de transport et de créer une stratégie de transport pour la région.

À l'heure actuelle, notre pont est sous-utilisé, de sorte que la circulation des camions est moindre que la capacité actuelle du pont. Je suis d'accord avec vous pour dire que si nous ne pensions qu'au transport par camion, nous nous retrouverions avec le même genre de goulot d'étranglement.

Nous demandons, parce que nous avons un problème de tourisme et aussi un problème de circulation des navetteurs sur la QEW, que soit étudié ce corridor de transport qu'on appelle le corridor du milieu de la péninsule, qui a ce potentiel. Les études très préliminaires dont il a été question plus tôt dans le cadre de l'évaluation environnementale montrent que nous pourrions être plus intermodaux et plus multimodaux. Pourquoi pas aujourd'hui, alors que nous avons cette capacité pour le transport aérien, ferroviaire et maritime? Il est clair qu'en ce qui concerne la route que nous avons actuellement, la QEW, nous parlons depuis des années de réduire la pression qu'elle supporte et d'élaborer une nouvelle stratégie de transport.

• (0920)

[Français]

M. Robert Aubin: Si le pont n'est pas utilisé à plein rendement actuellement, puis-je en déduire qu'il n'y a aucune attente ou très peu, au moment de passer la frontière? S'il y a de l'attente alors que le pont n'est pas utilisé à plein rendement, qu'en sera-t-il si on aménage une voie supplémentaire qui viendra augmenter le trafic?

[Traduction]

Mme Debbie Zimmerman: Il y a toujours des retards sur notre pont en raison de travaux de construction, d'accidents, d'inspections, toutes sortes de choses. Nous avons...

[Français]

M. Robert Aubin: Je parlais surtout de...

[Traduction]

La présidente: Je suis désolé, monsieur Aubin.

Madame Zimmerman, si vous voulez essayer de terminer...?

Mme Debbie Zimmerman: J'allais dire que nous avons le prédéouanement pour le camionnage, de sorte qu'il y a beaucoup moins de retard pour les camions sur le Peace Bridge.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Badawey.

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

Nous avons entendu le point de vue des représentants du port de Montréal lors de notre dernière réunion. Certains de leurs commentaires vont dans le même sens que les vôtres. Je cite ce qu'ils nous ont dit, sous la rubrique « chaîne logistique du transport efficace ». Voici leurs propos: « Pour qu'un port soit concurrentiel et qu'il soit en mesure de croître, il doit être soutenu par des corridors commerciaux terrestres fiables et efficaces. »

Vous avez utilisé les mots « corridors commerciaux terrestres ». C'est ce que nous avons pu voir lors de notre voyage à Niagara, avec les terres adjacentes au canal Welland et, bien sûr, avec les voies ferrées, aériennes et routières.

Pour ce qui est de l'infrastructure saine, ils ont dit: « Toutes les administrations portuaires partagent l'énorme défi de maintenir et d'optimiser les infrastructures vieillissantes. » Nous l'avons constaté avec le vieillissement des infrastructures du canal Welland. Certains quais ne peuvent même pas servir à l'amarrage afin de faire des affaires ou pour créer une économie.

Ils ont également fait valoir un autre point — et vous avez fait la même remarque — au sujet de l'innovation, en recommandant la création d'un programme national et d'un fonds d'innovation pour apporter ces actifs, et bien sûr, ils ont souligné la force de ces actifs pour la région sur le plan économique, jusqu'en 2018, par opposition à la QEW des années 1930, par exemple.

Enfin, ils ont parlé d'améliorer la capacité portuaire, qu'il s'agisse d'un pont, d'une voie navigable, d'un train ou d'une route, comme vous l'avez mentionné et ils ont préconisé d'investir pour améliorer la capacité.

Nous avons actuellement le corridor commercial constitué par la route 401 Windsor-Québec, qui n'est pas vraiment reliée à d'autres capacités intermodales, à l'exception peut-être des voies ferrées, dans certains secteurs de la région du Grand Toronto, mais le corridor du milieu de la péninsule ajoute un corridor commercial nord-sud entre Sarnia et Niagara, ce qui apporte en fait une capacité intermodale, y compris le canal Welland et les embranchements ferroviaires principaux et secondaires, ainsi que les routes et les liaisons aériennes. Étant donné que l'aéroport de Munro est sous-utilisé, que le pont Peace est sous-utilisé et que le canal Welland et la Voie maritime du Saint-Laurent ne sont exploités qu'à 50 % de leurs capacités, cela indique une tendance. Nos forces sont sous-utilisées.

Ma question s'adresse à vous trois. En plus des recommandations faites par les représentants du port de Montréal, quelles recommandations avez-vous à faire pour assurer une plus grande fluidité afin d'augmenter la capacité, du point de vue de nos forces et de nos atouts? Compte tenu de l'entrée en vigueur de l'AECEG, du PTPGP et maintenant de l'AEUMC, en prévision d'un accroissement des échanges commerciaux entre les deux pays et à l'échelle internationale, quelles recommandations avez-vous à formuler pour accroître cette fluidité afin de tirer pleinement parti de nos atouts?

Mme Debbie Zimmerman: Cela remonte à une partie de l'histoire de notre pays. Ce qui nous liait au départ, c'était le rail. Le chemin de fer nous a amenés d'un bout à l'autre du pays. Entre-temps, nous avons construit des autoroutes et des aéroports. Nous avons le canal Welland, qui date du début des années 1920. Nous avons la capacité, je pense, de relier l'infrastructure, mais comme vous l'avez dit, je pense que nous devons améliorer cette infrastructure.

Ce que nous négligeons de faire, c'est d'établir un lien entre tous ces modes de transport. C'est le concept du corridor du milieu de la péninsule, c'est-à-dire utiliser l'aéroport de Munro, qui est clairement sous-exploité, pour relier Windsor aux nouveaux ponts qui seront construits et pour assurer la libre circulation. En affaires, le temps, c'est de l'argent. C'est ce que nous ne comprenons pas. Cela a une incidence sur nos activités quotidiennes. Lorsque nous ne pouvons pas attirer des touristes dans nos établissements vinicoles pour acheter le vin que produit mon secteur d'activité, c'est-à-dire la viticulture, et pour continuer... Nous sommes de petites et moyennes entreprises au Canada, particulièrement en Ontario, mais nous avons accès à un énorme marché potentiel aux États-Unis et nous n'en tirons pas parti.

Je pense...

M. Vance Badawey: Désolé, madame Zimmerman.

Monsieur Korosec.

Mme Debbie Zimmerman: Je prends trop de votre temps.

Des voix: Oh, oh!

M. Stan Korosec: Je suis d'accord avec une grande partie des propos de Deb. Aux frontières, comme nous l'avons dit, nous faisons tout notre possible pour améliorer l'infrastructure. Nous travaillons avec les douanes américaines et canadiennes pour rendre les choses plus efficaces à la frontière. Je siège à deux groupes de travail, l'un avec les douanes américaines et l'autre avec Douanes Canada. Nous apprenons comment réduire le temps d'inspection de quelques secondes.

Nous menons un projet pilote avec l'ASFC au pont Ambassador. C'est ce que l'on appelle le « concept de couloir sécurisé », il s'adresse aux voyageurs dignes de confiance comme ce même chauffeur de Fiat Chrysler qui traverse notre pont peut-être six ou sept fois par jour. À l'heure actuelle, nous mettons à l'essai une procédure en vertu de laquelle le camion sera dédouané en 23 secondes au lieu d'une minute ou deux. C'est énorme quand on fait 12 000 camions par jour.

Aux frontières, en collaboration avec les agents frontaliers et les agents des douanes, nous essayons d'accélérer les choses, mais lorsqu'il s'agit d'expéditions transfrontalières, la frontière commence au quai de chargement et se termine au quai de déchargement, et c'est parfois entre les deux... À l'époque où je travaillais pour la Police provinciale de l'Ontario, lorsque les routes étaient bloquées, soit en raison des simples volumes de trafic, soit... Lorsqu'un camion passe plus de temps à essayer de passer par Toronto ou par la QEW

pour se rendre au Peace bridge, par exemple, que ce qui est nécessaire pour passer par le pont lui-même... C'est beaucoup plus. Ils y restent pendant des heures, et il y a des règlements sur les heures de service pour les camionneurs. Comme Deb l'a dit, le temps, c'est de l'argent. Cet élément est vraiment essentiel: se rendre aux frontières et s'en éloigner.

● (0925)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Badawey.

Nous allons passer à M. Sikand.

M. Gagan Sikand: Ma question s'adresse à M. Korosec.

J'ai vécu à Sarnia pendant un certain nombre d'années, tout près de London Road. J'ai fait ce voyage sur l'autoroute 402 à plusieurs reprises, je me suis heurté aux travaux de construction la nuit et j'ai dû traverser les terres agricoles. J'ai vu des carambolages en hiver.

M. Stan Korosec: Je les ai vus de près.

M. Gagan Sikand: Moi aussi.

M. Stan Korosec: En tant que policier, cependant, et non pas en tant que conducteur.

M. Gagan Sikand: J'ai aidé les gens à sortir de la neige.

En parcourant cette longue route, je me suis dit que c'était notre seule artère vers ce pont. Lorsqu'elle est fermée, nous n'avons pas d'autre solution. Il n'y a pas non plus d'autoroutes en direction de Goderich ou d'autres endroits là-bas.

Je vous invite à me faire part de vos réflexions sur mes propos.

