



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

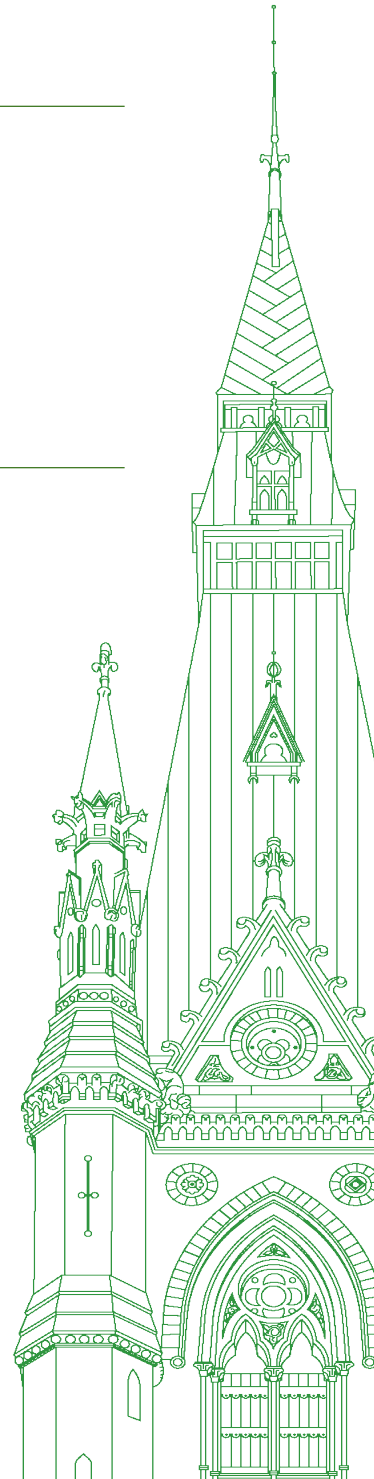
Comité permanent du commerce international

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 030

Le mardi 18 octobre 2022

Présidente : L'honorable Judy A. Sgro



Comité permanent du commerce international

Le mardi 18 octobre 2022

• (1105)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): La séance est ouverte.

C'est la 30^e séance du Comité permanent du commerce international.

Certains changements ont été apportés à la composition de notre comité.

Je vais donner la parole à M. Baldinelli.

M. Tony Baldinelli (Niagara Falls, PCC): Merci, madame la présidente.

Bonjour, chers collègues. Bonjour aux témoins.

J'aimerais que le Comité commence par nommer Kyle Seeback au poste de vice-président du Comité.

M. Colin Carrie (Oshawa, PCC): J'appuie la motion.

La présidente: La greffière va lire le texte.

La greffière du Comité (Mme Dancella Boyi): Conformément au paragraphe 106(2) du Règlement, le vice-président doit être membre de l'opposition officielle.

[Français]

Je suis maintenant prête à recevoir des motions pour la première vice-présidence.

Il est proposé par M. Baldinelli que M. Seeback soit élu premier vice-président du Comité.

[Traduction]

Y a-t-il d'autres motions?

Plaît-il au Comité d'adopter la motion?

(La motion est adoptée.)

La greffière: Je déclare la motion adoptée et M. Seeback dût être élu premier vice-président du Comité.

Des députés: Bravo!

La présidente: Bienvenue et félicitations, monsieur Seeback. Nous sommes heureux de vous avoir parmi nous.

Monsieur Carrie, je suis très heureuse que vous soyez membre de ce comité. Nous avons beaucoup travaillé ensemble au fil des ans. Soyez le bienvenu. C'est un excellent comité, où nous faisons un travail très intéressant. Nous vous souhaitons la bienvenue à tous les deux.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride conformément à l'ordre de la Chambre du 23 juin 2022. Les députés

peuvent donc participer en personne ici même ou à distance à l'aide de l'application Zoom. J'aimerais faire quelques observations à l'intention des témoins et des membres du Comité.

Avant de parler, veuillez attendre que je vous donne la parole en vous identifiant personnellement. Veuillez parler lentement et clairement. À ceux qui participent par vidéoconférence, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour l'activer et veuillez le désactiver quand vous ne parlez pas.

Pour les services d'interprétation, ceux qui utilisent Zoom ont le choix au bas de leur écran entre « parquet », « anglais » et « français ». Les personnes présentes dans la salle peuvent utiliser l'oreillette et sélectionner le canal souhaité.

Je rappelle que tous les commentaires doivent être adressés à la présidence. Si vous souhaitez prendre la parole, veuillez lever la main. Ceux qui participent par Zoom doivent utiliser la fonction « lever la main ». La greffière et moi-même ferons de notre mieux pour gérer la liste des interventions. Merci de votre patience et de votre compréhension.

Veuillez également noter qu'il n'est pas permis de prendre des photos dans la salle ou des captures d'écran sur Zoom au cours de la réunion.

En cas de difficultés techniques, veuillez m'en informer. Je rappelle que nous devons peut-être alors suspendre la séance pendant quelques minutes, car nous devons veiller à ce que tous les membres puissent participer pleinement.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le mardi 27 septembre 2022, le Comité procède à l'étude sur les répercussions commerciales potentielles du transport de marchandises dans des conteneurs ferroviaires.

Nous accueillons aujourd'hui, de l'Association des administrations portuaires canadiennes, Daniel-Robert Gooch, président-directeur général, et Debbie Murray, directrice principale, Politiques et affaires réglementaires; de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Doug MacDonald, directeur du marketing; par vidéoconférence, de GCT Global Container Terminals, Marko Dekovic, vice-président, Relations publiques, et de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, Duncan Wilson, vice-président, Environnement et affaires communautaires et gouvernementales, et David Miller, conseiller principal de l'exécutif. La plupart d'entre nous connaissent tous ces témoins à divers titres.

Bienvenue au Comité. Nous sommes heureux de vous avoir parmi nous et nous avons hâte d'entendre vos témoignages.

Monsieur Gooch, je vous invite à faire un exposé préliminaire d'un maximum de cinq minutes. Allez-y.

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

Je vous remercie de nous avoir invités à comparaître devant votre comité dans le cadre de son étude sur l'état des conteneurs d'expédition au Canada

[Français]

Je m'appelle Daniel-Robert Gooch, et je suis le président de l'Association des administrations portuaires canadiennes. Je suis accompagné de Debbie Murray, directrice principale des politiques et des affaires réglementaires de l'Association.

Nous représentons les 17 administrations portuaires canadiennes qui transportent la majeure partie du fret international du Canada et qui fonctionnent sans lien de dépendance avec le gouvernement pour gérer les terres portuaires fédérales. Les sociétés ferroviaires, les sociétés de camionnage, les propriétaires, les exploitants de navires et les terminaux sont des partenaires clés pour les ports dans la chaîne d'approvisionnement.

[Traduction]

Les conteneurs ont révolutionné le transport maritime lorsqu'ils ont été introduits il y a plus de 70 ans et sont devenus le mécanisme polyvalent standard pour le transport de marchandises de l'arrière-pays au port, au navire/multimodal.

Ainsi, étant donné le caractère central des conteneurs pour le transport, lorsqu'il y a des répercussions et des tendances plus générales pour le transport, cela peut avoir des répercussions importantes sur les mouvements et la disponibilité des conteneurs. La COVID-19, les enjeux géopolitiques et les défis en matière de main-d'œuvre sont des exemples de facteurs qui ont causé des problèmes d'approvisionnement en conteneurs.

• (1110)

Nous avons tous entendu parler de conteneurs retardés ou de la pénurie de conteneurs. De plus, avec l'utilisation accrue des conteneurs pour le grain et d'autres exportations en vrac, les pénuries de conteneurs pourraient maintenant avoir une incidence sur nos exportations.

Au Canada, les mouvements de conteneurs dépendent des mouvements par rail et par camion et du lien intermodal avec les navires dans les ports canadiens, où les retours de conteneurs remplis et de conteneurs vides assurent le mouvement continu des conteneurs vers les destinations de chargement ou de déchargement.

Nos membres nous disent que la capacité intermodale dans les chaînes d'approvisionnement demeure sous pression, en particulier pour le fret conteneurisé. Bien que les ports canadiens ne soient pas aussi congestionnés que ceux des États-Unis, les temps d'attente moyens ont considérablement augmenté, et les ports sont aux prises avec un effet domino. Par exemple, de nombreux importateurs tardent à prendre possession de leurs marchandises.

De même, l'espace de rangement et de plancher pour les conteneurs est rare. Par conséquent, les chemins de fer ont été forcés d'accorder la priorité aux corridors moins encombrés. Par exemple, le port de Montréal a dû composer avec un arrière-plan de conteneurs sur le terrain, parfois avec un temps d'attente moyen pouvant aller jus-

qu'à 40 jours. Le port est devenu un entrepôt en plein air avec près de 12 000 conteneurs à un moment donné.

Vous avez entendu ou entendrez parler du port de Vancouver, au sujet du nombre croissant de navires qui attendent plus longtemps au mouillage en raison du mouvement des conteneurs ou des retards de disponibilité.

Alors, que peut-on faire pour réduire la pression et créer une chaîne d'approvisionnement réactive, sûre et fiable et assurer la fiabilité de l'approvisionnement et du transport des conteneurs? Le rapport du Groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement, publié plus tôt au cours du mois, a donné lieu à de nombreuses excellentes recommandations qui pourraient traiter des mouvements de conteneurs, y compris des changements immédiats à la réglementation et aux politiques pour remédier à la congestion et à l'inefficacité, à la numérisation et à la visibilité de la chaîne d'approvisionnement, un soutien à l'amélioration de la flexibilité financière des ports et une stratégie à long terme de chaîne d'approvisionnement des transports « à l'épreuve du temps ».

Notre pays a besoin d'une telle stratégie, une stratégie qui intègre une approche multipartite pour s'assurer que la capacité et la fiabilité actuelles et futures du Canada sont en place, et une stratégie qui tient compte des changements climatiques et d'autres chocs pour le système. Nous comprenons que l'élaboration d'une stratégie nationale fait partie du mandat du ministre Alghabra, et nous avons hâte de mieux comprendre les plans du gouvernement.

Un élément clé de cette stratégie doit être la visibilité de la chaîne d'approvisionnement, savoir où se trouvent les marchandises et les conteneurs et où se trouvent les goulots d'étranglement et les capacités disponibles. Nous avons les outils et les données, que nous voyons comme des projets pilotes de numérisation et de visibilité pour nos ports et nos acteurs de l'industrie. Nous avons également hâte de mieux comprendre l'initiative fédérale de numérisation de 136 millions de dollars annoncée vendredi.

Pour les ports en particulier, il y a des éléments que nous espérons voir dans les travaux à venir du ministre Alghabra sur la modernisation des ports et les modifications à la Loi maritime du Canada pour permettre aux administrations portuaires du Canada de remplir plus rapidement leur rôle au sein des chaînes d'approvisionnement.

La flexibilité financière grâce à la capacité d'accéder aux capitaux privés intéressés pour construire des projets portuaires et investir dans l'optimisation est essentielle, tout comme le financement permanent des corridors commerciaux nationaux. La capacité des ports d'acheter des terrains hors site pour l'établissement de sites secondaires pour le transport des conteneurs améliorerait également l'efficacité locale et régionale. De plus, la réalisation accélérée des projets portuaires grâce au processus d'évaluation d'impact pourrait contribuer au développement de l'infrastructure physique de la chaîne d'approvisionnement.

Il y a d'autres mesures faciles à prendre pour régler le problème des conteneurs. Les États-Unis autorisent le dédouanement en route des conteneurs, ce qui permet de les transporter aux États-Unis avant leur mainlevée officielle. Le Canada n'a pas la même pratique, ce qui signifie que les conteneurs ne peuvent pas se déplacer après avoir été déchargés et ne peuvent pas être déchargés.

Une autre suggestion que nous avons est de mettre à jour la politique de l'Agence des services frontaliers du Canada sur les conteneurs de sous-emplacement afin de permettre le déplacement des conteneurs à un autre endroit pour le dédouanement à partir de leur point de déchargement initial.

Les conteneurs continueront d'être utilisés pour transporter des produits manufacturés au Canada et des marchandises dans les ports canadiens. Nous avons l'occasion de nous concentrer sur les chaînes d'approvisionnement et les mouvements de conteneurs au Canada aujourd'hui et de faire en sorte que cela se poursuive de façon fiable, novatrice et sécuritaire pendant des décennies.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Gooch.

La parole est maintenant à M. MacDonald.

M. Doug MacDonald (directeur du marketing, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Merci.

[Français]

Bonjour à tous.

Je vous remercie d'avoir permis à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, le CN, de contribuer aux travaux du Comité et de fournir de l'information sur les éléments ayant eu une incidence sur les chaînes d'approvisionnement en 2022 au Canada, ainsi que sur les éventuelles prochaines étapes qui profiteraient à tous ceux qui participent au transport de marchandises à destination et en provenance du Canada.

• (1115)

[Traduction]

Le CN joue un rôle essentiel dans l'importation et l'exportation de marchandises au Canada. En 2021, la compagnie s'est occupée de plus de 5,7 millions d'expéditions de marchandises sur son réseau, dont plus de 30 % étaient destinées à l'importation ou à l'exportation. Les principaux produits transportés pour l'exportation sont les céréales, le charbon, la potasse, le propane, la pâte à papier, les concentrés de minerai et bien d'autres. Les conteneurs remplis de marchandises vendues au détail sont plutôt destinés à l'importation.

Ces chaînes d'approvisionnement sont en principe équilibrées et suivent un modèle de faible inventaire et de livraison juste-à-temps. Au début de la pandémie de COVID-19, ces chaînes d'approvisionnement ont connu d'importantes perturbations de la demande provoquant très souvent des hauts et des bas dans l'offre. Les difficultés se sont vraiment accentuées à la fin du printemps 2022. La demande des consommateurs était forte, et les magasins de vente au détail commandaient en grandes quantités pour éviter les ruptures de stocks qu'ils avaient subis l'hiver précédent. Cela a entraîné une augmentation spectaculaire du nombre de conteneurs importés, qui ont envahi les ports de la côte Ouest. Ces conteneurs ont ensuite été acheminés vers des terminaux intermodaux pour être livrés par camion. Ces marchandises importées ont rapidement rempli l'espace d'entreposage à Montréal et à Toronto en attendant la période de pointe des ventes à l'automne. Le mouvement s'est rapidement inversé une fois les entrepôts remplis, et les magasins de vente au détail ont laissé les conteneurs dans les terminaux, bloquant les conteneurs dans les ports et faisant attendre les navires qui devaient décharger leurs conteneurs dans les terminaux.

Compte tenu de la fragmentation de la chaîne d'approvisionnement, il n'y avait pas de source unique d'information qui aurait permis aux participants de la chaîne d'approvisionnement de planifier et de réagir en temps opportun.

Qu'a fait le CN? Je tiens d'abord à souligner le rôle que Transports Canada a joué en réunissant tous les participants pour trouver des solutions. Le CN a pris l'initiative de trouver des solutions là où aucune n'était offerte. Nous avons rapidement augmenté la capacité des principaux terminaux de Montréal et de Toronto. Le CN a ouvert d'autres installations d'entreposage de conteneurs dans des gares de triage à Toronto. Il a également très vite loué le terminal intermodal de Valleyfield, qui était fermé, et il l'a rouvert pour accueillir des trains à destination directe de Montréal.

Ces solutions ont permis de réduire la pression sur les terminaux portuaires et de déplacer des quantités de marchandises depuis les ports jusqu'aux terminaux intérieurs afin que la clientèle finale puisse en prendre possession et que les ports continuent de recevoir des expéditions. Toutes ces solutions ont entraîné des coûts: le CN a fait circuler des trains supplémentaires, ajouté beaucoup d'heures supplémentaires aux employés des terminaux et ajouté des ressources en chauffeurs et en châssis lorsque c'était possible.

Grâce à ces mesures, l'arrière de conteneurs a été éliminé dès la fin du mois d'août à Montréal. Nous venons de fermer le terminal de Valleyfield, car les quantités de marchandises sont à un niveau que le terminal de Montréal du CN peut traiter. Pour ce qui est des conteneurs de Toronto, le CN a réussi à éliminer presque tout l'arrière avant la fin de septembre. Je rappelle que c'est une solution pilotée par le CN à un problème de chaîne d'approvisionnement non ferroviaire.

Il y a encore des retards dans la livraison des conteneurs au dernier kilomètre. Les entrepôts sont toujours pleins. Les clients continuent d'utiliser les conteneurs comme entreposage provisoire compte tenu de la situation actuelle. Le CN continue de travailler avec les clients pour équilibrer la capacité des terminaux et des chemins de fer, de sorte que les conteneurs sont ramassés rapidement pour libérer de l'espace pour les nouveaux conteneurs et pour le retour des conteneurs vides aux ports ou à d'autres zones de chargement pour les exportations.

Comme on dit, la chaîne d'approvisionnement n'est jamais plus forte que son maillon le plus faible. Il faut accorder une attention particulière à la performance de tous les participants pour que la chaîne fonctionne de façon optimale. Je vais maintenant vous parler de certains aspects à améliorer pour tous les participants de la chaîne d'approvisionnement.

Il faut d'abord améliorer la coordination et l'intégration des données pour tous les membres de la chaîne d'approvisionnement. En matière d'importation de conteneurs, les membres de la chaîne d'approvisionnement doivent connaître tous les détails utiles dès que le conteneur quitte le port d'origine pour se rendre à un port canadien. Ces renseignements sont actuellement transmis à l'ASFC pour approbation douanière. Cette information permettrait aux ports de connaître l'heure d'arrivée estimative, de connaître la destination du conteneur pour pouvoir le placer dans l'installation portuaire en vue de son transport ferroviaire ou routier, d'avoir une description du contenu et du poids pour pouvoir le placer correctement dans le train, et de savoir comment se préparer au ramassage final et à la livraison à partir du terminal intérieur. À l'heure actuelle, aucune de ces données n'est mise à la disposition des partenaires de la chaîne d'approvisionnement.

De plus, l'ASFC utilise des systèmes et des processus de TI plus anciens, qui entravent la souplesse dans la chaîne d'approvisionnement. L'Agence est consciente du besoin et de la valeur de cet aspect des choses, mais, à notre connaissance, aucun progrès n'a été fait à cet égard.

Des infrastructures supplémentaires sont également nécessaires. Pour traiter de plus grandes quantités de marchandises dans les chaînes d'approvisionnement existantes, il faut accroître la capacité. Je parle de l'infrastructure portuaire, de la capacité ferroviaire et de la capacité des terminaux intérieurs. Si le Canada veut disposer d'une capacité de réserve à court terme, le gouvernement devra s'intéresser au financement de ce type d'infrastructure. Le programme FNCC est une bonne solution. Il doit être entièrement financé et utilisé pour cette infrastructure.

C'est aussi au Canada que les délais sont parmi les plus longs pour approuver les investissements dans les infrastructures, ce qui rend impossible l'adaptation rapide à une chaîne d'approvisionnement en évolution. Pour que le Canada puisse accroître ses échanges commerciaux, le gouvernement doit simplifier le processus d'investissement dans les infrastructures au pays. À titre d'exemple, il a fallu au CN plus de sept ans pour faire approuver son terminal intermodal de Milton. Ces délais menacent la capacité de la chaîne d'approvisionnement à réagir aux problèmes émergents ou aux crises.

La réglementation canadienne continue de ralentir ou d'entraver les décisions d'investissement. La politique nationale des transports du Canada prévoit que la réglementation et les mesures gouvernementales stratégiques soient utilisées pour obtenir, sur les plans économique, sécuritaire, environnemental ou social, des résultats qui ne pourraient pas être obtenus de façon satisfaisante par le biais de la concurrence et des forces du marché. J'estime que la réglementation s'est écartée de cette orientation et a inutilement entravé les forces du marché qui auraient produit de meilleurs résultats pour les entreprises et pour l'économie mondiale. La nécessité d'une réglementation doit s'appuyer sur des preuves tangibles, et son contenu doit être adapté aux problèmes réels, plutôt qu'aux problèmes perçus par certains participants au marché. Le climat d'incertitude et l'absence de réglementation fondée sur des données probantes créent des doutes qui découragent les investisseurs et les détournent du Canada pour lui préférer d'autres pays au programme stratégique cohérent.

Enfin, le gouvernement doit promouvoir une plus grande automatisation de la chaîne d'approvisionnement en tenant compte des répercussions ESG de ces changements. Tous les participants à la chaîne d'approvisionnement continueront d'automatiser leurs opérations tout en réduisant l'impact sur l'environnement. Le gouvernement peut leur faciliter la tâche en finançant des innovations qui auront le plus grand impact pour tous les Canadiens. Tout cela devrait se faire au moyen d'un plan de mise en œuvre solide intégrant des mesures de sécurité dans tous les domaines.

Je vous remercie.

• (1120)

La présidente: Merci, monsieur MacDonald.

Monsieur Dekovic, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Marko Dekovic (vice-président, Relations publiques, GCT Global Container Terminals Inc.): Bonjour, madame la présidente, et bonjour aux membres du Comité.

Je vous remercie de m'avoir invité aujourd'hui dans le cadre de votre importante étude.

Je m'appelle Marko Dekovic et je suis vice-président aux Relations publiques de GCT Global Container Terminals.

Je m'adresse à vous aujourd'hui depuis des territoires traditionnels visés par des traités des Salish du littoral de la Colombie-Britannique.

GCT a son siège social à Vancouver et exploite deux terminaux: GCT Vanterm, d'une capacité d'environ 850 000 EVP, situé à Burrard Inlet, au centre-ville de Vancouver, et GCT Deltaport à Roberts Bank, près de la municipalité de Delta, d'une capacité actuelle de 2,4 millions d'EVP. C'est actuellement le plus grand terminal de conteneurs du Canada, quoique le terminal Fairview de Prince Rupert le rattrape rapidement. Nous sommes locataires de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser et nous sommes des employeurs directs et des investisseurs en infrastructures là où le réseau ferroviaire du Canada atteint les côtes.

GCT est une société majoritairement canadienne, qui compte trois actionnaires et investisseurs institutionnels, à savoir le Régime de retraite des enseignantes et des enseignants de l'Ontario, la British Columbia Investment Management Corporation et IFM Investors. Notre expérience active dans ce secteur nous place dans une position unique pour participer à votre étude.

Il faut d'abord réfléchir aux causes des problèmes de la chaîne d'approvisionnement. Les effets de la pandémie et des changements climatiques sur la chaîne d'approvisionnement mondiale au cours des dernières années ont entraîné une série de perturbations majeures dans l'ensemble du réseau. Le Canada n'en était pas à l'abri. Nous avons vu ces perturbations se concrétiser dans les secteurs de la fabrication, du camionnage, des matières premières, de l'approvisionnement, de l'entreposage et de la distribution. Par ailleurs, les conditions météorologiques extrêmes en Colombie-Britannique, notamment les inondations dévastatrices et les feux de forêt, ont aggravé les problèmes, provoquant la fermeture des voies ferrées et le refoulement des navires cargos aux postes de mouillage du port de Vancouver.

À l'heure actuelle, ce sont les chemins de fer qui, en utilisant la capacité de nos terminaux intermodaux de Vancouver pour transporter par camion des importations en provenance des ports, permettent de réduire les encombrements. Au cours des derniers mois, nous avons également constaté que le réseau était plus fluide et que l'approvisionnement quotidien par train était plus constant, même si les trains en partance ont parfois été limités par des problèmes d'encombrement et de capacité dans les entrepôts de Toronto et de Montréal, comme le représentant du CN vient de vous le dire.

Il est cependant urgent d'accroître la capacité d'appoint des chemins de fer pour aider la chaîne d'approvisionnement du Canada à retrouver sa fluidité. Le CN et le CP sont les deux seules compagnies de chemins de fer qui transportent des conteneurs à destination et en provenance du Grand Vancouver. Il est important que, dans votre étude, vous teniez compte du fait qu'environ 35 % de tous les conteneurs qui entrent dans les ports de la côte Ouest du Canada contiennent du fret discrétionnaire expédié par train vers les États-Unis. Cela signifie que les importateurs et les compagnies de transport maritime peuvent, à leur gré, rediriger les conteneurs vers d'autres ports de la côte Ouest ou de la côte Est du Canada ou des États-Unis en fonction de variables telles que les écarts de prix, les temps d'arrêt des trains, la fiabilité des services ferroviaires et des terminaux et même les frais des administrations portuaires.

Je vous rappelle aussi qu'environ 70 % des conteneurs qui arrivent à notre terminal GCT Deltaport sont destinés au transport ferroviaire. Si les conteneurs ne sont pas évacués par train au rythme nécessaire, le délai d'attente augmentera. Les terminaux seront encombrés et, en peu de temps, les navires fréquentant le terminal reviendront à leur poste de mouillage. Peu importe le nombre de terminaux ou d'exploitants, si l'offre ferroviaire ne suit pas la demande, le système s'engorgera.

Cela m'amène à ma remarque suivante.