M. Stan Korosec: J'ai fait de nombreux trajets effrayants sur la 402, surtout en hiver, mais il n'y a rien à faire concernant la météo. C'est comme ça. C'est une région de la ceinture de neige. Je sais que, à l'échelle provinciale le ministère des Transports de l'Ontario, le MTO, travaille sur des brise-vent dans ce secteur, parce que dans les zones ouvertes, lorsque le vent souffle fort, c'est vraiment une préoccupation, ainsi que sur un système d'avertissement.

Il y a là des possibilités. Lorsque la 402 a été fermée pendant environ une semaine, il y a quelques années, le pont Blue Water était toujours ouvert, mais on ne pouvait pas y accéder, alors la circulation était détournée vers le pont Ambassador. Maintenant, avec le pont Blue Water, environ 70 % de la circulation provient de zones situées à une heure ou deux de distance de la frontière, donc de London-Est. Dans le cas du pont Ambassador, environ 60 % de la circulation est locale, de sorte que les camions peuvent être déroutés. Nous discutons avec les exploitants de ponts de ce qui se passe, ainsi qu'avec le MTO et les États-Unis, pour qu'il y ait davantage de douaniers.

D'après mon expérience, il y a une façon de gérer ce genre de trafic. La 402 est une bonne route, et je dirais qu'on peut l'exploiter davantage. Je peux vous donner quelques statistiques. Nos postes frontaliers ne fonctionnaient pas tous à plein régime.

Il s'agit simplement de suivre le rythme et de regarder l'avenir. Grâce aux TI, il y a des choses intéressantes pour avertir les conducteurs des dangers.

M. Gagan Sikand: Madame Zimmerman, un peu comme je l'ai demandé, connaissez-vous des études d'impact ou des évaluations d'autres routes possibles?

Mme Debbie Zimmerman: Oui. Je crois qu'il y a eu un examen provincial plus vaste des transports en même temps que l'examen du corridor traversant la péninsule.

Encore une fois, je ne suis pas certaine de l'état d'avancement de ces études.

M. Gagan Sikand: Merci.

La présidente: Monsieur Badawey, vous avez trois minutes.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Je dois mentionner, lorsque j'entends dire que cela ne tourne pas à plein régime, qu'il y a une raison à cela. Je ne dirais pas que c'est à cause de la demande. Je dirais que c'est dû aux goulots d'étranglement qui se trouvent sur les routes en particulier. Ils contournent et passent par l'Ohio pour se rendre au Michigan, en Indiana et en Illinois, au lieu de passer par l'Ontario comme c'était le cas lorsque la route a été construite en 1930. Nous sommes en 2018 et il est évident qu'on en est rendu à remarquer surtout la congestion, les goulots d'étranglement, mais aussi le manque d'optimisation des liens terrestres entre un port et ses marchés.

C'est ce sur quoi je veux insister.

Madame Zimmerman, vous êtes de Niagara. Vous êtes d'un côté du Sud-Ouest de l'Ontario, du côté du pont Peace. Monsieur Korosec, vous venez du corridor Windsor-Detroit, de l'autre côté de ce pôle commercial, cette zone économique qui se trouve à l'ouest du Sud-Ouest de l'Ontario.

On a parlé de fluidité avec le Port de Montréal, et pas seulement de fluidité dans certaines régions. C'est pourquoi nous parlons de corridors commerciaux à l'échelle nationale. C'est la fluidité, essentiellement à partir de l'Asie-Pacifique, surtout avec la signature de l'AECG, à destination du Midwest, puis les Grands Lacs en passant par Thunder Bay, Churchill aussi et Montréal, et finalement l'Union européenne et ces marchés auxquels nous participerons pendant de nombreuses années dans le cadre de nos échanges commerciaux.

Dans votre région, d'un pont à l'autre — multimodal —, comment pouvons-nous accroître la fluidité du commerce national et participer au commerce international?

• (0930)

Mme Debbie Zimmerman: Nous avons quatre ponts qui alimentent une autoroute. Voilà le défi. À partir de là, le transport... À Niagara, il n'y a qu'une seule ligne de chemin de fer, à part de celle de TH&B, qui n'a pas une énorme capacité.

Je pense que c'est une question de coordination. Comme vous l'avez indiqué, il s'agit d'assurer la coordination entre ce qui se passe et ce que nous voulons atteindre, soit l'Asie-Pacifique, et le retour.

Peut-être que c'est moi, mais je pense que nous avons besoin d'une stratégie plus élaborée que celle que nous avons aujourd'hui. Niagara n'est qu'un des éléments. Nous avons la capacité du canal qui est sous-utilisée, la capacité du pont qui est sous-utilisée, mais la surcapacité d'une seule autoroute majeure fonctionnelle, la QEW, qui n'a jamais été construite pour absorber un volume élevé de camions dans le futur. Ensuite, nous avons le problème de sortir de Niagara et d'aller au-delà avec nos marchandises.

Comme je l'ai dit, nous sommes victimes de notre succès.

M. Vance Badawey: Monsieur Korosec.

La présidente: Soyez très bref, s'il vous plaît.

M. Stan Korosec: Il n'est pas surprenant que la congestion de la QEW affecte le trafic sur notre pont. Il y a beaucoup de camions en transit entre New York et le Michigan qui passent par le pont Peace ou le Queenston-Lewiston, qui traversent à Blue Water ou plus loin à Detroit-Windsor. Ce qui se passe là-bas a une incidence jusqu'ici.

La présidente: Merci, monsieur Korosec.

Madame Block.

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

Je remercie tous les témoins de leur présence. J'ai apprécié vos témoignages.

J'ai quelques questions à poser à M. McGrath, mais tout d'abord, je sens le besoin de faire une observation et de la faire consigner au procès-verbal. Elle fait suite aux réponses d'un témoin à la question de mon collègue concernant la marijuana.

Vous savez, monsieur Korosec, pas plus tard que l'été dernier, le *National Post* a rapporté qu'un sondage indiquait que 55 % des Canadiens veulent que la légalisation du cannabis soit retardée, la majorité des Canadiens craignant fortement que nous ne soyons pas prêts à nous occuper des conducteurs aux facultés affaiblies. Pas plus tard que cette semaine, nous avons entendu les représentants de l'Atlantic Provinces Trucking Association nous dire que cette question les préoccupe beaucoup. Nos questions découlent donc du fait que nous avons cru comprendre que la question préoccupe un très grand nombre de Canadiens, ce que des associations de partout au pays nous ont signalé, et de notre volonté de savoir si vos organisations s'y sont en fait préparées. Je pense que les commentaires de ce genre rabaisseront non seulement les mérites de nos questions, mais aussi les préoccupations de la majorité des Canadiens.

Cela dit, j'aimerais poser deux ou trois questions à M. McGrath.

Sachant que Labrador City est très éloignée et qu'il y a peut-être de nombreux défis auxquels font face les entreprises et les habitants, j'aimerais que vous en cerniez quelques-uns en ce qui concerne le transport. Ensuite, vous pourriez peut-être nous parler de l'incidence que la taxe sur le carbone aura sur vous.

M. Nick McGrath: Tout d'abord, en ce qui concerne Labrador City, nous ne parlons plus d'une ville éloignée. Nous sommes très heureux que la route Translabradorienne soit enfin ouverte. Cette route a été construite au cours de la dernière décennie, et elle s'est fait attendre longtemps. Elle a éliminé une grande partie de l'éloignement. Je sais que lorsque j'ai déménagé au Labrador il y a 40 ans, toutes nos marchandises arrivaient par train. L'industrie du camionnage en a maintenant une grande partie. Comme je l'ai mentionné plus tôt, la ligne de chemin de fer est ouverte 12 mois par année. Ça fonctionne très bien, mais si l'économie continue de s'améliorer... L'utilisation de cette ligne ferroviaire fait certainement une grande différence.

La taxe sur le carbone aura un certain effet sur l'économie de l'Ouest du Labrador. Comme je le disais à l'adjointe de Mme Jones pendant que nous attendions le début de la séance, j'ai écouté l'interview d'une dame qui a prononcé une allocution la semaine dernière à St. John's, Terre-Neuve-et-Labrador. Elle a fait valoir avec raison que le gouvernement a probablement commis une erreur en utilisant le mot « taxe ». Nous devrions peut-être envisager la chose comme étant une assurance carbone plutôt qu'une taxe sur le carbone. Je pense que ce serait beaucoup mieux accepté par la population.

Cette mesure aura un effet. Je pense qu'il y aura une conséquence négative et une positive, parce que la taxe sur le carbone est nécessaire dans une certaine mesure, mais nous ne devrions pas la considérer comme une taxe. Nous devons la voir comme étant une assurance du fait de son impact sur les changements climatiques à l'échelle mondiale.

• (0935)

Mme Kelly Block: Dans la même veine, nous savons que le gouvernement libéral a indirectement admis que sa taxe sur le carbone aura un impact négatif dans les trois territoires lorsqu'il a exempté de la taxe le carburant d'aviation utilisé dans ces territoires. Pensez-vous que le gouvernement fédéral devrait exempter de cette taxe tout le carburant d'aviation utilisé dans les régions éloignées, peut-être même chez vous, même si vous ne vous présentez plus comme une ville éloignée?

M. Nick McGrath: Je ne crois pas qu'il soit inopportun de dire qu'il y a des régions du Labrador qui dépendent du service aérien pour les déplacements, en particulier la côte Nord du Labrador. La taxe sur le carburant d'aviation aura un effet majeur dans les régions où les collectivités ne peuvent pas aller ailleurs s'il n'y a pas de service aérien. Dans le Labrador Ouest, il y a maintenant une route, donc c'est différent, mais ailleurs au Labrador, il faudrait vraiment l'envisager.