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser a laissé entendre que la capacité des terminaux contribue aux problèmes de la chaîne d'approvisionnement et qu'un projet de terminal 2 à Roberts Bank pourrait les régler. Ce n'est pas le cas, car il sera relié exactement aux mêmes voies ferrées que les terminaux actuels. La capacité des terminaux de la côte Ouest n'a pas contribué aux difficultés de la chaîne d'approvisionnement. En fait, le Canada dispose d'une capacité suffisante pour répondre à la demande actuelle et à la demande à venir jusque dans les années 2030.

GCT fait sa part comme exploitant privé en optimisant ses opérations et en investissant dans l'infrastructure pour répondre aux besoins de ses clients. En 2018, nous avons investi 300 millions de dollars dans le projet de densification des gares de triage intermodales semi-automatisées, qui a fourni une superbe capacité d'appoint pour le fret ferroviaire au moment où elle a été le plus nécessaire.

Les solutions passent par la capacité d'appoint et la collaboration; il n'y a pas de solution unique. Le gouvernement peut faciliter la collaboration, mais celle-ci, au final, est la responsabilité partagée des partenaires de la chaîne d'approvisionnement, qui doivent s'appuyer sur leur expérience et sur leurs relations commerciales. La solution passe aussi par une approche holistique et doit tenir compte de l'entreposage des conteneurs dans l'arrière-pays et de l'augmentation de la capacité, qui rendront la chaîne d'approvisionnement plus résiliente et plus fluide lorsque surviendront la prochaine catastrophe naturelle, un hiver rigoureux, une pandémie ou un blocus. Dans son dernier rapport, le groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement recommande de bonnes mesures immédiates à cet égard.

● (1125)

GCT appuie sans réserve les efforts déployés par ses partenaires de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire pour accroître la capacité et améliorer la résilience. Nous savons que les améliorations apportées au réseau ferroviaire du Canada faciliteront les échanges

commerciaux au pays et vers les principaux marchés américains et étrangers.

Merci encore de m'avoir invité aujourd'hui. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Wilson, vous avez cinq minutes.

M. Duncan Wilson (vice-président, Environnement et affaires communautaires et gouvernementales, Administration portuaire Vancouver-Fraser): Merci, madame la présidente.

Bonjour. Je m'appelle Duncan Wilson et je suis vice-président de l'Environnement et des affaires communautaires et gouvernementales de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser. Je suis accompagné de mon collègue David Miller, conseiller principal de l'exécutif.

Nous sommes heureux d'être ici aujourd'hui pour discuter de questions liées à l'impact du trafic de conteneurs sur le commerce canadien, qui est essentiel au commerce et au succès du port de Vancouver.

Le port de Vancouver est le plus grand port du Canada. Il y circule des marchandises d'une valeur de 275 milliards de dollars chaque année. Une vaste gamme de produits et de marchandises transitent par nos 29 principaux terminaux de fret maritime. Nous sommes extrêmement fiers de notre bilan environnemental et nous sommes déterminés à atteindre notre objectif, à savoir que le port de Vancouver devienne le port le plus durable au monde.

Nous avons en ce moment quatre terminaux de conteneurs en exploitation et nous avons bon espoir d'obtenir bientôt l'autorisation d'en construire un cinquième dans la région de Roberts Bank.

Le nombre de conteneurs en circulation a augmenté rapidement au cours de la dernière décennie, atteignant 3,7 millions d'EVP en 2021. Nous avons observé une baisse de 7 % au milieu de l'année 2022, mais elle a été en grande partie attribuable aux mesures de confinement liées à la COVID-19 en Chine et aux répercussions des conditions météorologiques extrêmes de la fin de 2021, qui ont détruit des routes et des réseaux ferroviaires à l'est du port pendant deux semaines. Cela a ralenti et perturbé la circulation pendant des mois jusque tard en 2022. Par la suite, les terminaux de l'Ontario et du Québec ont manqué de l'espace nécessaire pour recevoir les conteneurs, qui sont restés bloqués dans le port et à bord des navires.

La manutention de conteneurs est essentielle pour les importateurs et les exportateurs de tout le pays. La population a beaucoup appris sur le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement au cours des dernières années, et elle sait maintenant qu'une vaste gamme de produits de consommation, de pièces et de composants destinés à la fabrication arrivent au Canada par conteneur.

Le commerce d'exportation est moins connu, mais extrêmement important pour le Canada. Les exportateurs canadiens de nombreux secteurs acheminent leurs produits vers les marchés dans des conteneurs. Cela comprend les produits traditionnellement transportés en vrac ou en lots de colis, comme les produits forestiers, et certains produits agricoles, comme les légumineuses et les cultures spéciales. Par ailleurs, les produits alimentaires comme la viande, le poisson et les mollusques et crustacés sont transportés dans des conteneurs réfrigérés.

Comme je l'ai dit, les conditions météorologiques extrêmes ont eu une incidence sur la circulation des conteneurs en 2021 et jusqu'en 2022. Les porte-conteneurs circulent en principe selon des itinéraires établis et des horaires prévisibles. Avant la COVID-19, il était rare de voir des porte-conteneurs à l'ancre dans le port. Ils arrivaient à l'heure prévue et se rendaient directement à un terminal pour le déchargement et le chargement. Mais la COVID et, notamment, les mesures de confinement en Chine ont perturbé les horaires, entraîné des arriérés et rendu les horaires moins prévisibles. Au Canada, cela a entraîné de l'encombrement dans les terminaux de conteneurs et dans les terminaux et entrepôts ferroviaires de l'Est du Canada.

Je me trouvais récemment en Asie avec d'autres membres de notre exécutif pour y rencontrer des représentants de quelques-unes des compagnies de navigation qui desservent notre port. Ce qu'on nous a dit correspond à ce que nous entendons depuis un certain temps, à savoir qu'ils ont besoin de plus de capacité et qu'ils aimeraient avoir plus de choix du côté des exploitants de terminaux.

Ce message témoigne de l'importance d'accroître la capacité des terminaux au port, et cela suppose l'approbation et la construction de notre nouveau terminal 2 à Roberts Bank.

Nous sommes en train de terminer l'agrandissement du terminal Centerm à Burrard Inlet. Cet espace supplémentaire, qui augmente la capacité du terminal de 60 % en n'augmentant l'empreinte du terminal que de 15 %, sera pratiquement tout vendu dès qu'il ouvrira à la fin de l'année. C'est ce qui a été confirmé au cours de nos rencontres avec les compagnies de navigation.

Le nouveau terminal de conteneurs RBT2 sera construit à Roberts Bank, qui est une zone extrêmement stratégique pour le Canada parce qu'elle ne fait l'objet d'aucune restriction en matière de tirant d'air ou de tirant d'eau. Le nouveau terminal à trois postes d'amarrage augmentera progressivement la capacité à Roberts Bank et accueillera un troisième exploitant, outre DP World, qui exploite deux terminaux à Vancouver et à Prince Rupert. GCT exploite les deux autres terminaux à Vancouver. À ce jour, nous avons signé 21 ententes d'avantages mutuels avec des Premières Nations qui sont très favorables au projet.

En plus d'accroître la capacité des terminaux, nous faisons avancer un certain nombre de projets d'infrastructure qui permettront d'éliminer les goulots d'étranglement et d'améliorer l'accès des trains et des camions aux terminaux. Nous avons tiré d'importants avantages de nombreux projets financés en partie par le Fonds national des corridors commerciaux et par le programme précédent. Il s'agissait notamment de grands projets routiers et ferroviaires le long du corridor menant à Roberts Bank, construits en prévision du terminal 2.

Nous travaillons également avec Transports Canada et avec nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement pour élaborer des outils et des processus garantissant la transparence et la reddition des comptes pour que nous puissions tous circonscrire les problèmes et trouver des solutions.

En terminant, je tiens à rappeler que nous sommes convaincus que le trafic de conteneurs dans le port de Vancouver continuera d'augmenter au cours des prochaines années et des prochaines décennies. À notre avis, le secteur canadien des conteneurs, qui comprend les ports, les terminaux, le secteur du camionnage et les chemins de fer, s'en est bien sorti face aux perturbations et autres difficultés liées à la pandémie et aux conditions météorologiques.

Nous sommes également fiers d'avoir réussi à faire en sorte que la croissance n'ait pas eu et n'aura pas de répercussions négatives sur l'environnement.

Nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de comparaître aujourd'hui et nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

• (1130)

M. la présidente: Merci beaucoup, monsieur Wilson.

Nous allons passer aux questions des députés. Monsieur Baldinelli, vous avez six minutes.

M. Tony Baldinelli: Merci, madame la présidente.

Encore une fois, merci et bienvenue aux témoins de ce matin.

J'aimerais remercier nos collègues d'avoir entrepris cette étude. Nous avons tous notre idée sur les répercussions que cela a sur l'économie nationale. C'était un point de vue intéressant.

La représentante d'une petite entreprise est venue me voir vendredi pour me parler des difficultés qu'elle doit surmonter pour obtenir ses conteneurs et des coûts supplémentaires qu'elle doit assumer en raison de l'encombrement et des problèmes qu'elle affronte. Cette étude tombe bien, et je remercie les membres du Comité de leur présence.

Je vais m'adresser d'abord à M. MacDonald, parce que j'aimerais parler de certains des problèmes de cette entrepreneure, dont l'entreprise existe depuis une trentaine d'années. Elle fait venir des conteneurs d'Italie au port de Montréal. Ce peut être un conteneur par semaine, voire deux ou trois par semaine quand les choses vont bien. Il y a d'énormes arriérés à Toronto et il y a les frais d'entreposage et les frais liés au temps d'attente.

Elle m'a écrit pour me dire qu'en juin seulement, en raison de la situation économique et du prix de l'essence, elle avait commencé à recevoir ces factures, ce qui était normal, mais que, en juin et en juillet, on avait également commencé à lui facturer des frais supplémentaires pour les temps d'attente. Même si l'entreprise a conclu des ententes pour ramasser ses marchandises en temps et lieu, elle doit payer des frais supplémentaires si elle doit attendre. Elle doit aussi payer pour le retour de conteneurs vides qui, par exemple, devraient retourner dans des parcs où il n'y a plus de place et que l'entreprise doit alors garder, et cela s'ajoute à ces coûts supplémentaires.

En fait, l'entreprise a reçu un courriel en juillet disant ceci: « [...] nous vous demandons de suspendre l'envoi de commandes jusqu'à nouvel ordre. Nous devons régler les commandes actuelles avant d'en accepter d'autres. »

Comment fonctionner dans ces conditions? C'est une pure invitation à cesser ses activités.

Les retards sont importants. Je suis content d'apprendre, monsieur MacDonald, que vous avez pratiquement éliminé l'arriéré de Montréal en août, et vous dites que l'arriéré actuel à Toronto est presque réglé. Vous avez également parlé de l'éventualité que cela se reproduise et de ce qu'il faudrait faire.

Est-ce que l'installation prévue à Milton faciliterait vos activités futures en vous donnant accès à ces installations et à ces parcs d'entreposage et vous éviterait d'avoir à louer immédiatement des installations supplémentaires?

M. Doug MacDonald: C'est une excellente question. Tous vos chiffres sont exacts.

Le projet de Milton pourrait-il nous aider? Oui, absolument. Nous essayons de réaliser ce projet depuis sept ans. La construction a enfin commencé, après huit ans de processus d'approbation. Cela nous aurait aidés et nous aurait donné la capacité d'appoint nécessaire dans la situation actuelle.

Cela dit, lorsque Milton sera occupé à pleine capacité, parce que le Canada continuera d'importer davantage, il faudra encore prendre de l'expansion, soit dans d'autres terminaux, soit par l'intermédiaire d'autres partenaires chez lesquels nous pourrions placer des conteneurs au titre de cette capacité d'appoint.

Toute l'infrastructure ferroviaire, comme la plupart des clients, repose sur ce modèle juste à temps. Les conteneurs entrent et sortent. Auparavant, les clients ne ramassaient pas leurs conteneurs avant deux jours, voire cinq; aujourd'hui, on parle de 30 jours. C'est parce qu'ils n'ont pas d'entrepôt. Les conteneurs s'accumulent rapidement dans le terminal. C'est pourquoi les frais augmentent. Il s'agit d'inciter les gens à sortir leurs conteneurs pour que nous puissions en faire venir davantage des ports.

La capacité d'appoint est essentielle, et nous devons continuer de l'accroître à l'avenir.

• (1135)

M. Tony Baldinelli: Sur le plan de vos activités, avez-vous éprouvé également des problèmes comme les pénuries de main-d'œuvre ou des problèmes liés aux métiers spécialisés?

Les recommandations qui ont été présentées récemment... Il est question d'accroître la numérisation, mais cela prendra du temps. Dans l'immédiat, cela n'aidera pas mon électrique, qui doit composer avec ces arriérés et ces frais supplémentaires.

Pendant combien de temps encore aura-t-elle à supporter ces coûts supplémentaires? Quand le problème des arriérés sera-t-il enfin réglé?

M. Doug MacDonald: Rien de tout cela n'était lié à la main-d'œuvre. Tout était lié au manque d'espace. Dans les terminaux, les effectifs étaient complets. Il s'agissait simplement de pouvoir s'occuper de tous les conteneurs qui s'y trouvaient à ce moment-là et de faire venir les clients pour les retirer.

Nous pensions que la capacité de camionnage était insuffisante, mais il s'est avéré que les entreprises de camionnage manquaient elles-mêmes d'espace d'entreposage pour les prendre. Comme leurs entrepôts étaient pleins, nous n'arrivions pas à les faire venir pour retirer les conteneurs des terminaux. Tout le système était engorgé.

M. Tony Baldinelli: J'en viens maintenant aux frais supplémentaires imposés pour l'entreposage dans les terminaux temporaires. Selon la note d'information que nous avons reçue, je pense qu'ils étaient d'environ 300 \$ sur le site du CN à Mississauga. Est-ce que ces frais sont imputés directement à l'entreprise de transport, qui les refile ensuite aux petites entreprises?

M. Doug MacDonald: C'est à celui qui vient chercher le conteneur de payer ces frais. D'ailleurs, nous n'avons même pas cette information. Lorsque l'un des grands transporteurs maritimes livre un conteneur, il est déchargé dans notre terminal, et c'est tout ce que nous en savons. Ce transporteur communique avec le destinataire final, votre électrique par exemple, afin qu'il prenne des arrangements pour venir le chercher. Celui-ci réserve alors les services

d'une entreprise de factage dans ce but. Nous ne savons pas à qui appartient le conteneur, ce qu'il contient, ni pendant combien de temps il va rester sur place.

M. Tony Baldinelli: Pour ce qui est des coûts, l'excellente note d'information rédigée par notre personnel indique que le transport ferroviaire de marchandises génère environ 10 milliards de dollars dans notre économie. Je me demande si quelqu'un peut nous donner une idée de ce que ces arriérés, ces retards, ont coûté à l'économie canadienne.

M. Doug MacDonald: J'en suis incapable, puisque ce coût se répercuterait plutôt du côté du commerce de détail. À ma connaissance, personne n'en a fait le calcul.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Baldinelli.

Monsieur Virani, vous avez six minutes.

M. Arif Virani (Parkdale—High Park, Lib.): Merci beaucoup à tous de vos témoignages aujourd'hui.

Je vais commencer par ce que plusieurs d'entre vous ont mentionné au sujet des efforts du gouvernement fédéral pour organiser des discussions et réunir les gens afin de favoriser la collaboration. Vous avez parlé du ministre Alghabra et de Transports Canada et du travail qui se fait. Nous sommes tous, bien sûr, au courant du sommet national en janvier de cette année sur les points de friction dans la chaîne d'approvisionnement.

J'adresse ma première question à M. Daniel Robert Gooch. Vous avez parlé de l'annonce faite vendredi dernier au sujet de l'expansion du port de Trois-Rivières. Je crois comprendre que le coût total est de 130 millions de dollars et que le gouvernement fédéral y investit 30 millions de dollars. On espère créer environ 630 emplois et ouvrir le nouveau terminal d'ici la fin de 2023.

Pouvez-vous nous parler des initiatives de ce genre et des répercussions qu'elles auront sur la situation au Québec, notamment pour ce qui est d'alléger les pressions sur le port de Montréal?

M. Daniel-Robert Gooch: Je peux en parler de façon générale.

Le Fonds national des corridors commerciaux a versé près d'un milliard de dollars aux administrations portuaires du Canada. C'était essentiel. Je viens du secteur du transport aérien, dont l'infrastructure est très différente; la façon dont les administrations portuaires sont structurées fait en sorte qu'elles ont des limites d'emprunt strictes, si bien que leur capacité d'investissement est elle-même très limitée. Le Fonds national des corridors commerciaux a vraiment comblé les lacunes à cet égard.

On pourrait faire mieux. Les administrations portuaires canadiennes sont actuellement exclues de beaucoup des programmes de financement fédéraux, comme les fonds du Programme de développement économique régional. Je dirais que le rôle du FNCC a été exceptionnel.

Vous avez parlé d'une grande partie de ce qui a été fait et de ce qui est en cours, comme le sommet et le groupe de travail. Je pense que cela a permis de chapeauter les efforts. Ce que j'ai dit au début, c'est qu'il s'agit d'un très bon point de départ pour examiner nos corridors commerciaux dans une optique stratégique, y compris de leur financement. Je pense que ce qui a été accompli cette dernière année par le groupe de travail est un début très prometteur pour ce qui devra venir par la suite.

M. Arif Virani: Merci.

J'adresse ma prochaine question à M. Wilson, mais elle est se rattache aussi à un point soulevé par M. Gooch, soit le changement climatique et ses répercussions.

Je vous félicite du travail que vous faites à Vancouver et de vos efforts pour faire en sorte que le port de Vancouver soit le plus viable au monde. Je suis très heureux du souci que vous avez d'inclure les peuples autochtones du territoire concerné. Tout cela est très louable.

Pouvez-vous nous parler un peu des répercussions? Vous avez parlé des routes qui ont été emportées par les eaux, etc. Nous sommes au courant des fortes inondations survenues en Colombie-Britannique. Pouvez-vous nous parler des répercussions du changement climatique sur la chaîne d'approvisionnement et des moyens que peut prendre le gouvernement pour les atténuer?

Nous cherchons à investir. Nous avons déjà, bien entendu, une tarification de la pollution. Ce sont des gestes importants que nous posons pour contrer les effets du changement climatique, mais y a-t-il, à vos yeux, d'autres approches ciblées qui seraient nécessaires pour aider à régler les problèmes dans la chaîne d'approvisionnement?

Je vous laisse la parole, monsieur Wilson.

• (1140)

M. Duncan Wilson: Merci.

Il y a des répercussions à court et à long terme. De toute évidence, des phénomènes météorologiques extrêmes continueront de se produire. Dans la mesure où on peut renforcer l'infrastructure et intégrer la résilience au réseau, c'est essentiel de le faire. Les transporteurs ferroviaires ont accompli un travail incroyable pour restaurer leurs infrastructures à la suite des inondations de l'an dernier. Vu l'importance des dommages subis, je pense que personne d'entre nous s'attendait à ce qu'ils puissent reprendre leurs activités aussi rapidement.

À plus long terme, comme les ports sont, il va sans dire, au niveau de la mer, ils seront touchés par les ondes de tempête et l'élévation du niveau de la mer. Il sera important, à la longue, d'investir dans le renforcement ou l'élévation des ouvrages des terminaux maritimes afin de les protéger contre ces phénomènes météorologiques extrêmes.

L'an dernier, les événements météorologiques n'ont pas touché le port lui-même. Tout au long de la pandémie et des événements météorologiques, le port a bien tenu le coup. C'est dans la chaîne d'approvisionnement intérieure que les choses se sont vraiment gâtées.

Je dirais que l'autre point qui est essentiel, que ce soit dans la vallée du bas Fraser en Colombie-Britannique ou dans la région métropolitaine de Toronto, c'est de trouver des terrains. Nous manquons énormément de terrains se prêtant aux activités commerciales. Il n'y a pas de capacité de surcharge. En fait, nous avons dû, en partenariat avec Transports Canada, prendre le site prévu pour un futur terminal maritime et le réutiliser temporairement pour garder des conteneurs supplémentaires et les retirer ainsi du terminal maritime, puisqu'il n'y avait nul autre endroit où les mettre.

Les terminaux de conteneurs maritimes ne devraient pas servir à l'entreposage des conteneurs. De toute évidence, il s'agit de sites de première valeur, nécessaires aux activités commerciales. Nous avons besoin d'une capacité de surcharge, à la fois pour nous protéger contre les événements météorologiques et contre d'autres per-

turbations imprévues dans la chaîne d'approvisionnement, qui ne manqueront pas de se produire.

M. Arif Virani: Merci.

Je crois qu'il me reste environ une minute. Je vais poser une question à M. Dekovic.

Vous avez parlé d'autres acteurs qui entravent la chaîne d'approvisionnement. Je crois que vous avez mentionné la nécessité de vous préparer à des événements imprévus, comme le barrage des voies. Pouvez-vous nous parler des répercussions qu'ont eues les barrages de janvier, février et mars derniers sur les chaînes d'approvisionnement partout au Canada?

M. Marko Dekovic: Bien sûr, comme je l'ai mentionné, nos terminaux sont reliés aux voies ferrées. Si les voies sont bloquées, il arrive, après un certain temps, comme vous l'avez entendu, que tout s'entasse dans les terminaux. Les terminaux ne sont pas destinés à servir d'entrepôts. C'est là que se posent les défis dans la chaîne d'approvisionnement.

Je crois qu'il suffit de quatre ou six jours d'arrêt des services ferroviaires pour compliquer d'un coup le fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement. Les terminaux ont probablement une capacité d'absorption de trois à quatre jours après l'arrêt des trains. Par la suite, on commence à voir les effets dans la chaîne d'approvisionnement. Si les barrages se produisent de nouveau pour plus longtemps, on verra probablement les mêmes résultats.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Savard-Tremblay.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): Je salue les témoins et les remercie de leur présence et de leurs exposés. Je remercie également l'ensemble de mes collègues, que je salue du même coup.

Ma question ne s'adresse à personne en particulier. J'invite quiconque se sent apte à y répondre à le faire.

Lors de la dernière séance du Comité, il y a une semaine et demie environ, un témoin a souligné que certaines entreprises de transport maritime augmentaient considérablement le coût du transport des conteneurs vers le Canada. Par exemple, au 6 octobre 2022, le coût d'expédition d'un conteneur de fret de 40 pieds de Shanghai à Seattle était de 2 015 \$, tandis que le coût d'expédition d'un conteneur similaire de Shanghai à Vancouver était de 7 000 \$.

C'est quand même un bon écart. Est-ce que de telles augmentations de coût ont également été constatées dans l'Est du Canada?

M. Daniel-Robert Gooch: Malheureusement, je ne peux pas répondre à la question. Je n'ai pas les renseignements nécessaires.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Quelqu'un d'autre peut-il répondre?

[Traduction]

M. Duncan Wilson: Je peux en parler pour ce qui est de la côte Ouest, mais pas de la côte Est.

Tout au long de la pandémie et de la période de surcharge que nous avons connue, nous avons constaté des augmentations considérables des tarifs d'expédition des conteneurs vers l'Amérique du Nord, y compris à destination de Vancouver et de la côte Ouest du Canada. Au cours de cette période, les transporteurs maritimes se sont montrés très désireux de rapatrier le plus rapidement possible les conteneurs vides en Asie, ce qui a entraîné une pénurie de conteneurs vides pour les exportations canadiennes.

Nous commençons maintenant à voir la situation s'inverser, car les tarifs pour le fret arrivant en Amérique du Nord diminuent et la disponibilité de conteneurs pour l'exportation ne cesse de croître.

J'espère qu'il s'agissait d'un problème à court terme. Les tarifs commencent à revenir à la normale. On constate que la demande diminue quelque peu. Je ne sais pas si la situation est la même sur la côte Est, mais c'est ce qui se passe sur la côte Ouest.

• (1145)

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Vous avez donc constaté une augmentation indéniable dans votre coin, dans l'Ouest du pays, et on peut supposer que les circonstances ne sont pas particulièrement différentes entre les côtes Est et Ouest.

Vous avez dit espérer que ce n'était que temporaire. Pensez-vous qu'on puisse faire quelque chose pour contrer cette augmentation?

[Traduction]

M. Duncan Wilson: En dernière analyse, c'est le marché qui fixe le prix. La demande énorme que nous avons vue était sans précédent. Si on imagine que cette demande se maintiendra à l'avenir, on peut prévoir que le marché réagira, que la capacité d'expédition augmentera et que les prix trouveront probablement leur cours normal.

Quant à l'utilité d'une intervention du gouvernement dans ce mécanisme de marché, je pense que c'est un domaine où il nous faut être très prudents. Je remarque en particulier que les États-Unis ont pris des mesures sans précédent. Je dirais que, si nous voulons faire ce genre d'interventions, il serait très sage d'envisager une harmonisation avec les États-Unis.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Vous dites que des mesures ont été adoptées aux États-Unis. Ont-elles eu des résultats mitigés, bénéfiques ou peu concluants? Pouvez-vous nous en parler un peu? On doit regarder ce qui se passe ailleurs pour réussir à contrer ces crises.