Mme Kelly Block: J'ai une dernière question sur votre point de vue sur la taxe sur le carbone. La ministre de l'Environnement a elle aussi indiqué que de nombreux grands émetteurs seront également exemptés de la taxe sur le carbone.

Je me demande comment vous pouvez concilier cela avec le fait de dire que c'est nécessaire, alors que nous allons omettre la majorité des plus grands émetteurs du pays.

M. Nick McGrath: Encore une fois, je pense que ce sera un travail en constante évolution.

Je pense qu'en adoptant la taxe sur le carbone — je déteste utiliser le mot « taxe » — nous obligeons beaucoup de grandes entreprises industrielles à examiner des moyens de production plus efficaces.

Mme Kelly Block: Mais nous les exemptons.

D'accord, merci.

La présidente: Je crois comprendre que M. Badawey accorde une ou deux minutes de son temps à Mme Jones?

Allez-y, madame Jones.

Mme Yvonne Jones (Labrador, Lib.): Merci, madame la présidente.

Merci aux témoins d'être ici ce matin.

De toute évidence, c'est une question qui tient à coeur à de nombreux Canadiens en ce qui concerne la direction que prendra le gouvernement. Je suis une députée du Labrador, alors je suis très heureuse de voir le conseiller municipal Nick McGrath ici ce matin.

Mes questions à son intention vont porter sur les problèmes de transport dans le Nord et sur des choses sur lesquelles, selon lui, nous devrions nous pencher davantage dans les régions nordiques du Canada.

Nous vivons dans une vaste région minière qui compte des milliers de travailleurs, mais nous sommes enclavés, ce qui nuit à la croissance de nos activités permettant d'acheminer le minerai vers les marchés et de l'exporter de façon appropriée.

Si vous deviez faire des recommandations au Comité sur la direction que devrait suivre le gouvernement du Canada pour ouvrir

ces corridors commerciaux et donner à l'industrie un meilleur accès aux marchés, quelles seraient certaines de ces propositions qui, selon vous, fonctionneraient dans la région du nord du Labrador où vous vivez?

• (0940)

M. Nick McGrath: J'ai dit plus tôt, et vous venez de reprendre le mot que j'ai utilisé, que nous sommes enclavés, au Labrador, en ce qui concerne l'industrie minière. Nous dépendons de la voie ferrée. J'ai parlé plus tôt du port de Sept-Îles. Il est très important qu'il soit efficace. Du minerai qui reste sur les quais à attendre que les navires accostent, ça ne rapporte rien. On ne fait pas d'argent, à le laisser sur les quais à Sept-Îles. C'est l'une de nos plus grandes préoccupations face à la reprise économique actuelle au Labrador et dans le nord du Québec.

Si le minerai reste sur les quais de Sept-Îles parce que les navires ne peuvent pas se déplacer efficacement, cela ne rapporte pas d'argent. Au bout du compte, les actionnaires de ces grandes entreprises viennent s'asseoir et disent: « Voici notre production, mais nous n'arrivons pas à l'apporter sur le marché. Pourquoi? »

C'est pourquoi il est important que le port de Sept-Îles continue d'être efficace. De plus, comme je l'ai déjà dit, des investissements ont été faits, mais il faut que le gouvernement fédéral continue de se pencher là-dessus afin que nous puissions poursuivre cette production.

Mme Yvonne Jones: Merci.

La présidente: Nous revenons à M. Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Merci, madame Jones, de cette question. C'est très utile pour nos discussions sur les corridors commerciaux à l'échelle nationale.

Ce que je constate, après avoir entendu les témoins au cours des deux dernières semaines, partout au pays, c'est le même thème. Ce qui est le plus frustrant, c'est d'entendre les mots « capacité disponible » ou « à la moitié de sa capacité ». Ce qui est plus intéressant, c'est d'apprendre ce qui cause cela. Ce n'est certainement pas le marché, parce que le marché est là. C'est l'infrastructure. C'est la fluidité, ou l'absence de fluidité.

L'une des choses que j'attends de ce processus, avec tous les partenaires, du Labrador jusqu'à Vancouver, c'est de dégager une vision propre à 2018 sur un horizon de 30 ou 50 ans pour ce qui est de la meilleure façon d'assurer cette fluidité du commerce à l'échelle nationale et internationale.

Je tiens à vous remercier d'être ici aujourd'hui, parce que vous allez ajouter à cette stratégie générale, comme vous l'appellez, madame Zimmerman, un plan d'ensemble qui permettra de réunir le pays autour de corridors commerciaux. Nous pourrions ainsi mieux réussir sur le marché mondial et avec plus de force. Vous en ferez tous partie. La discussion ne se termine pas aujourd'hui. Elle va se poursuivre pendant quelque temps et je compte sur votre participation à cet égard dans la concertation.

Merci.

La présidente: Merci, monsieur Badawey.

Monsieur Liepert, vous avez une minute.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Je veux simplement préciser quelque chose, madame la présidente.

Madame Zimmerman, dans votre présentation, avez-vous dit qu'il n'y a eu aucune construction routière majeure au Canada au cours des 10 dernières années?

Mme Debbie Zimmerman: Non, j'ai dit au cours des 15 dernières années. J'avais compris que c'était depuis 15 ans, mais mon collègue à ma gauche m'a corrigé en me disant que c'était 10 ans.

Je pensais particulièrement à l'Ontario. À l'exception de la 407...

M. Ron Liepert: Je tenais à le préciser, madame la présidente. La frontière canadienne ne se termine pas en Ontario.

Mme Debbie Zimmerman: Absolument pas.

M. Ron Liepert: Pour mémoire, si le précédent gouvernement de l'Ontario n'a pas investi dans les infrastructures au cours des 10 dernières années, je ne veux pas qu'il soit inscrit au compte rendu que...

En Alberta seulement, au cours des 10 dernières années, quelque trois milliards de dollars ont été consacrés à la construction de routes de ceinture à Edmonton et à Calgary. Je dirais qu'il s'agit là d'un enjeu tant provincial que fédéral. Si le précédent gouvernement de l'Ontario n'a pas investi dans les infrastructures routières, je ne veux pas qu'il soit consigné au compte rendu que cela ne s'est pas produit ailleurs au Canada.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Liepert.

Je tiens à remercier nos témoins de leur présence. Nous avons eu une merveilleuse rencontre. Nous savons tout de la Mid-Peninsula et nous connaissons tous les besoins également.

Monsieur McGrath, je vous remercie beaucoup d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer aujourd'hui.

La séance est suspendue pour une courte durée.

- _____ (Pause) _____
-
- (0955)

La présidente: Nous reprenons nos travaux. Nous accueillons maintenant M. Daniel-Robert Gooch, président du Conseil des aéroports du Canada, M. Chris Straw, président de Gabriolans Against Freighter Anchorages Society, et, par vidéoconférence que nous avons pu organiser très rapidement, M. Ken Veldman, directeur des Affaires publiques de l'Administration portuaire de Prince Rupert.

Nous allons commencer par M. Gooch.

[Français]

M. Daniel-Robert Gooch (président, Conseil des aéroports du Canada): Merci, madame la présidente.

Bonjour, membres du Comité.

C'est un plaisir d'être ici avec vous ce matin. Je m'appelle Daniel-Robert Gooch et je suis président du Conseil des aéroports du Canada.

[Traduction]

Le CAC représente 53 exploitants d'aéroport, dont les 21 aéroports privés du Réseau national d'aéroports, et 32 aéroports régionaux.

Nous connaissons une forte croissance du trafic passagers. Au cours des huit premiers mois de l'année, le nombre de passagers aériens canadiens a augmenté de 5 % au pays, de 6 % aux États-Unis

et de 8,4 % à l'étranger. C'est une excellente nouvelle que confirme le nombre record de touristes que le Canada a accueillis en 2017. L'industrie et le gouvernement doivent néanmoins se mobiliser rapidement pour gérer cette croissance, car 75 millions de passagers de plus sont attendus dans les aéroports canadiens dans 10 ans.

Le modèle des aéroports du Canada permet à ces derniers de s'ajuster. Beaucoup sont surpris d'apprendre que 21 des plus grands aéroports canadiens sont exploités par le secteur privé, qui assume entièrement les coûts d'exploitation et d'immobilisations de ces aéroports. Tous les excédents financiers sont réinvestis dans l'aéroport.

Au cours des 26 années qui ont suivi ce transfert, les aéroports du RNA ont investi 25 milliards de dollars dans les infrastructures. En concertation avec les parties prenantes, y compris les transporteurs aériens, des aéroports ont avancé leurs plans d'immobilisations pour gérer les millions de voyageurs qui arrivent dans nos aéroports beaucoup plus tôt que prévu. Bon nombre des aéroports actuels ont été construits avec des fonds propres ou des frais d'utilisation, ce qui est excellent pour les contribuables.

Afin de réduire la pression exercée sur les utilisateurs des aéroports pour financer des améliorations, le Fonds national des corridors commerciaux est un nouvel outil que le gouvernement fédéral met à la disposition des aéroports canadiens pour qu'ils soient plus concurrentiels. En tant que premier programme national d'infrastructure ouvert aux aéroports du RNA, le FNCC a déjà aidé six de nos aéroports membres.