[Traduction]

M. Duncan Wilson: Je ne peux pas parler de l'efficacité des mesures aux États-Unis. Je dirais simplement que l'intervention sur le marché devrait être le dernier recours, à notre avis, et que le marché devrait naturellement corriger la plupart de ces situations au fil du temps, comme nous le voyons actuellement avec la baisse des tarifs d'expédition et l'augmentation de la disponibilité de conteneurs pour les exportateurs canadiens.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Je ne sais pas si d'autres intervenants veulent ajouter quelque chose sur la question des coûts. Doit-on faire intervenir le gouvernement ou laisser le marché suivre son cours?

[Traduction]

M. Doug MacDonald: Merci.

Je pense toujours qu'il vaut mieux laisser le marché suivre son cours. Cela dit, il faut surveiller les répercussions sur l'économie en général.

Je vais parler de ce que je sais, c'est-à-dire que, dans l'ensemble, ce qui a été mis en place sur la côte Ouest des États-Unis n'a eu aucune incidence sur la courbe des prix. Ceux-ci sont demeurés très élevés, bien au-delà de la normale.

On nous dit que les tarifs d'expédition vers la côte Est ont aussi subi de fortes augmentations, pas tout à fait autant que sur la côte Ouest, mais quand même assez pour avoir un impact majeur sur les expéditeurs.

Par ailleurs, je confirmerai que le transport ferroviaire — qui achemine les marchandises vers l'intérieur du pays — fonctionne sur la base de contrats à long terme, si bien que nos tarifs sont demeurés inchangés tout au long de cette période, comme d'ailleurs les tarifs de camionnage. Ainsi, ce sont vraiment aux transporteurs maritimes que toutes ces augmentations des tarifs ont profité.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Donc, si on se fie à cette expérience, les politiques adoptées ont été peu concluantes. Finalement, personne ici ne recommande d'intervention sur la question des tarifs. Il faut plutôt espérer que les industries s'en sortiront la tête haute.

Est-ce que cela résume bien votre position?

[Traduction]

La présidente: Pourriez-vous répondre brièvement, je vous prie?

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Vous pouvez répondre par oui ou non.

[Traduction]

M. Doug MacDonald: Je crois que vous devriez continuer de laisser le marché établir les prix.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Merci.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Masse, pour six minutes.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Merci, madame la présidente.

Je n'ai qu'une brève observation. Je comprends que l'on veuille laisser le marché suivre son cours, mais je comprends aussi que ce point de vue est souvent celui de gens qui sollicitent des fonds publics du fait que les acteurs sur le marché n'ont pas investi eux-mêmes depuis des décennies, alors même qu'ils réalisaient des bénéfices records. Si le marché est censé se corriger lui-même, peut-être pourra-t-il, pour une fois, le faire sans recours aux deniers publics.

J'aimerais aborder la question de la livraison juste-à-temps et commencer par M. MacDonald. Monsieur Dekovic, vous en avez parlé également. C'est une pratique quelque peu similaire à ce que mon ami et collègue M. Carrie connaît bien.

L'adoption de la livraison juste-à-temps par l'industrie automobile a eu pour résultat, au fond, de déplacer hors des usines d'assemblage et des entrepôts les pièces et fournitures et de les mettre sur les voies urbaines et les autoroutes. Vous dites que c'est maintenant dans vos gares ferroviaires de marchandises qu'elles sont entreposées.

Vous pourriez peut-être nous en parler. Je ne pense pas qu'il y ait suffisamment de gens qui soient au courant de l'évolution et des difficultés de la situation.

• (1150)

M. Doug MacDonald: C'est une excellente question. En effet, la livraison juste-à-temps ne tolère aucun hic dans la chaîne d'approvisionnement.

La livraison juste-à-temps suppose que tout doit fonctionner parfaitement ou qu'il y a une certaine capacité d'absorption dans la chaîne d'approvisionnement, sans quoi il y aura un grippage quelque part.

Je dirais qu'il y a un peu de jeu ou de capacité excédentaire dans tous les secteurs de la chaîne d'approvisionnement à l'heure actuelle. Nous avons énormément étoffé le transport ferroviaire et nous construisons des entrepôts supplémentaires. Les ports ont fait un excellent travail pour trouver des sites supplémentaires où mettre les conteneurs qui arrivent. Cependant, dès qu'il y a un pépin dans la chaîne d'approvisionnement, cela crée des problèmes majeurs. C'est ce dont nous avons été témoins.

M. Brian Masse: Monsieur Dekovic, auriez-vous quelque chose à ajouter? Je reviendrai ensuite à M. MacDonald, qui pourra préparer la suite de sa réponse, parce que je veux voir...

Est-ce que ces coûts sont répercutés sur les fabricants d'équipement d'origine — ceux qui produisent et expédient les biens à l'origine — ou sur l'autre bout de la chaîne d'approvisionnement, notamment les petites et moyennes entreprises, qui partagent parfois des conteneurs? Qu'en est-il de cela?

C'est souvent le cas dans l'industrie automobile, qui est le premier palier. Les deuxième et troisième paliers finissent par se faire refiler les coûts des fabricants d'équipement d'origine, et c'est un problème.

Allez-y, je vous prie, monsieur Dekovic.

M. Marko Dekovic: Merci.

En qualité de représentant des terminaux à conteneurs, je suis d'accord avec ce qui a été dit. Nous sommes passés de la livraison juste-à-temps à un système d'approvisionnement des stocks conventionnel. Ce changement de mentalité a exacerbé les difficultés au sein de la chaîne d'approvisionnement, avec des commandes excessives qui encombrant les entrepôts, etc., dont d'autres témoins vous ont parlé aujourd'hui. Ce passage du juste-à-temps à un approvisionnement conventionnel est une source de problèmes.

De plus, comme le CN l'a mentionné, comme exploitants de terminaux, nous avons des contrats à long terme. Au cours de cette période d'évolutions de la chaîne d'approvisionnement, nos tarifs de levage sont pratiquement demeurés les mêmes en raison de ces contrats à long terme. L'indice composite mondial de Drewry sur les conteneurs illustre bien les ajustements réalisés par le marché. Il suit le coût de référence pour l'aller-retour d'un conteneur entre l'Asie et la côte ouest de l'Amérique du Nord. Il y a un an, cet indice était d'un peu plus de 11 000 \$. À l'heure actuelle, il s'établit

entre 3 000 et 4 000 \$. Vous pouvez constater l'ampleur et la rapidité de l'ajustement du marché en réponse à la demande.

Je présume que lorsque les coûts étaient élevés, une partie de ces coûts étaient reportés sur l'expéditeur et sur l'utilisateur final, mais, encore une fois, il s'agit généralement d'ententes commerciales, alors il y a probablement des exceptions à chaque règle.

J'espère que cela répond à votre question.

M. Brian Masse: C'est excellent.

Monsieur MacDonald, à quel niveau le prix augmente-t-il? Est-ce au début de la chaîne ou plus en aval? Je suis certain que vous devez composer avec l'espace disponible sur vos terrains et que vous rencontrez des problèmes logistiques.

M. Doug MacDonald: Les chemins de fer ont très peu de possibilités de modifier un modèle de prix à long terme. En revanche nous avons la capacité de modifier tout ce qui sort de l'ordinaire — l'entreposage supplémentaire et ce genre de choses. C'est pourquoi les frais d'entreposage ont augmenté, pour encourager les clients à retirer les conteneurs du terminal.

Pour répondre à votre autre question, ce sont habituellement les petites entreprises qui sont les plus durement touchées, parce qu'il s'agit d'une entente contractuelle. Je comprends cela, mais habituellement, ce sont les gros poissons qui dictent les ententes contractuelles. Les clients de détail ont payé l'entreposage à Toronto parce que les lignes de transport du CN refusent de le faire. Cela correspondait à leur entente contractuelle.

En ce qui concerne les fabricants d'équipements d'origine et les fournisseurs de pièces, les FEO sont les gros poissons et ils se gavent jusqu'à la livraison.

M. Brian Masse: Nous avons entendu cela à plusieurs reprises. Je comprends.

Monsieur Gooch, je sais que vous n'êtes pas admissible à certains programmes et à certains fonds gouvernementaux, mais les ports... La seule chose qui me préoccupe... Je suis ouvert à la discussion sur cette accessibilité, mais vous êtes aussi exempté, dans une certaine mesure, des règlements municipaux et de la planification.

Est-ce quelque chose que les ports seraient prêts à réexaminer? Je pense qu'il pourrait y avoir beaucoup de conflits. La plupart des ports fonctionnent en bonne entente avec les municipalités, mais il y a parfois des conflits. Est-ce une chose que les administrations portuaires seraient prêtes à réexaminer, s'il y avait un changement dans l'accès aux fonds publics?

M. Daniel-Robert Gooch: Je n'en ai pas discuté avec mes membres, mais je ferais une comparaison avec les administrations aéroportuaires, qui sont des actifs fédéraux indépendants du gouvernement, qui disposent d'une gouvernance locale adaptée et d'un mandat d'intérêt public. Les administrations aéroportuaires sont admissibles aux fonds de développement économique, alors que les administrations portuaires ne le sont pas.

Comme je l'ai dit précédemment, les administrations portuaires sont soumises à des limites d'emprunt, qui prennent beaucoup de temps et sont difficiles à modifier. Cela signifie travailler avec Transports Canada. Cela peut prendre des années. Les ports pourraient éventuellement faire leurs propres investissements en fonction de la viabilité commerciale d'un projet et de sa capacité financière, mais ils n'ont pas accès à cette possibilité.

En fait, nous cherchons davantage d'outils qui permettront aux administrations portuaires d'avoir plus de souplesse dans leurs investissements. Le financement fédéral n'est qu'un de ces outils. Sans changer la structure...

Nous espérons que le projet de loi de modernisation des ports du ministre Alghabra offrira une plus grande marge de manœuvre aux ports, de sorte que le financement fédéral permettra de combler cette lacune.

• (1155)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Masse. Votre temps est écoulé.

Monsieur Martel, vous avez cinq minutes. Allez-y.

[Français]

M. Richard Martel (Chicoutimi—Le Fjord, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

Monsieur Gooch, selon l'Étude sur les transports maritimes 2021 de la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement, un retour à la normale nécessitera des investissements dans les infrastructures, les technologies de transport de marchandises et la numérisation.

Selon vous, quelles infrastructures manque-t-il au Canada pour améliorer cette chaîne d'approvisionnement?

M. Daniel-Robert Gooch: Je vais répondre en anglais.

[Traduction]

Je pense en avoir parlé un peu il y a quelques instants en évoquant la souplesse dont bénéficient les ports pour investir dans leur infrastructure. Il y a l'infrastructure physique, mais il y a aussi l'infrastructure numérique.

Je vais peut-être demander à ma collègue Debbie Murray de vous donner un peu plus de détails à ce sujet.

Mme Debbie Murray (directrice principale, Politiques et affaires réglementaires, Association des administrations portuaires canadiennes): Je vous remercie de votre question.

En ce qui concerne les demandes anticipées sur notre infrastructure, nous avons dit à maintes reprises au gouvernement qu'il faut une détermination et une évaluation systématique de l'infrastructure partout au Canada.

Comme l'a souligné M. Gooch, bon nombre de nos administrations portuaires ont bénéficié des fonds du FNCC, à hauteur de près de 1 milliard de dollars. Ces projets ont en fait permis de combler bon nombre des lacunes en matière d'infrastructure, mais pour revenir à ce que je disais au sujet d'une évaluation systématique, je pense que cela permettrait de cerner non seulement les besoins des ports, mais aussi ceux de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. De plus, grâce à cette première évaluation systématique, cela pourrait être intégré à la stratégie de transport à laquelle le groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement a fait allusion.

Je voudrais également revenir sur la numérisation et sur le commentaire de M. Gooch au sujet de l'infrastructure physique. Il s'agit plus précisément de l'entretien différé, qui constitue une source d'inquiétude constante. Bon nombre des administrations portuaires n'ont pas eu les fonds nécessaires pour poursuivre l'entretien de leurs ports; nous avons vu des cas où les quais se sont détériorés en

raison des changements climatiques, et ces administrations n'ont pas les fonds nécessaires pour améliorer leur infrastructure actuelle.

Ensuite, s'agissant de la numérisation, nous devons en permanence déterminer précisément quels seraient les coûts et quelle serait la technologie. Je crois comprendre qu'Infrastructure Canada a effectué une évaluation de l'infrastructure, et cela pourrait aussi fournir des renseignements sur certaines des lacunes. Nous envisageons également la possibilité de mener notre propre évaluation de l'infrastructure à l'avenir, ne serait-ce que pour examiner certaines des recommandations formulées par le groupe de travail.

[Français]

M. Richard Martel: Merci.

Monsieur MacDonald, pourriez-vous répondre à la même question et nous dire, selon vous, quelles infrastructures il manque au Canada pour améliorer cette chaîne d'approvisionnement?

[Traduction]

M. Doug MacDonald: La numérisation est une excellente réponse: il faut numériser pour pouvoir automatiser. L'automatisation accrue de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, des ports aux chemins de fer en passant par l'industrie du camionnage, est l'une des rares choses qui aideront vraiment. Cela permettra de réduire progressivement les temps d'arrêt dans les différents secteurs. Vous pourrez ainsi transporter davantage de marchandises et la chaîne d'approvisionnement répondra aux demandes des clients beaucoup plus rapidement.

Par ailleurs, vous aurez toujours besoin d'une capacité de pointe à plus long terme, car les marchés ne sont jamais calmes en permanence. Cela nécessitera des infrastructures portuaires ou des infrastructures intérieures. Techniquement, lorsque nous avons eu ce problème avec Transports Canada, les clients ont surtout demandé de l'entreposage à l'intérieur des terres. L'industrie manque d'entreposage disponible à l'heure actuelle et nous devons réfléchir à la manière dont nous pouvons y remédier.

• (1200)

[Français]

M. Richard Martel: Monsieur MacDonald, selon un article du *Financial Post* datant de juillet 2022, la compagnie Maersk a récemment averti ses clients que l'important encombrement à Toronto forçait le CN à réguler la circulation des marchandises de Prince Rupert, en Colombie-Britannique, à Toronto, afin d'empêcher l'engorgement de ses installations.

Quelles incidences les retards ont-ils eues sur la capacité des entreprises canadiennes d'importer les intrants?

[Traduction]

M. Doug MacDonald: Nous avons essayé d'ajouter les intrants. Toronto en est un excellent exemple. Nous avons dû imposer des restrictions parce que le terminal était absolument plein. Sans quoi nous aurions dû fermer nos portes. Cela fait huit ans que nous essayons d'obtenir un deuxième terminal à Toronto, à Milton.

Cela me ramène à ce que j'ai dit au sujet du temps nécessaire pour mettre en place des infrastructures au pays. La réglementation a rendu les choses très difficiles. Je pense que si Milton avait été opérationnel, cela nous aurait permis de beaucoup mieux amortir les chocs sur cette chaîne d'approvisionnement. Seul le temps nous le dira, lorsque nous mettrons en place ce terminal au cours des deux ou trois prochaines années.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Martel.

Nous allons passer à M. Miao, pour cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Wilson Miao (Richmond-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente, et merci à tous les témoins qui participent à cette étude aujourd'hui.

J'aimerais adresser ma question à M. Wilson. J'ai eu le plaisir de le rencontrer il y a quelques mois et j'ai visité le port de Vancouver-Fraser à l'inlet Burrard.

Pouvez-vous nous donner une idée de l'incidence de la pandémie sur le nombre de conteneurs qui arrivent dans nos ports de Vancouver? Combien de temps s'écoule entre le mouillage au port, le déchargement vers un camion ou un wagon de chemin de fer et la livraison dans l'ensemble du Canada?

M. Duncan Wilson: Heureusement, les durées diminuent rapidement, mais nous avons vu de nombreux porte-conteneurs mouiller pendant de longues périodes. Nous mesurons les temps d'arrêt des conteneurs au terminal. Ces temps se réduisent de façon constante. Je pense que c'est à peu près quatre jours maintenant.

Ce qu'il faut souligner ici, c'est que nous avons tous beaucoup appris sur la résilience de la chaîne d'approvisionnement canadienne et sur la nécessité d'apporter des améliorations à l'avenir pour nous protéger contre ce type de problèmes. Comme mes collègues l'ont fait remarquer, nous avons besoin d'une certaine capacité de pointe à différents niveaux pour pouvoir régler le problème.

J'aimerais souligner les recommandations récentes du groupe de travail. L'une des principales recommandations était la nécessité d'une stratégie nationale des transports. On s'est demandé quelle infrastructure il faudrait et où elle serait nécessaire. Nous avons vraiment besoin de planifier cela. Les leçons que nous avons tirées de ces dernières années nous permettent d'orienter l'élaboration de ce genre de stratégie pour déterminer exactement où et comment nous devons faire ces investissements.

Malheureusement, pour ce qui est de la question du temps d'arrêt maximum, je ne sais pas. C'était de nombreuses semaines, c'est certain, mais nous en sommes maintenant à environ quatre jours au terminal.

M. Wilson Miao: Merci.

Je me souviens que lors de ma visite, vous avez parlé d'une contrainte exercée sur les camions qui entrent au port. Ils disposent d'un certain temps pour quitter le port au-delà duquel un droit est exigé. Quels autres frais s'appliquent, selon la durée d'entreposage du conteneur?

Vous avez parlé des biens immobiliers de premier ordre, surtout que la plupart des ports de la côte Ouest sont situés dans des régions urbaines. Quel défi pose selon vous le transport de ces conteneurs vers un site d'entreposage temporaire avant leur expédition?

• (1205)

M. Duncan Wilson: Tout d'abord, oui, pour ce qui est du camionnage, nous facturons des frais. Nous essayons d'encourager la ponctualité. Les camionneurs payent en cas de retard et les terminaux payent si les camions ne parviennent pas assez rapidement au terminal.

Pour prendre un exemple, je suis en train de regarder les délais de traitement dans les terminaux de Vancouver. Trois des terminaux tournent avec un temps de traitement d'environ 40 minutes, ce qui

est formidable. Deltaport semble être à environ 18 minutes en ce moment, ce qui est vraiment rapide. Le mouvement est très fluide de ce côté-là.

Pour ce qui est des frais, en gros les surestaries fonctionnent comme l'ont expliqué mes collègues. Cela dépend vraiment des contrats, mais vous devez payer pour un conteneur qui traîne trop longtemps. Vous payez ces frais à différents endroits. Vous pouvez les payer sur un terminal à conteneurs ou sur une installation hors quai. Cela dépend vraiment de la nature du contrat que vous avez établi. Habituellement, cela désavantage les petites entreprises familiales — les petites entreprises — parce qu'elles n'ont pas le poids suffisant pour négocier des contrats plus avantageux. Cela peut coûter très cher.

Je ne peux pas vous donner la durée actuelle des temps d'arrêt à l'extérieur des quais.

M. Wilson Miao: Merci, monsieur Wilson.

La présidente: Merci, monsieur Miao. Il vous reste 10 secondes.

M. Wilson Miao: Monsieur Dekovic, que suggérez-vous pour améliorer notre infrastructure ferroviaire tandis que nous agrandissons le terminal 2 de Roberts Bank?

La présidente: Pouvez-vous répondre brièvement, monsieur?

M. Marko Dekovic: Je ne peux vraiment pas me prononcer sur le terminal 2 de Roberts Bank, si ce n'est pour dire que, de notre point de vue, ce n'est pas la solution la plus efficace pour répondre aux besoins du Canada. Pour ce qui est du développement de l'infrastructure ferroviaire, je pense que notre collègue du CN serait mieux placé que moi pour vous l'expliquer.

La présidente: Il devra essayer de le faire en répondant à une autre question.

Monsieur Savard-Tremblay, vous avez la parole pour deux minutes et demie. Je vous en prie.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Merci, madame la présidente.

Mes questions visent probablement l'Association des administrations portuaires canadiennes et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

On a attiré notre attention sur l'encombrement persistant des ports de Vancouver et de Prince Rupert et sur le fait que le temps d'arrêt des conteneurs d'importation a forcé le CN à établir des terminaux à conteneurs temporaires à Toronto et à Montréal.

Quelle est la situation actuelle au Port de Montréal?

M. Daniel-Robert Gooch: Honnêtement, je préférerais qu'un des représentants de Montréal réponde à la question. Je ne connais pas assez leurs affaires pour répondre à leur place.

[Traduction]

M. Doug MacDonald: En ce qui concerne le port de Montréal, nous expédions un train de marchandises par jour. Il s'agit essentiellement de fret venant de Toronto, de Detroit et de Chicago.

Je reçois quotidiennement un rapport qui indique où nous en sommes dans l'entreposage des conteneurs qui attendent de quitter le port de Montréal, alors je dirais qu'aujourd'hui, dans les quatre terminaux, nous avons deux trains de conteneurs à transporter, ce qui est à peu près la situation normale. Je ne vois pas le volume de fret qui attend d'être pris en charge par le Canadien Pacifique ou par les camions, mais dans l'ensemble, nous sommes dans une très bonne situation et cela a été le cas tout l'été.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: En général, la situation est donc bonne. Anticipez-vous l'inverse, c'est-à-dire une augmentation de l'encombrement?

[Traduction]

M. Doug MacDonald: Absolument pas, pas au port de Montréal, monsieur.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: C'est parfait.

Selon vous, rien ne nuit actuellement aux opérations du Port de Montréal en ce qui a trait aux conteneurs qui s'y trouvent. Est-ce exact?

[Traduction]

M. Doug MacDonald: Non, pas du côté de la chaîne d'approvisionnement. Je sais qu'il y a eu beaucoup de problèmes de main-d'œuvre dans les différents terminaux, mais ce n'est plus le cas une fois que la marchandise se trouve dans un wagon ou dans un camion.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Je vous remercie et, dans ce cas, je n'ai plus qu'à me réjouir.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Masse, pour deux minutes et demie.

Allez-y, s'il vous plaît.

• (1210)

M. Brian Masse: Merci, madame la présidente.

Je sais que M. Wilson voulait répondre à la dernière question, mais j'aimerais commencer par celle-ci.

Je suis heureux que vous organisiez maintenant des visites. Il y a 10 ans, je suis allé à Vancouver pour visiter votre port, et lorsque j'ai indiqué que j'allais rencontrer le syndicat de l'ASFC au sujet des chiens détecteurs, mon invitation a été annulée. J'ai visité vos installations depuis l'extérieur du périmètre clôturé. J'aimerais savoir ce qui se passe avec les chiens détecteurs, si vous avez quelque chose à ajouter à ce sujet. C'est une question sur laquelle je travaille depuis longtemps.

C'était il y a longtemps, alors je ne dis pas que vous êtes fautif, mais de fait j'ai vu votre port à travers la clôture.

M. Duncan Wilson: Je suis très déçu que votre invitation ait été annulée ainsi.

Je ne suis pas en mesure de vous parler des chiens détecteurs, mais je peux vous dire que nous travaillons en étroite collaboration avec l'Agence des services frontaliers du Canada. Nous avons en

fait deux installations d'inspection des conteneurs dans la vallée du bas Fraser. Nous avons récemment terminé la construction d'une nouvelle installation d'inspection pour l'ASFC sur les terres de la Première nation de Tsawwassen adjacentes au complexe de Delta-port. Il y a donc une forte présence de l'ASFC dans le port. Il y a aussi des scanners dans les différents terminaux de conteneurs pour les conteneurs qui entrent au pays, alors l'ASFC est très présente. Elle est présente dans les terminaux et dans les installations d'inspection.

M. Brian Masse: La raison de ma présence — et c'était un moment délicat, je crois, depuis le début —, était que les chiens détecteurs étaient en train d'être retirés. Ils sont capables d'inspecter un navire en trois heures, alors que cela peut parfois prendre trois semaines. C'était l'objectif — essayer de maintenir ces programmes en place, et je sais qu'ils existent.

Très rapidement, je m'adresse encore une fois à M. MacDonald. Que pouvons-nous faire pour rendre le processus plus équitable? Les FEO, par exemple, exercent des pressions tout au long de la chaîne d'approvisionnement sur d'autres petites et moyennes entreprises. Y a-t-il des suggestions? Je sais que ce n'est pas vraiment votre rôle, mais vous êtes en quelque sorte l'intermédiaire entre les deux. Que pouvons-nous faire pour atténuer les forces qui pèsent sur les petites entreprises?

M. Doug MacDonald: C'est une question à laquelle il est difficile de répondre, parce qu'il s'agit d'ententes commerciales entre les gros et les petits. Nous sommes au milieu et ne voyons ni l'un ni l'autre, alors je serais bien en peine de vous dire qu'il y a une solution facile.

M. Brian Masse: D'accord, d'accord. Je suis sûr que vous le voyez de vos propres yeux tous les jours.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Masse.

Monsieur Seeback, vous avez cinq minutes.