De nombreux aéroports sont préoccupés par les goulots d'étranglement autant sur les routes, au sol, que dans les aéroports, dans les airs. Plusieurs seront bientôt dotés de trains légers sur rail. Les services aux voyageurs et aux travailleurs sont ainsi améliorés et, de plus, les routes sont décongestionnées, ce qui facilite le transport de marchandises. Dans l'aéroport, les pires goulots d'étranglement se trouvent dans les services du gouvernement fédéral, en particulier le contrôle de sécurité par l'ACSTA et les services frontaliers de l'ASFC.

Si les attentes sont longues et désagréables aujourd'hui, à moins de changements, elles ne feront qu'empirer dans les années à venir. Nous devons établir des normes de service concurrentielles à l'échelle internationale et mieux financer ces services. L'investissement du gouvernement est nécessaire pour améliorer les effectifs, la technologie et les processus afin d'assurer la meilleure expérience possible aux voyageurs dans les aéroports canadiens.

En ce qui concerne notre frontière commune avec les États-Unis, le CAC fait partie de la coalition Beyond Preclearance, qui vise à élaborer une nouvelle vision à long terme de la frontière canado-américaine. Le prédédouanement américain s'est révélé un moyen efficace de contrôler les voyageurs et leurs bagages. Le dédouanement préalable du chargement est également prometteur.

Toutefois, la coalition prévoit une pénurie de quelque 38 000 agents de contrôle de sécurité et des services frontaliers en Amérique du Nord dans 10 ans, pour répondre à la demande. Il faut tout simplement innover. C'est pourquoi les aéroports du Canada sont heureux de voir le ministre des Transports, M. Marc Garneau, assumer un rôle de chef de file dans le développement mondial du prototype Known Traveller Digital Identity. Il ne s'agit là que d'un élément parmi d'autres innovations, dont la biométrie, sur lesquelles on fonde beaucoup d'espoir pour améliorer la circulation des voyageurs et des marchandises aux frontières internationales tout en améliorant la sécurité. Aux États-Unis, les aéroports ont déjà entrepris des essais de reconnaissance faciale à la frontière et à l'embarquement, et les résultats sont extraordinaires.

Veillons simplement à ce que les représentants du gouvernement canadien soient pleinement mandatés et appuyés pour participer à ce travail dès maintenant, afin que nos voyageurs et nos expéditeurs puissent en profiter rapidement. Les aéroports sont prêts à mettre en oeuvre des projets pilotes de biométrie pour le contrôle des passagers, le prédéroulement du fret, de nouveaux modes de prestation des services frontaliers de l'ASFC dans les petits aéroports, et plus encore.

Pour terminer, j'aimerais parler plus précisément des défis dans les petites collectivités. Les aéroports du Canada appuient la motion déposée par votre collègue, M. Stephen Fuhr, de Kelowna-Lake Country, au début de la semaine au sujet de la formation au pilotage. La pénurie de pilotes est une préoccupation de l'industrie qui est déjà ressentie dans les services aériens régionaux et une étude de votre part sur ce sujet serait la bienvenue.

Un autre défi, c'est l'infrastructure. Les aéroports coûtent cher à entretenir. Il y a beaucoup de petits aéroports à faible volume de trafic qui peuvent assumer les coûts d'exploitation, peut-être, mais qui ont de la difficulté à payer la remise en état de l'infrastructure et le respect de nouvelles exigences réglementaires. Aux quelque 170 aéroports régionaux accueillant moins de 525 000 passagers par année, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires offre un financement extrêmement précieux pour les infrastructures liées à la sécurité et à la sûreté. Ces aéroports desservent souvent des collectivités éloignées où le transport aérien est vital.

Malheureusement, le budget de programme n'a pas augmenté depuis 18 ans, alors que les coûts de construction ont considérablement augmenté. De nouvelles exigences réglementaires font leur apparition pour des choses comme les aires de sécurité d'extrémité de piste, lesquelles, selon les estimations, ajoutent environ 165 millions de dollars en coûts pour les petits aéroports qui devront se conformer au cours des prochaines années.

• (1000)

Outre auprès de ses membres, le CAC travaille avec les associations d'aéroports régionaux du Canada pour améliorer les options de financement de l'infrastructure des plus petits aéroports. Lorsque vous étudierez vos recommandations, nous vous prions de garder à l'esprit cette partie vitale de notre secteur.

Je serai heureux de répondre à vos questions, et j'espère que vous serez nombreux à assister à notre petit-déjeuner d'information à l'édifice du Centre, le 20 novembre.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Straw, vous avez cinq minutes.

M. Chris Straw (président, Gabriolans Against Freighter Anchorages Society): Merci, madame la présidente, et bonjour aux membres du Comité.

Je représente un groupe de résidents de l'île Gabriola, près de Nanaimo, en Colombie-Britannique. Mes observations d'aujourd'hui reflètent les préoccupations non seulement de ma collectivité, mais aussi des autres groupes communautaires de la région de la côte sud de la Colombie-Britannique qui s'opposent à l'utilisation croissante de nos voies navigables locales comme stationnement industriel pour les navires qui attendent d'être accostés dans le port de Vancouver.

Soyons clairs, nous comprenons pleinement l'importance du transport maritime pour l'économie canadienne. Nous reconnaissons que la circulation efficace des cargos commerciaux à destination et en provenance du port de Vancouver joue un rôle essentiel dans la participation du Canada à l'économie mondiale.

Une grande partie de notre travail, comme groupes communautaires, est axée sur les nombreux effets néfastes de cette activité sur l'environnement et la sécurité sur nos cours d'eau, mais pour les besoins du Comité, je vais me concentrer aujourd'hui sur les facteurs économiques.

De notre point de vue, le système de mouillage des cargos sur la côte Ouest est hors de contrôle, surtout les 34 sites de mouillage dans les baies et les chenaux de la côte sud-est de la Colombie-Britannique. Permettez-moi de citer quelques statistiques tirées de notre propre analyse de près de 120 000 dossiers sur 10 ans, fournies par l'Administration de pilotage du Pacifique.

Tout d'abord, d'après nos calculs, 92 % de tous les navires de mouillage sont des vraquiers qui viennent au port de Vancouver pour charger des céréales, du charbon et d'autres marchandises en vrac. Au cours de la dernière décennie, selon les rapports annuels du port de Vancouver, les exportations de marchandises en vrac ont augmenté d'environ 40 %. Au cours de la même période, l'utilisation du mouillage a augmenté de 400 %. De plus, même si les porte-conteneurs mouillent rarement, peu importe pour combien de temps, environ 60 % de l'utilisation des navires de mouillage par les vraquiers peut être attribuée aux navires qui restent 10 jours ou plus par visite portuaire. Ces séjours et ces temps d'attente peuvent aller jusqu'à 50 jours ou plus. De plus, au moins 75 % de tous les mouillages ont lieu avant la première visite à un poste d'amarrage à l'intérieur du port de Vancouver. Nous croyons que c'est en grande partie excessif et inutile.

Le problème, c'est que les navires mouillés sont des navires improductifs. Ils ne transportent pas de marchandises. Ils ne font que brûler du carburant et coûter des frais généraux, qui sont sans aucun doute refilés aux fournisseurs de leur éventuelle cargaison. Même si nous savons que le transport en vrac n'atteindra peut-être jamais l'efficacité du système de conteneurs par le port de Vancouver, les navires qui restent à l'ancre pendant de si longues périodes indiquent clairement que la chaîne d'approvisionnement est insuffisante.

Ne me croyez pas sur parole. Robert Lewis-Manning, président de la Chamber of Shipping, qui a témoigné devant le Comité il n'y a pas longtemps, a écrit à Transports Canada en 2017 pour signaler que le cadre actuel des opérations de mouillage sur la côte sud de la Colombie-Britannique n'est pas optimisé pour des opérations commerciales efficaces et qu'il entraîne des coûts inutiles, des retards, de l'imprévisibilité et des répercussions sur les collectivités côtières.

M. Lewis-Manning a également fait allusion à cette question dans ses observations devant le Comité le mois dernier, à Vancouver, lorsqu'il a reconnu que la question des mouillages avait des répercussions négatives sur les collectivités côtières. En fait, il y a plusieurs répercussions négatives, comme le bruit et la lumière excessifs, ainsi que les menaces à la sécurité, à l'environnement et au tourisme local.

Je vais me concentrer sur les répercussions économiques.

Les vraquiers qui mouillent dans les îles Gulf voyagent en moyenne huit heures de plus que s'ils se rendaient directement au port et retournaient directement en mer, comme le font la plupart des porte-conteneurs. D'après nos calculs, ils consomment environ 30 000 tonnes de carburant de plus chaque année en raison de ces déplacements supplémentaires. Non seulement cela coûte cher aux navires, mais cela nuit à la qualité de l'air et aggrave le réchauffement de la planète qui, comme nous le savons tous, a déjà des conséquences économiques directes. Les vraquiers paient des frais de pilotage élevés pour chaque voyage supplémentaire qu'ils effectuent à destination et en provenance des zones de mouillage des îles Gulf. Ces droits sont transférés aux fournisseurs de marchandises, comme les agriculteurs des Prairies.

Dans son rapport de 2012, la Quorum Corporation, qui surveille la manutention du grain, a constaté qu'à mesure que le nombre de navires en attente augmentait, le temps de chargement moyen augmentait. C'est la preuve que la congestion résultant d'une augmentation de l'utilisation du mouillage réduit en fait la productivité. Le fait de permettre aux cargos de mouiller gratuitement dans les îles Gulf aussi longtemps qu'ils le veulent leur donne une marge de manoeuvre trop généreuse en raison de laquelle les améliorations nécessaires à la chaîne d'approvisionnement du port peuvent être ignorées ou reportées.

Enfin, environ la moitié des déplacements supplémentaires, soit plus de 6 000 heures par année, se font dans les zones d'alimentation clés de l'épaulard résident du sud, ce qui contribue à la situation désastreuse, que nous connaissons tous, qui menace l'espèce.

Nous croyons que tous ces facteurs devraient obliger le port de Vancouver et ses nombreux partenaires de l'industrie du transport maritime à faire preuve de discipline en ce qui concerne l'utilisation des mouillages de cargos et à s'efforcer de freiner cette activité.

•(1005)

Nous croyons que l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, sous la direction de Transports Canada, est particulièrement bien placée, tant sur le plan des ressources que de la capacité, pour jouer un rôle de chef de file dans la recherche des solutions nécessaires à ce problème, mais pour l'instant, la réalité semble être qu'au lieu de limiter l'utilisation des mouillages, nous entendons parler encore plus de demandes de mouillage, malgré le fait que si vous ajoutez une centaine de mouillages de plus, cela n'entraînera toujours pas le transport d'une seule tonne de plus de marchandises par le port.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Straw.

Nous accueillons maintenant M. Veldman, de l'Administration portuaire de Prince Rupert.

Merci beaucoup de vous joindre à nous aujourd'hui, monsieur Veldman. Vous avez cinq minutes.

M. Ken Veldman (directeur, Affaires publiques, Administration portuaire de Prince Rupert): Merci, madame la présidente et membres du Comité. Je vous remercie de votre invitation.

J'aimerais insister en particulier sur deux aspects aujourd'hui.

Premièrement, le développement de Prince Rupert est fondé sur de nombreux attributs stratégiques sans pareil qui en font une porte d'entrée très concurrentielle pour le commerce, mais c'est notre souci d'établir des relations mutuellement avantageuses qui nous permettent de mieux comprendre les besoins des expéditeurs et de fournir des solutions novatrices et proactives pour la chaîne d'approvisionnement. Nous affirmons que nous ne sommes pas dans le domaine du transport. En fait, notre travail consiste à ajouter de la valeur, et nous nous concentrons beaucoup sur cet aspect.

La meilleure façon d'ajouter de la valeur au commerce canadien, c'est de nous assurer que nous fournissons des chaînes d'approvisionnement souples ayant les capacités et la résilience nécessaires pour nos expéditeurs et nos collectivités, plutôt que de réagir aux crises de capacité quand elles se déclarent. Pour ce faire, nous avons besoin d'une solide planification des corridors et des bons partenaires stratégiques, y compris le gouvernement du Canada.

Le port de Prince Rupert compte cinq terminaux qui facilitent le commerce par l'intermédiaire de conteneurs intermodaux, d'installations de vrac sec et liquide et de bateaux de croisière. En 2017, le port a augmenté son volume de 28 % pour atteindre 24 millions de tonnes de marchandises, avec une capacité actuelle de 40 millions de tonnes. Notre volume représente 35 milliards de dollars de commerce, ce qui en fait le troisième port en importance au Canada. À titre de comparaison historique, cela représente une augmentation importante des échanges par rapport à moins de cinq millions de tonnes en 2005. Nous prévoyons une croissance de plus de 50 millions de tonnes au cours de la prochaine décennie, et nous sommes sur une trajectoire à long terme pour atteindre plus de 100 millions de tonnes.

Le succès de Prince Rupert repose sur un modèle qui représente à la fois un risque d'innovation et un risque d'investissement, et qui exige l'harmonisation complète et l'engagement de ses partenaires, soit le CN, les exploitants de terminaux, les exploitants de la logistique et de la chaîne d'approvisionnement, la main-d'œuvre, les transporteurs maritimes, nos clients du transport maritime et les gouvernements du Canada et de la Colombie-Britannique.

Ce qui est peut-être le plus important, c'est que nous avons réussi à nous harmoniser avec les communautés locales des Premières Nations et que nous leur avons permis de participer de façon importante à l'économie de la porte d'entrée. Nous partageons une vision et un intérêt communs précieux pour continuer d'améliorer l'efficacité des ports, de renforcer les services portuaires et d'accroître la capacité portuaire.

Le développement continu de Prince Rupert fait partie intégrante du programme commercial du Canada pour l'Asie-Pacifique. En 2017, plus de 80 % du commerce du port a été importé ou exporté par des pays asiatiques comme la Chine, la Corée et le Japon. Du point de vue de la facilitation du commerce et de l'efficacité, notre plan de développement actuel reflète l'importance de tenir compte de l'infrastructure commune et de la planification de l'utilisation des terres qui permettent la création et l'expansion de capacités terminales sans compromettre la vitesse, la fluidité et la fiabilité réelles qui sont au coeur de notre proposition de valeur.

Cette approche tournée vers l'avenir permettra au port d'éviter les problèmes de congestion futurs et les solutions d'atténuation qui, autrement, exigeraient des dépenses en capital très élevées pour ajouter seulement des améliorations progressives de la fluidité. Pour réussir et être en mesure de produire des résultats tangibles au profit du large éventail d'intervenants de la collectivité et de l'industrie que nous servons, une future stratégie canadienne en matière de transport et de logistique doit refléter l'importance des recommandations suivantes.

Premièrement, le gouvernement du Canada doit continuer d'appuyer la planification proactive et l'élaboration en temps opportun de grands projets d'infrastructure portuaire visant à créer de futures possibilités commerciales viables au moyen de programmes et de politiques de financement des infrastructures, y compris ceux axés sur les projets d'infrastructure verte.

Deuxièmement, être une petite ville du Nord est un avantage pour nous, mais cela crée aussi des défis dans le contexte du soutien de la croissance rapide. Le gouvernement du Canada doit envisager de jouer un rôle plus proactif en offrant une aide financière directe aux ports et aux municipalités de la porte d'entrée pour accroître les immobilisations et, ce qui est important pour nous, les besoins en main-d'œuvre liés aux répercussions du commerce national sur les portes d'entrée locales.

Troisièmement, le gouvernement du Canada doit mettre en oeuvre des initiatives officielles visant les corridors commerciaux afin d'assurer la coordination et la collaboration en matière d'infrastructure et de marketing entre les gouvernements et les intervenants directs des chaînes d'approvisionnement maritimes, ferroviaires, de camions et de terminaux.

Quatrièmement, le gouvernement du Canada doit continuer de jouer un rôle de chef de file dans les initiatives de visibilité des données. Cela permettrait d'améliorer les prévisions du flux des échanges, ainsi que la visibilité en temps réel du mouvement des marchandises.

En adoptant les mesures recommandées, le gouvernement fédéral réalisera d'importants progrès en vue de mieux optimiser les principaux corridors commerciaux du Canada, en particulier la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, et il veillera à ce que le Canada soit bien placé pour saisir les occasions commerciales futures et élargies dans l'intérêt de tous.

Je suis prêt à répondre à vos questions.

• (1010)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Veldman.

La parole est à M. Liepert, pour cinq minutes.

M. Ron Liepert: Merci, madame la présidente.

Je veux prendre quelques minutes pour m'assurer que les membres du Comité sont conscients de la crise qui sévit dans les Prairies à l'heure actuelle. Malheureusement, parmi les membres officiels de ce comité, mon collègue est le plus à l'ouest des députés, à part Mme Block et moi. Je pense qu'il est important que tout le monde comprenne ce que vivent les Prairies aujourd'hui.

Cet automne, la moitié de la récolte s'est retrouvée sous la neige. Ce n'est qu'au cours des derniers jours que les agriculteurs ont pu retourner dans les champs afin de récolter. Ensuite, ils devront essayer d'expédier leur produit par train pour le mettre sur le marché parce que ce n'est pas un produit qui sera d'une grande qualité.

Ensuite, il y a ce qu'on appelle l'« écart de prix » pour notre pétrole. Je veux mettre les choses en perspective pour que tout le

monde ici comprenne bien. Le prix du baril de Brent, ou le prix mondial, se négocie à environ 80 \$ le baril. Le pétrole américain West Texas se vend environ 70 \$ le baril. Le pétrole albertain et, dans une certaine mesure, le pétrole de la Saskatchewan se transigent aujourd'hui à 20 \$ le baril. Il y a un écart de 50 \$ le baril dont profitent les États-Unis, parce que nous n'avons qu'un seul marché, les États-Unis, par le pipeline Keystone et d'autres.

Je veux mettre les choses en perspective. Par quoi cela se traduit-il? Au Canada, nous sommes privés d'une nouvelle école par jour et d'un nouvel hôpital par semaine parce que nous n'obtenons pas un bon prix pour nos ressources naturelles.

Permettez-moi d'aborder la question sous un autre angle pour ceux qui connaissent très bien l'économie de l'Ontario. Supposons qu'une voiture serait construite dans la circonscription d'Oakville de M. Oliver et qu'elle se vendrait 70 000 \$. Lorsqu'elle serait expédiée de l'autre côté de la frontière aux États-Unis, les Américains diraient merci beaucoup, mais nous allons payer 20 000 \$. Nous ne tolérerions pas cela si cela arrivait à l'industrie automobile, mais c'est ce qui se passe aujourd'hui dans les Prairies.

J'aimerais poser une question à notre invité de Prince Rupert.