M. Kyle Seeback: Merci beaucoup.

J'ai beaucoup de questions et très peu de temps.

Monsieur MacDonald, il me semble vous avoir entendu dire qu'il a fallu huit ans pour planifier les installations de Milton et trois ans pour les construire, soit onze ans au total.

M. Doug MacDonald: Le processus réglementaire a pris huit ans, et non la planification.

M. Kyle Seeback: Oui, huit ans pour le processus réglementaire, et maintenant... Combien d'années faudra-t-il selon vous, pour que les travaux soient terminés?

M. Doug MacDonald: Environ 3, puisque nous devons respecter les 300 conditions différentes imposées lors de l'approbation.

M. Kyle Seeback: Je n'ai pas le temps de consigner cela au compte rendu aujourd'hui, mais seriez-vous prêt, au nom de votre entreprise, à présenter un rapport expliquant pourquoi il a fallu huit ans pour venir à bout du processus réglementaire?

M. Doug MacDonald: Absolument.

M. Kyle Seeback: Merci beaucoup.

Monsieur Gooch, vous avez dit que les autorisations en route sont disponibles aux États-Unis, mais pas au Canada. Quel est l'obstacle? Pourquoi est-ce le cas? Cela semble être un gros problème.

M. Daniel-Robert Gooch: Je vais céder la parole à Debbie Murray, l'experte en la matière.

Mme Debbie Murray: Merci.

D'après ce que je comprends — et c'est quelque chose qui est soulevé par nos membres —, il y a actuellement un problème de politique. C'est une restriction imposée par la politique ainsi qu'une limitation des ressources humaines. Cette conversation est toujours en cours avec l'ASFC.

M. Kyle Seeback: Savez-vous depuis combien de temps dure cette conversation avec l'ASFC?

Mme Debbie Murray: Avec notre organisation? Cela ne fait pas longtemps, mais je sais, car certains de nos membres en ont parlé, que cela dure depuis un certain temps.

M. Kyle Seeback: Pouvez-vous nous dire depuis combien de temps vos membres soulèvent cette question? Est-ce deux ans, cinq ans?

Mme Debbie Murray: Cela fait deux ou trois ans.

M. Kyle Seeback: D'accord. Merci beaucoup.

Vous avez parlé des difficultés de financement et de votre capacité de réunir vos propres capitaux pour des projets d'agrandissement. Quels sont les obstacles particuliers aux règles et aux règlements qui sont en place? Si vous pouviez les modifier pour avoir accès à des capitaux privés et accélérer les projets, quelles seraient ces modifications?

M. Daniel-Robert Gooch: À l'heure actuelle, les grands ports ont des limites d'emprunt. Les administrations aéroportuaires ou une entreprise privée ne sont tout simplement pas confrontées à des limites d'emprunt fixées artificiellement. Ce que nous aimerions, idéalement, c'est un processus plus souple qui permettrait aux ports de financer des projets de la même façon qu'une administration aéroportuaire ou une entreprise privée.

On parle beaucoup de flexibilité. Cela va un peu plus loin. J'ai parlé aux responsables d'un de nos ports l'autre jour, et je pense que le défi auquel ils sont confrontés constitue une étude de cas intéressante. Ils ont la possibilité de se développer dans les limites de leurs terres actuelles, mais pour ce faire, ils doivent remanier certaines choses. Ils doivent déplacer une partie de leurs activités de croisière vers une autre partie du port. Cela aurait d'énormes avantages pour cette partie de la collectivité. Cette circulation revitaliserait les entreprises, les magasins et les restaurants, et cela permettrait d'accroître la capacité des terminaux à conteneurs. Les limites d'emprunt signifient que même si l'ensemble du projet peut être commercialement viable et offrir un bon rendement financier, ils n'ont pas la capacité d'emprunter les fonds nécessaires. Ils cherchent maintenant du financement. Avec le Fonds national des corridors commerciaux, vous pouvez obtenir du financement pour le volet conteneurs de ce projet, mais ce n'est pas là que se trouvent les coûts; ils se situent du côté des croisières. Peut-être qu'un organisme de développement économique régional pourrait combler le vide, mais il n'est pas admissible à ces fonds.

Vont-ils trouver une solution? Bien sûr que oui. Nos ports sont novateurs et une solution sera trouvée. Cependant, une administration aéroportuaire ne serait pas confrontée aux mêmes défis. La situation serait très différente.

• (1215)

M. Kyle Seeback: La meilleure solution serait de vous permettre d'emprunter l'argent dont vous avez besoin pour financer ces projets.

M. Daniel-Robert Gooch: Nos ports recherchent les outils qui leur permettront de faire ce qui est le plus logique. Debbie Murray a parlé d'un autre aspect du défi. Pour les petits ports dont les revenus sont moins élevés, c'est davantage une question de financement. Pour le Fonds national des corridors commerciaux, ce n'est peut-être pas le meilleur projet. Vous pourriez ne pas réussir, par exemple, à obtenir du financement pour remplacer un quai. Les revenus générés par le port ne seraient pas suffisants pour couvrir les coûts associés à ce projet. C'est quelque chose que nous voyons partout au Canada en matière d'infrastructures de transport dans les petites collectivités.

M. Kyle Seeback: Si les règles étaient modifiées, vous n'auriez pas à essayer de trouver votre place dans ces divers programmes. Vous pourriez adopter une approche globale.

M. Daniel-Robert Gooch: Exact.

M. Kyle Seeback: D'accord.

Combien de temps me reste-t-il?

La présidente: Vous avez 30 secondes.

M. Kyle Seeback: Qu'est-ce qui nous empêche d'avoir une capacité de pointe? J'ai entendu cela à maintes reprises.

M. Doug MacDonald: Du côté ferroviaire, je dirais que c'est le fait que nous n'avons pas d'analyse de rentabilisation. Vous n'avez pas d'affaires qui s'y rattachent.

Il y a toujours une notion de rentabilité. Aucun de nos clients ne réclame cette capacité avant d'en avoir besoin. À ce moment-là, il est trop tard et il faut beaucoup de temps pour la mettre en place, ce qui représente beaucoup d'argent et beaucoup de règles auxquelles nous devons nous conformer.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Sheehan, vous avez cinq minutes.

M. Terry Sheehan (Sault Ste. Marie, Lib.): Merci beaucoup à tous nos témoins. Certaines des questions que j'allais poser ont déjà reçu une réponse, et je vous en remercie.

Je voulais parler de la pénurie de conteneurs d'expédition. Dans certaines de mes lectures, j'ai vu qu'il y avait une pénurie de conteneurs, et on espérait qu'il y aurait une reprise en 2021 et qu'il y aurait plus de conteneurs d'expédition. D'après les statistiques que j'ai vues, l'augmentation n'était que d'environ 7 % par rapport à l'année précédente.

J'aimerais demander aux témoins de faire le point sur la production de conteneurs d'expédition. Nous savons que beaucoup de ces produits sont fabriqués en Chine. Les témoins ont laissé entendre qu'on tente aussi de monopoliser les conteneurs. Par votre entremise, madame la présidente, j'aimerais que nos témoins fassent le point sur ce sujet.

M. Duncan Wilson: Je peux répondre au moins en partie à cette question. Je ne peux pas parler de la production de conteneurs, mais je peux parler de leur disponibilité.

Nous avons constaté que lorsque vous payez... Votre ligne de navigation gagne 10 000 \$ pour le transport d'un chargement de fret vers l'Amérique du Nord, et vous n'obtenez qu'une infime fraction de ce montant pour le fret que vous exportez du Canada. Il y a un énorme incitatif financier pour que vous retourniez ce conteneur en Asie le plus rapidement possible — ou de là d'où il vient, peu importe — et que vous le remplissiez d'un autre chargement de fret.

Pendant la pandémie, il y a eu beaucoup de discussions sur la question de savoir s'il devrait y avoir un changement de politique ou autre pour essayer de garder davantage de conteneurs au Canada et d'imposer leur utilisation pour l'exportation. Toutefois, quelle que soit la façon dont on envisage la chose, dans une telle dynamique de marché les frais et les redevances punitives qui seraient nécessaires pour attirer l'attention des compagnies de transport maritime auraient été extrêmement destructeurs pour le commerce au Canada. C'est pourquoi nous sommes favorables à toujours chercher une meilleure solution axée sur le marché.

Cela dit, j'espère que l'on commence à régler ce problème et que l'on verra une plus grande disponibilité des conteneurs. Je pense que la question n'est pas tant la quantité — le nombre total de conteneurs, si vous voulez — que de rendre ces conteneurs accessibles aux exportateurs canadiens.

• (1220)

M. Terry Sheehan: Marko Dekovic, vous hochiez la tête tout au long des commentaires. Voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Marko Dekovic: Je pense que l'an dernier, la plus forte croissance des exportations du Canada s'est faite par voie aérienne, parce que les conteneurs vides retournaient en Asie à des tarifs — comme vous l'a dit M. Wilson — qui étaient extrêmement avantageux pour les transporteurs maritimes. Bien sûr, on les a incités à ramener ces conteneurs. Ces chiffres sont clairement à la baisse aujourd'hui, et ils l'ont été au cours des derniers mois.

Comme je l'ai mentionné, avec l'effondrement extrême des tarifs, le volume de conteneurs qui repartent à vide est beaucoup plus faible. Il demeure plus important que par le passé, mais il tend rapidement vers une nouvelle normalité, alors je pense que certains des problèmes de disponibilité que l'on a connus au plus fort de la crise de la chaîne d'approvisionnement consécutive à la pandémie vont se corriger d'eux-mêmes.

Au bout du compte, si nous faisons des projections, au vu de la diminution des volumes et des tarifs... La diminution des tarifs accompagne généralement une baisse de volume. Je pense que l'année prochaine, au premier et au deuxième trimestre, nous assisterons à un important ralentissement économique. Certains prédisent déjà que les volumes et les tarifs des conteneurs sont comme le canari dans la mine de charbon. D'après ce que nous voyons maintenant, l'année prochaine sera difficile pour notre économie.

M. Terry Sheehan: Merci. C'est très utile.

Ma famille travaille dans le secteur du camionnage, et mon ami avait aussi une entreprise de camionnage. Nous détestons toujours voir un véhicule repartir à vide. Nous aimerions le remplir et l'expédier, alors nous devons y réfléchir.

Mon autre question concerne le Fonds national des corridors commerciaux, qui prévoit des sommes importantes pour aider à gérer les chaînes d'approvisionnement. Y a-t-il des entreprises qui ont présenté une demande? Si oui, où?

Je sais que les chemins de fer d'intérêt local sont enfin admissibles en vertu de ce programme. C'est l'une des choses dont il a été question au cours des sept dernières années. Les chemins de fer d'intérêt local, comme la Huron Central Railway, sont importants dans mon coin de pays. Je sais que, dans l'Ouest du Canada et au Québec, les chemins de fer d'intérêt local sont essentiels au bon fonctionnement de toute la chaîne d'approvisionnement.

Quelqu'un a-t-il présenté une demande? Si oui, pour quels domaines particuliers?

La présidente: Pouvez-vous répondre brièvement à cette question?

M. Doug MacDonald: Pour ce qui est des chemins de fer, très brièvement, nous n'avons commencé qu'au cours des deux dernières années, et vous verrez que nous faisons des demandes d'accroissement de la capacité de notre réseau. C'est ce que nous faisons à l'heure actuelle, et vous en verrez d'autres à l'avenir.

M. Duncan Wilson: Nous avons reçu 300 millions de dollars en financement sous forme de contribution pour environ 1 milliard de dollars d'infrastructure routière et ferroviaire dans le Lower Mainland.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Carrie, vous avez cinq minutes.

M. Colin Carrie: Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins de leur présence.

Je viens d'Oshawa, où nous avons un port, et c'est merveilleux d'avoir cette infrastructure. J'aimerais vous poser quelques questions, dont l'une porte sur la façon d'accroître la capacité. L'autre question porte sur la modernisation frontalière. Je crois que c'est M. Gooch qui a parlé d'harmonisation avec les États-Unis. J'aimerais approfondir un peu la question, mais je veux d'abord parler de la capacité.

Madame Murray, vous pourrez peut-être répondre à cette question. J'ai des amis de l'Ouest qui m'ont dit qu'en raison du manque de capacité des pipelines, le pétrole et le gaz sont maintenant transportés par chemin de fer, et vous avez mentionné la nécessité d'avoir un groupe de travail qui examinerait l'infrastructure et l'importance de la logistique.

Si nous pouvions transférer une bonne partie de ce pétrole et de ce gaz du transport ferroviaire vers des pipelines sûrs, quelqu'un a-t-il réfléchi à l'augmentation de la capacité que cela permettrait? Le groupe de travail que vous recommandez en tiendrait-il compte?