Je crois que le port de Prince Rupert est l'une des options qui sont sous-utilisées. Sous l'ancien gouvernement conservateur, le projet d'oléoduc Northern Gateway avait été approuvé et, si la construction avait commencé, le pétrole transiterait presque déjà par votre port aujourd'hui.

Vos installations sont-elles sous-utilisées à Prince Rupert? Avez-vous la capacité d'acheminer plus de pétrole par votre port vers les marchés asiatiques?

• (1015)

M. Ken Veldman: Tout d'abord, j'aimerais apporter une précision. Le projet Northern Gateway devait passer par Kitimat plutôt que par Prince Rupert, de sorte que cela ne ferait pas partie de nos activités.

Cependant, permettez-moi de parler de façon plus générale de l'utilisation de nos installations.

M. Ron Liepert: Je tiens tout de même à préciser qu'il aurait pu être dévié vers Prince Rupert. C'est l'une des options qui étaient envisagées. À cause de la réglementation environnementale près de Kitimat, il aurait pu être dévié vers Prince Rupert.

M. Ken Veldman: C'est possible, mais permettez-moi de parler de l'utilisation. Je ne dirais pas que nos installations sont sous-utilisées à l'heure actuelle. En fait, la courbe de croissance de notre utilisation est très forte, comme je l'ai démontré.

À l'heure actuelle, nous essayons de profiter des occasions qui s'offrent à nous. AltaGas en est un bon exemple. Cette société achève un terminal d'exportation de propane pour expédier du propane liquide vers les marchés asiatiques. Nous avons un promoteur, Vopak, qui propose un terminal de vrac liquide à accès libre qui aurait la capacité d'expédier une combinaison de liquides. Cela comprendrait tout, du méthanol aux produits pétroliers à valeur ajoutée en passant par les GPL.

Ce sont tous des domaines où nous pouvons ajouter de la valeur. Nous avons la capacité de faire livrer ces produits par train. Nous avons un promoteur qui fait avancer ce projet dans le cadre d'un processus d'évaluation environnementale. Nous avons une très bonne compréhension des besoins des expéditeurs, et nous misons sur cet aspect.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Liepert. Il est toujours important de reconnaître et de comprendre toutes les régions du Canada.

C'est au tour de M. Iacono, pour cinq minutes.

M. Angelo Iacono: Madame la présidente, je vais céder mon temps de parole à M. Sikand, pour qu'il commence. Je vais ensuite prendre son temps de parole.

M. Gagan Sikand: Merci.

Mes questions s'adressent à M. Gooch.

Comme vous le savez, je représente une circonscription de Mississauga, juste à côté de l'aéroport Pearson. J'aimerais savoir ce que vous pensez de l'ouverture d'un autre aéroport à Pickering, peut-être comme aéroport de soutien ou simplement comme aéroport autonome à l'avenir.

M. Daniel-Robert Gooch: Notre organisation n'a pas vraiment pris position à ce sujet. Je dirais toutefois qu'il y a pas mal d'aéroports dans la région du Grand Toronto. Mes collègues, nos membres et d'autres aéroports de la région collaborent très étroitement par l'entremise du Réseau des aéroports du Sud de l'Ontario.

Ils examinent les besoins de la région du Sud de l'Ontario prévus dans la prochaine décennie et ils constatent que les aéroports — l'aéroport Pearson de Toronto en particulier — deviennent occupés à pleine capacité. Ils cherchent des façons créatives de mieux utiliser les autres aéroports de la région pour réduire la pression sur cette croissance. Beaucoup de travail se fait au sein de cette organisation, qui examine toutes les options.

M. Gagan Sikand: Je passe par l'aéroport Pearson deux fois par semaine et je suis très satisfait de l'ACSTA Plus. Je pense que cela fonctionne bien, et j'aimerais savoir ce que vous en pensez.

Vous avez également toutefois parlé de la biométrie. Souvent, quand on a des données aussi sensibles, il y a un équilibre à atteindre entre le souci de la sécurité et le fait de fournir autant de renseignements. J'aimerais savoir ce qui a été fait ou ce qui sera mis en oeuvre sur le plan de la sécurité pour préserver les points de données de toutes ces options biométriques.

Cette dernière question s'ajoute à celle qui concerne ACSTA Plus.

• (1020)

M. Daniel-Robert Gooch: Le gouvernement travaille beaucoup à la reconnaissance faciale. Comme je l'ai dit, aux États-Unis, le CBP, en collaboration avec la TSA, la Transportation Security Administration, qui effectue des contrôles dans ce pays, vient d'annoncer comment il entend utiliser la reconnaissance faciale dans le processus de contrôle.

Je ne peux pas vraiment vous parler de ce qu'ils font en matière de sécurité, mais je viens d'assister à une conférence de deux jours à Vancouver où nous avons discuté de cette question. Comment utiliser la technologie la plus récente, la reconnaissance faciale étant l'une des plus importantes, pour améliorer la circulation des voyageurs et des marchandises légitimes à la frontière et au-delà des contrôles de sécurité? C'était l'un des principaux sujets de discussion.

Tout le monde sait que, pour que ces projets soient autorisés, le public et le gouvernement doivent avoir confiance que les renseignements seront bien protégés, alors c'est vraiment une question à l'ordre du jour. Il n'y aura pas de progrès à cet égard à moins que tout le monde soit convaincu que nous pouvons avancer en toute sécurité.

M. Gagan Sikand: Encore une fois, comme je suis juste à côté de Pearson, j'utilise toujours cet aéroport comme point de comparaison. Même s'il est sous-utilisé, il y manque d'agents de contrôle, d'agents frontaliers. Est-ce une norme dans tous les aéroports, ou n'est-ce qu'une situation propre à cet aéroport?

M. Daniel-Robert Gooch: Parlons d'abord de l'ACSTA Plus. Les temps d'attente augmentent partout au pays. J'ai cru comprendre que l'été dernier a été assez bon, mais il faut constamment s'efforcer de garder une longueur d'avance sur la croissance.

Nous appliquons l'ACSTA Plus. L'ACSTA Plus est une voie améliorée. Ce n'est pas nécessairement la plus récente technologie. Il s'agit en fait de l'application de technologies qui sont utilisées dans d'autres régions du monde depuis quelques années. Si vous passez par Paris Charles de Gaulle ou Schiphol à Amsterdam, vous reconnaîtrez l'ACSTA Plus. Ce système permet toutefois aux utilisateurs de passer plus rapidement à travers les files d'attente, et il réduit aussi la pression exercée sur la personne qui suit dans la file pour déposer toutes ses affaires, parce que vous avez quatre personnes à la fois qui peuvent déposer leurs effets personnels. Là où le système a été déployé, il a sensiblement amélioré l'expérience des voyageurs.

C'est toutefois là que réside le défi. Le système a été déployé de façon limitée dans les quatre aéroports les plus achalandés, qui éprouvaient certains des plus graves problèmes. Il est maintenant déployé à Halifax et à Edmonton, mais les investissements ont essentiellement cessé. Nous attendons le prochain budget pour voir si nous allons obtenir des fonds pour que l'ACSTA Plus soit déployé à plus grande échelle, parce qu'il y a d'autres aéroports qui pourraient l'utiliser. Ce ne sera pas nécessairement partout. Ce système a assurément une grande incidence aux points de contrôle à volume élevé, mais son déploiement est limité.

M. Gagan Sikand: Quand le système a été mis en oeuvre, a-t-il dépassé vos attentes ou les résultats ont-ils été à peu près ceux qui étaient attendus?

M. Daniel-Robert Gooch: Je dirais que la réaction est probablement mitigée. La plupart des représentants d'aéroports à qui j'ai parlé disent que le système fonctionne vraiment bien chez eux, mais il y a deux côtés à la médaille. Pour l'ACSTA Plus, il y a l'équipement, mais il faut aussi des agents de contrôle. Il y a vraiment un manque d'heures de contrôle à la disposition de l'ACSTA, alors si vous utilisez un appareil qui est optimal avec un certain nombre d'agents de contrôle, mais que vous n'avez pas ce nombre d'agents, il est normal de ne pas obtenir le rendement attendu.

C'est donc à peu près cela, mais de façon générale, le système est bien accueilli.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer à Mme Malcolmson.

Mme Sheila Malcolmson (Nanaimo—Ladysmith, NPD): Merci, madame la présidente.

Ma question concerne Chris Straw et le groupe GAFA. Il y a à peine deux semaines, j'ai organisé une table ronde avec le député Alistair MacGregor. Nous avons réuni des représentants de quatre Premières Nations et peut-être d'une douzaine d'organismes communautaires jusqu'à la frontière américaine, c'est-à-dire des administrations municipales, des citoyens inquiets et des groupes de contribuables. Beaucoup de solutions ont été proposées pour régler le problème dont vous venez de parler, c'est-à-dire que les exportations de produits en vrac ont augmenté de 40 %, alors que l'utilisation des zones de mouillage et le temps d'utilisation de ces zones ont augmenté de 400 %. Cela fait certes ressortir un problème d'approvisionnement.

Pouvez-vous nous donner une idée des recommandations que vous feriez au Comité pour désengorger ce goulot d'étranglement?

M. Chris Straw: Nous ne sommes pas des experts en la matière, mais nous avons eu des échanges avec des représentants de la Chamber of Shipping et de Transports Canada. Le principal problème à régler concerne les heures d'arrivée hâtive. Il ne s'agit pas seulement d'étudier la question et d'en définir la cause. Nous croyons que c'est simplement parce qu'il n'y a pas de restriction pour les arrivées hâtives en ce moment. Nous devons le comprendre et prévoir des mesures dissuasives.

Nous estimons qu'il est important d'examiner les situations contractuelles qui entraînent de grandes lacunes dans ce qui semble être le délai entre l'état de préparation d'un navire pour le chargement au terminal et le moment où il se rend au terminal. Nous croyons que des améliorations de l'infrastructure à l'intérieur du port permettraient d'augmenter leur capacité actuelle de mouillage de navires dans le port, et nous constatons aussi que de nombreux aspects de la chaîne d'approvisionnement ont été mentionnés, notamment la situation ferroviaire et les obstacles à la livraison du grain canadien à temps. Il s'agit d'améliorations de l'infrastructure en soi qui réduiraient les goulots d'étranglement et, espérons-le, atténueraient la situation.

• (1025)

Mme Sheila Malcolmson: Parmi les éléments dont je vous ai déjà entendu parler, il y a les installations de chargement par mauvais temps aux terminaux, l'utilisation de bouées d'amarrage fixes à l'intérieur du port pour aider à réduire le besoin d'ancrages externes, l'expansion d'outils numériques comme la technologie des chaînes de blocs et d'autres applications de gestion de la chaîne d'approvisionnement pour accroître l'efficacité de l'ordonnancement et accroître...

M. Chris Straw: C'est exact. Nous recommandons tout cela. La situation météorologique est intéressante. Le grain souffre d'humidité, mais nous savons tous qu'il pleut tout le temps sur la côte Ouest du Canada. Nous pensons qu'il devrait y avoir une infrastructure adéquate pour travailler à l'aise même lorsqu'il pleut, ce qui arrive souvent.

Mme Sheila Malcolmson: Le gouvernement est prêt à investir dans l'infrastructure, mais il ne l'a pas nécessairement fait dans ces domaines. C'est donc une bonne demande.

L'initiative des zones de mouillage du Plan de protection des océans a été annoncée et elle porte précisément sur cette situation. Que pensez-vous de l'efficacité de ce programme?

M. Chris Straw: Notre principal objectif en matière de collaboration avec Transports Canada touche l'initiative des mouillages. Je tiens à souligner que, lorsqu'elle a été annoncée, nous avons été surpris de constater que le budget global affecté à cet examen triennal de tout le système de mouillage au pays n'était que

de 500 000 \$. Les membres du Comité savent que l'on ne peut pas étudier grand-chose pour ce montant. Notre principale préoccupation, c'est que l'étude permette d'examiner la situation en détail, non seulement pour scruter toutes les options disponibles, mais aussi pour déterminer exactement ce qui se passe.

Pour ce qui est de l'aspect économique, il y a aussi l'impact des mouillages, et les gens de l'initiative des zones de mouillage ont convenu qu'il fallait aussi tenir compte des impacts environnementaux, sociaux et sanitaires de ces zones de mouillage. Ce qui nous préoccupe, c'est qu'ils ne sont pas bien placés pour le faire avec les ressources dont ils disposent, et nous constatons qu'ils sont déjà très en retard sur les délais proposés.

Mme Sheila Malcolmson: Il y avait une autre initiative de Transports Canada, à savoir un protocole provisoire pour l'utilisation des mouillages dans le sud de la Colombie-Britannique, qui a été annoncé, je crois, en février dernier. Récemment, ils nous ont surpris en annonçant une prolongation d'un an. Pouvez-vous nous parler des répercussions de ce programme du point de vue de votre collectivité?

M. Chris Straw: Il s'agit d'un protocole volontaire qui a été prolongé pour une autre année et qui comporte deux volets. Premièrement, le port de Vancouver réaffecte ou affecte des navires à différents mouillages. Avant la mise en place du protocole, les navires arrivaient et pouvaient choisir leur mouillage. Comme mesure volontaire, le port de Vancouver a accepté de déplacer les navires à un rythme semblable, mais il n'y a aucun contrôle sur le nombre de navires qui arrivent ou le temps d'attente. Cela ne fait qu'étendre le problème à un plus grand nombre de collectivités et à accroître l'impact sur les collectivités.

L'autre élément consiste à demander aux navires de tenir compte volontairement des résidents locaux et d'essayer de réduire leur volume de bruit et leur éclairage. Nous constatons que les navires doivent faire fonctionner des génératrices jour et nuit, 7 jours sur 7, parce que c'est ainsi qu'ils font circuler le pétrole et qu'ils alimentent tout leur équipement, alors il n'y a pas grand-chose à faire. Certains navires semblent se conformer aux directives plus que d'autres.

Je reçois des copies de courriels de plaintes de collectivités de partout au pays, et je trouve que l'on gère bizarrement cette situation. Il faut que quelqu'un écrive au port de Vancouver pour lui demander de dire à ce navire de baisser les lumières ou d'essayer d'atténuer le bruit, et il faut ensuite attendre une éventuelle réponse d'un système à participation volontaire. Nous pensons que ces exigences doivent être réglementées.

La présidente: Merci beaucoup.

La parole est à M. Badawey pour cinq minutes.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Je tiens à féliciter et à remercier le ministre Garneau d'avoir établi un processus axé sur un gouvernement stratégique, plutôt que sur une politique stratégique. Cela dit, j'apprécie les commentaires de M. Veldman au sujet de la planification stratégique des corridors, qui est en fait ce que nous essayons d'établir ici.

Je tiens également à mentionner que nous revenons tout juste de Vancouver et que nous avons vu le port de Vancouver et celui de Seattle, et nous avons essayé de nous rendre à Prince Rupert, mais nous avons manqué de temps. Cela aurait été bien, parce que je sais à quel point vous faites du bon travail et combien vous ajoutez à la chaîne d'approvisionnement globale.

J'ai une question pour vous, monsieur Veldman. À l'heure actuelle, l'AECG, le PTPGP et l'AEUMC sont tous en vigueur. En plus du marché de l'Asie-Pacifique, je regarde les produits qui arrivent et qui viennent du Midwest et qui passent par Prince Rupert. Comment envisagez-vous l'avenir? Comment pensez-vous participer à cette chaîne d'approvisionnement maintenant que ces accords commerciaux sont en place?

• (1030)

M. Ken Veldman: De toute évidence, ces accords commerciaux ouvrent des possibilités. Pour nous, comme je l'ai mentionné, plus de 80 % de nos produits sont actuellement liés à des pays d'Asie. Nous nous attendons à ce que l'expansion s'étende aux économies plus émergentes de l'Asie. Nous nous dirigeons un peu plus vers le sud-est. Dans l'ensemble, je pense que l'on assiste aussi à un déplacement des centres manufacturiers en Asie.

Ce sera une région très dynamique à l'avenir. Je pense qu'elle offre d'importantes possibilités à toutes sortes de secteurs au Canada en ce qui concerne les exportations. Il est important de savoir, du point de vue de la chaîne d'approvisionnement, que même si nous semblons très loin, nous avons un lien très direct avec le Midwest, tant au Canada qu'aux États-Unis, et si nous voyons les exportateurs profiter de ces occasions, nous pensons qu'il y aura dans le monde une augmentation continue du volume.

Nous constatons aussi le même phénomène, mais dans l'autre sens, comme le veut la nature du libre-échange, et nous croyons que tout le monde y gagne. C'est certes ce que nous avons constaté principalement avec la croissance en Chine au cours de la dernière décennie. Nous pensons que c'est un bon exemple de ce que nous pouvons observer dans d'autres marchés à mesure qu'ils continuent de croître et que les occasions continuent de grandir pour les entreprises canadiennes en particulier.

M. Vance Badawey: Merci.

J'aimerais maintenant m'adresser à M. Gooch, des aéroports. Nous avons entendu des représentants du port de Montréal hier, et nous avons entendu aujourd'hui des témoins de Niagara et du Labrador au sujet du transport terrestre, ferroviaire et routier. Selon vous, quelle est la place du transport aérien dans la chaîne d'approvisionnement globale pour ce qui est de la circulation des marchandises?

Les représentants du port de Montréal ont déclaré hier que, pour croître, le port doit être soutenu par des corridors commerciaux terrestres fiables et efficaces. Que pensez-vous de la place qu'occupent les aéroports au Canada dans la chaîne d'approvisionnement globale et dans la circulation des marchandises, non seulement au pays, mais aussi à l'échelle internationale?

M. Daniel-Robert Gooch: Je peux répondre de différentes façons. Du point de vue des revenus, les aéroports tirent la plus grande partie de leur argent du volume de passagers, mais c'est là que le mandat de développement économique des aéroports à titre de sociétés sans capital-actions entre en jeu. Le fret est extrêmement important pour de nombreuses régions. Même si cela ne peut représenter que peu de revenus, c'est tout de même beaucoup d'argent en biens expédiés. Le Canada atlantique constitue un bon exemple. Le transport du homard en provenance de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, par exemple, est extrêmement important pour la région.

Dans les grands centres, c'est peut-être un peu moins évident. J'ai parlé du rôle du train léger. Il y a maintenant un train léger qui relie Toronto Pearson à la gare Union au centre-ville. Il y en a un à Vancouver qui est en place depuis plusieurs années, et d'autres

aéroports y travaillent. Ottawa et Montréal vont bientôt en avoir aussi, et cela fait partie de la vision à long terme pour Calgary et d'autres aéroports.

Ainsi, lorsque les gens sortent de leur voiture, qu'il s'agisse de voyageurs ou de travailleurs, et qu'ils empruntent le transport en commun pour se rendre à l'aéroport, ils désengorgent le réseau routier. Les marchandises qui doivent être expédiées par la route profitent ainsi d'une plus grande capacité, parce qu'un plus grand nombre de passagers ont été déplacés et arrivent à l'aéroport en train.

La présidente: Merci beaucoup.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

La présidente: Monsieur Iacono.

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

J'ai une question pour vous, monsieur Gooch. Dans votre déclaration préliminaire, vous avez parlé du Fonds national des corridors commerciaux. Pouvez-vous nous parler des investissements qui ont été faits dans les six aéroports?

M. Daniel-Robert Gooch: Vous vous rappellerez peut-être que nos aéroports ont travaillé pendant plusieurs années à la résolution des problèmes de financement uniques auxquels sont confrontés les six plus petits aéroports du RNA en ce qui concerne leur volume de trafic. au bas de l'échelle, six aéroports étaient désignés comme des aéroports du RNA, mais ils n'avaient pas accès au PAIA pour des aéroports de taille semblable. Grâce à ce travail, les aéroports du RNA ont pu tirer parti pour la première fois du Fonds national des corridors commerciaux. Une partie de cette somme a été mise de côté — ce n'est probablement pas le bon terme technique, mais elle a, au moins virtuellement, été mise de côté — pour répondre aux besoins de ces six plus petits aéroports du RNA.

Nous comprenons qu'il s'agit d'une mesure destinée à être ponctuelle. Dans une autre décennie, lorsque viendra le temps de revoir leur infrastructure, ces aéroports pourraient se retrouver dans la même situation si leur volume de trafic n'a pas augmenté. Le programme avait été conçu pour réduire les embouteillages, de sorte que cette situation particulière ne s'appliquait pas vraiment, mais l'argent a été mis de côté.

Nos autres aéroports demandent aussi des fonds dans le cadre de ce programme. Je crois savoir que des fonds ont été affectés à l'accès routier à l'aéroport international de Calgary. Il y a eu un projet à Iqaluit, je crois. Le financement de certains autres programmes n'a pas été approuvé, mais il y a d'autres projets que les aéroports envisagent et qui correspondent peut-être davantage à l'objectif du programme, à savoir réduire les embouteillages.

• (1035)

[Français]

M. Angelo Iacono: Ma prochaine question s'adresse à M. Veldman.

Pour en revenir à l'innovation, des représentants du Port de Montréal ont parlé de la nécessité d'aider les ports à faire le virage numérique.

Quelles sont les répercussions de la supergrappe des technologies numériques sur le développement du Port de Prince Rupert?

[Traduction]

M. Ken Veldman: Je ne connais pas le terme « *supergrappe* », mais ce que je peux dire, c'est que la disponibilité des données est extrêmement importante pour la chaîne d'approvisionnement. Comme je l'ai précisé dans ma déclaration préliminaire, que l'on parle de révolution numérique ou de la technologie des chaînes de blocs, en fin de compte, cela relève de la disponibilité des données et de la façon dont nous les utilisons.

Il y a deux aspects importants à cet égard. Il y a d'abord les prévisions. J'ai dit que nous prévoyons atteindre 55 millions de tonnes au cours de la prochaine décennie. Cela nous ramène directement à la question précédente concernant la croissance des marchés de l'Asie-Pacifique et le lien avec la croissance du Canada. Notre capacité prévisionnelle ne fait que croître avec de meilleures données, et il est essentiel que nous puissions avoir accès à plus de données et les analyser comme il se doit.

La disponibilité des données en temps réel est également importante. J'ai parlé de valeur ajoutée pour les expéditeurs. Les expéditeurs exigent de plus en plus de souplesse au niveau de leurs chaînes d'approvisionnement. Ils voient les chaînes d'approvisionnement comme des entrepôts mobiles, si vous voulez. Dans ces entrepôts mobiles, il arrive souvent que des marchandises quittent l'Asie ou se dirigent vers l'Asie sans même que l'on connaisse leur destination finale. Ils exigent la souplesse nécessaire pour être en mesure de rediriger le fret vers sa destination finale en fonction des besoins en temps réel.

S'ils ne peuvent connaître l'emplacement de leur cargaison et leur capacité d'adaptation au sein de la chaîne d'approvisionnement, nous ne sommes pas en mesure d'ajouter la valeur dont ils ont besoin. Si nous ne pouvons pas ajouter de la valeur, nous perdons notre avantage concurrentiel. Sur la côte Ouest, il y a de nombreuses portes d'entrée et de nombreuses options, et il est certes important que les ports canadiens puissent en profiter. C'est là où l'importance des données numériques prend tout son sens.

M. Angelo Iacono: Comment pouvons-nous améliorer cela?

M. Ken Veldman: Je pense qu'il y a de nombreux exemples, mais l'on peut certainement parler de l'ASFC. L'ASFC est une organisation qui a été créée à titre d'organisme de sécurité et de réglementation. La réalité, c'est qu'elle détient des renseignements clés sur le commerce international. Le fait de pouvoir ouvrir ces données et utiliser l'ASFC comme instrument économique pour créer un portail de données commun qui respecte les préoccupations en matière de sécurité tout en permettant aux chaînes d'approvisionnement d'y avoir accès serait un pas important dans la bonne direction. Il faudrait examiner sérieusement le mandat et les règlements qui entourent cette agence, par exemple.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Veldman.

Madame Block, vous avez cinq minutes.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente, et je suis heureuse d'entendre nos témoins aujourd'hui.

Je vais utiliser mon temps de parole pour présenter une motion que j'ai présentée le 18 septembre. Au cas où le fait de présenter cette motion pendant mon temps de parole obligerait mes collègues de l'autre côté de la table à s'excuser pour moi après coup, j'aimerais expliquer pourquoi j'estime important de présenter cette motion aujourd'hui.

La motion se lit comme suit:

Que le Comité entreprenne une étude s'échelonnant sur au moins trois réunions pour examiner les répercussions des moratoires relatifs au transport sur le climat

d'investissement au Canada, et que le Comité demande au ministre des Transports de comparaître.

Je vais vous donner quelques explications. Il y a une phrase qui a été inventée par le chef du service d'incendie de Los Angeles ou qui a été attribuée à cette personne, puis rendue célèbre par le président de Ford, à savoir que la culture est beaucoup plus importante que la stratégie. Pendant que nous sommes en plein milieu d'une étude sur le corridor de transport et la logistique, je crois qu'il est important que nous comprenions comment la politique gouvernementale et les lois subséquentes influent sur une stratégie. C'est une chose pour nous d'entreprendre une étude sur les défis et les possibilités que présente notre réseau de transport. Je sais que cela irrite mes collègues lorsque nous parlons de choses comme l'interdiction des pétroliers, une mesure législative comme le projet de loi C-69 ou une taxe sur le carbone, mais je pense qu'il est important pour nous de combiner les deux, la culture et la stratégie, lorsqu'il s'agit d'examiner les défis et les possibilités.

En fait, le président de Ford a ajouté que toute entreprise qui dissocie les deux met son succès en péril. J'ai même cru comprendre que mes collègues, lorsqu'ils ont visité le port de Vancouver, auraient entendu cela à maintes reprises au sujet du projet de loi C-69 et des répercussions qu'il aurait eues sur la croissance de ce port s'il avait été en place.

C'est l'une des raisons pour lesquelles je pense qu'il est important que nous examinions cette motion à ce stade-ci de notre étude. Nous devons vraiment bien comprendre l'incidence de ces politiques et de ce projet de loi sur notre capacité de faire exactement ce que nous étudions.

• (1040)

La présidente: Mme Block a proposé la motion suivante:

Que le Comité entreprenne une étude s'échelonnant sur au moins trois réunions pour examiner les répercussions des moratoires relatifs au transport sur le climat d'investissement au Canada, et que le Comité demande au ministre des Transports de comparaître.

Mme Kelly Block: Madame la présidente, pouvons-nous tenir un vote par appel nominal, s'il vous plaît?

(La motion est rejetée par 6 voix contre 3.)

La présidente: Madame Block, il vous reste environ une minute.

Mme Kelly Block: J'invoque le Règlement. M. Oliver est-il secrétaire parlementaire? Il n'est pas le secrétaire parlementaire ici. D'accord, merci.

J'aimerais poser une question aux gens du port de Prince Rupert et leur demander de nous parler des répercussions possibles d'une interdiction des pétroliers, du moratoire sur la circulation des pétroliers et de ses répercussions sur le port de Prince Rupert.

M. Ken Veldman: La réponse la plus évidente est que le moratoire empêche d'expédier les produits visés.

Comme je l'ai dit plus tôt, nous mettons beaucoup l'accent sur l'ajout de valeur aux exportations canadiennes. À l'heure actuelle, ce moratoire empêche essentiellement les discussions au sein du secteur du fret, mais nous continuons de nous concentrer sur d'autres produits du secteur pétrolier qui font face aux mêmes défis économiques et aux mêmes écarts de prix dont il a été question plus tôt, qu'il s'agisse du méthanol, du GPL ou des produits raffinés comme les diesels et les essences. Ces produits peuvent encore circuler. Nous essayons de nous assurer que nous avons la bonne infrastructure et les bons services, qui nous permettent d'ajouter de la valeur à ces secteurs et à ces cargaisons dans un délai raisonnable.

•(1045)

La séance est levée.

La présidente: Merci à nos témoins pour les précieux renseignements qu'ils nous ont fournis.

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>