Mme Debbie Murray: Je ne peux pas me livrer à une comparaison de la capacité et de la demande entre le pipeline et le chemin de fer. Je pense que le transport ferroviaire continuera de transporter du pétrole et du gaz.

Pour ce qui est de votre deuxième question sur le groupe de travail, c'est quelque chose qu'il devrait peut-être examiner. Cela fait partie de la détermination du type d'infrastructure dont nous avons besoin à l'échelle nationale. Je veux dire que c'est essentiel, et pas seulement pour les pipelines et les chemins de fer, mais aussi pour le transport intermodal vers les ports.

• (1225)

M. Colin Carrie: Je n'ai pas de chiffres, mais j'ai entendu dire que si nous pouvions retirer du chemin de fer ne serait-ce qu'un petit pourcentage de la quantité de pétrole et de gaz acheminée, cela augmenterait la capacité.

Vous avez dit avoir demandé à maintes reprises la création de ce groupe de travail et cet examen. C'est tout à fait logique, surtout maintenant que le Canada est un pays commerçant très agressif au niveau mondial. Que dit le gouvernement et pourquoi retarde-t-on l'examen de cette demande?

Mme Debbie Murray: Le gouvernement dit qu'il fait l'évaluation.

M. Colin Carrie: Oui, et ce n'est pas une bonne chose, surtout en ce moment.

M. Masse et moi venons tous les deux du secteur de l'automobile. Vous avez parlé de la livraison juste-à-temps. M. Gooch a aussi parlé d'harmonisation avec les États-Unis. En 2011, nous avons signé l'entente Par-delà la frontière et je pense qu'il a été question de renforcer la sécurité et de mettre en place des mécanismes visant à accroître les échanges commerciaux.

Vous avez dit que les Américains ont un système de prédédouanement en route. Faisons-nous une utilisation optimale du mécanisme d'identification par radiofréquence, par exemple des cartes IRF?

Je vois M. MacDonald hocher la tête.

C'est un dossier qui me tenait à coeur et j'y ai travaillé il y a des années. Avons-nous fait des progrès dans ce domaine? Comment expliquer notre grand retard? C'est scandaleux parce que la compétitivité deviendra un enjeu majeur dans les années à venir?

M. Daniel-Robert Gooch: Vous soulevez là plusieurs questions.

Pour donner suite à ce que disait ma collègue, je pense que nous devrions être rendus à l'étape de l'élaboration d'une stratégie nationale, comme le prévoyait le groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement dans son rapport. À l'Association des administrations portuaires canadiennes, nous sommes très intéressés à participer à l'élaboration de cette stratégie et à la mise en œuvre des recommandations du rapport.

Vous avez discuté avec l'Agence des services frontaliers du Canada et ma collègue s'est entretenue avec les responsables des volets réglementaires et politiques. Je ne m'y connais pas aussi bien qu'elle dans ces domaines. Je vous signale qu'avant de me joindre à l'Association des administrations portuaires canadiennes en février dernier, j'ai travaillé une dizaine d'années avec l'ASFC. D'une manière générale, j'ai trouvé que c'était une organisation très novatrice qui cherche à moderniser ses pratiques frontalières, mais qui se bute souvent à un manque de ressources.

Nous avons des exemples de ports qui ont des possibilités d'accroître leurs échanges commerciaux et leurs activités, mais qui se heurtent à divers obstacles. Par exemple, il est parfois impossible d'obtenir les services de l'ASFC au port. Le port de Hamilton est un excellent exemple. Le système de navigation de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs est l'un des grands atouts dont nous disposons, en tant que continent, pour acheminer les conteneurs et les cargaisons directement vers les Grands Lacs et jusqu'à nos ports là-bas.

Nous avons des ports à Windsor, à Hamilton-Oshawa, à Toronto et à Thunder Bay, mais il y a des obstacles et les ressources de l'ASFC en font partie. L'Agence en est consciente et s'efforce de corriger le problème. C'est justement le genre de problèmes qui devraient être examinés dans le cadre d'une stratégie nationale. Cela nécessitera... Sans vouloir minimiser le travail du groupe de travail

sur la chaîne d'approvisionnement, je dirais que cela nécessitera probablement plus de 100 jours et beaucoup plus d'efforts. C'est pourquoi nous sommes heureux de voir que nous allons dans cette direction.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Arya, vous avez cinq minutes.

M. Chandra Arya (Nepean, Lib.): Je vous remercie, madame la présidente.

Monsieur MacDonald, j'ai lu récemment un article sur les essais de camions autonomes effectués aux États-Unis entre Dallas et Atlanta. Ces camions ont roulé jour et nuit durant cinq jours et parcouru plus de 6 300 miles en conduite autonome. Pouvez-vous nous parler de l'impact que ces camions auront, d'abord sur l'industrie actuelle du camionnage et ensuite, sur les compagnies ferroviaires, mais nous aborderons ce sujet plus tard.

Je tiens à remercier le CN de prendre des mesures. Si je vous ai bien compris, tout l'arriéré a été éliminé.

Vous avez dit que le processus réglementaire s'est étendu sur sept ou huit ans. S'agit-il d'un processus fédéral d'approbation qui a duré sept ou huit ans?

M. Doug MacDonald: Ce processus est devenu un examen environnemental quinquennal complet relevant du gouvernement fédéral.

M. Chandra Arya: D'accord. Est-ce un nouveau processus qui a été mis en place au cours des 5 ou 10 dernières années?

M. Doug MacDonald: À ma connaissance, c'est la seule fois de toute notre histoire que nous avons été assujettis à ce processus. Il s'agissait d'une terre agricole qui avait appartenu à notre société pendant 10 ou 15 ans. Nous avons été obligés de suivre le processus au complet et de passer ensuite par les tribunaux.

M. Chandra Arya: Dans votre allocution préliminaire, vous avez parlé du maillon faible. De toute évidence, la solidité d'une chaîne n'excède jamais celle de son maillon le plus faible. Avez-vous dit que le maillon faible était l'Agence des services frontaliers du Canada et son système désuet? Pouvez-vous expliquer ce que vous entendez par « maillon faible »?

● (1230)

M. Doug MacDonald: Prenons l'exemple des données. C'est l'ASFC qui détient toutes les données, mais ses systèmes de TI sont archaïques, pour reprendre ses mots. Le personnel n'est pas capable d'extraire les données. De toute façon, la loi lui interdit de les fournir.

Nous passons tellement de temps à essayer d'obtenir de l'information sur la destination de tous ces conteneurs. Nous pourrions peut-être ouvrir un nouveau terminal quelque part, ne serait-ce que pour alléger la pression. À ce jour, trois mois plus tard, aucun acteur de la chaîne d'approvisionnement ne peut me fournir ces données afin que je sache quel serait le meilleur moyen d'atténuer les problèmes futurs dans l'ensemble du marché.

M. Chandra Arya: Très bien. Vous avez dit que 30 % de vos expéditions sont destinées au marché international. Est-ce exact?

M. Doug MacDonald: C'est exact.

M. Chandra Arya: Quelle est votre part du marché?

M. Doug MacDonald: Tout dépend. Elle est calculée par produit. En ce qui concerne la part du marché ferroviaire, nous en détenons probablement autour de 60 % et le Canadien Pacifique de 40 %. Étant donné l'importance du transport par pipeline, notre pourcentage des exportations de pétrole brut est donc de zéro. Vous devez examiner les données produit par produit.

M. Chandra Arya: Vous connaissez certainement la situation des compagnies ferroviaires de l'extérieur du Canada. Sont-elles dans la même situation, ou est-ce une situation propre au Canada?

M. Doug MacDonald: Cette situation touche surtout l'Amérique du Nord parce que nous sommes un vaste marché de consommation. L'Europe a également eu quelques problèmes. C'est un grand marché de consommation, mais comme les pays sont beaucoup plus rapprochés, l'acheminement des produits se fait aussi par camion. Les chemins de fer y sont beaucoup plus nombreux, et le transport maritime est aussi important. Les Européens ont réussi à s'en tirer beaucoup mieux que nous.

M. Chandra Arya: La situation que nous avons connue au Canada est-elle comparable à celle des États-Unis?

M. Doug MacDonald: Elle est très semblable.

M. Chandra Arya: Croyez-vous que ce genre de situation se reproduira? Dans l'affirmative, que pourrait faire le gouvernement fédéral exactement?

M. Doug MacDonald: Si elle se reproduira? La réponse est probablement oui.

Si nous ne sommes pas prêts à accroître notre capacité d'appoint et à régler la plupart des problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement, nous risquons de voir l'histoire se répéter

M. Chandra Arya: Comme il me reste un peu de temps, j'aimerais que vous nous parliez de l'incidence que les camions automobiles peuvent avoir d'ici 5 ou 10 ans sur l'industrie du camionnage et sur les compagnies de chemin de fer.

M. Doug MacDonald: Nous avons fait un modeste investissement dans l'un de ces projets afin d'en suivre l'évolution. La réponse, c'est qu'aujourd'hui, aux États-Unis, le chiffre à retenir est environ 500 miles d'autonomie. On peut dire que 1 000 miles, c'est mieux. Mais sur une telle distance, le fret devrait être acheminé par chemin de fer et sur une distance inférieure, par camion.

Cette distance sera probablement prolongée de 500 à 1 000 miles supplémentaires. L'impact que cela aura, c'est qu'une grande partie du fret intermodal sera acheminée par route, ce qui se traduira par l'imposition d'une taxe sur l'infrastructure, tant au Canada qu'aux États-Unis. Je crois que nous ne sommes pas prêts pour cela.

M. Chandra Arya: D'accord. Vous avez dit que vous avez investi dans l'une de ces entreprises. Je suppose qu'il s'agit d'une entreprise américaine, est-ce exact?

M. Doug MacDonald: C'est exact.

M. Chandra Arya: Y a-t-il des projets de ce genre au Canada?

M. Doug MacDonald: Ces projets ne sont pas encore rendus ici au Canada. Il y en a très peu ici parce que l'hiver pose un problème. Les entreprises font donc des essais dans le Sud des États-Unis pour s'assurer que la technologie fonctionne bien, puis elles monteront petit à petit vers le nord.

M. Chandra Arya: Des camions-remorques sont mis à l'essai à Ottawa. Nous avons des tronçons de route de 16 kilomètres pour mettre à l'essai ces technologies automobiles, surtout à cause des

conditions climatiques. C'est la raison pour laquelle de nombreuses entreprises, surtout d'automobiles... Beaucoup de logiciels de conduite autonome du monde entier sont développés à Ottawa.

Cela...

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Madame la présidente, j'invoque le Règlement.

L'interprète ne peut pas faire son travail parce que notre collègue parle trop loin de son micro.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Arya, veuillez parler plus près du microphone. Les interprètes ont de la difficulté à vous suivre.

M. Chandra Arya: Combien de temps me reste-t-il?

La présidente: Vous n'en avez plus.

Il est impératif que les interprètes entendent clairement afin de tout traduire clairement.

Monsieur Savard-Tremblay, vous avez deux minutes et demie. Allez-y.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: J'ai une question bien simple: quels sont les secteurs touchés par cette crise?

On a beaucoup entendu parler du secteur des céréales, et j'ai lu quelque part que les producteurs de bois d'œuvre commençaient à être inquiets aussi. Outre le secteur des céréales, quels autres secteurs sont les plus à risque? Y a-t-il d'autres secteurs qu'on ne soupçonne pas nécessairement d'être touchés par cette crise?

• (1235)

[Traduction]

M. Doug MacDonald: Vous parlez des conteneurs ou de l'ensemble du secteur?

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Ma question est en lien avec la crise actuelle et l'encombrement des ports.

Y a-t-il d'autres secteurs qui peuvent être touchés par cette crise?

[Traduction]

M. Doug MacDonald: En fait, c'est tout ce qui entoure la chaîne d'approvisionnement des conteneurs. Que met-on dans un conteneur? Un peu de bois d'œuvre, mais pas autant qu'avant. Beaucoup moins. On y met aussi de la pâte de bois; une importante quantité est exportée par conteneurs. Les céréales sont toutefois notre principal produit d'exportation, de loin plus important que tout le reste.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Vous parlez des pâtes et papiers. Si les conteneurs ne sont plus le principal mode de transport qu'utilisent les producteurs de bois, d'où proviennent leurs inquiétudes?

[Traduction]

M. Doug MacDonald: Ils en utilisent encore, mais la majeure partie est transportée par camion. Ils n'ont pas beaucoup de difficulté à obtenir des conteneurs. Au Québec, en particulier, la quasi-totalité des pâtes est acheminée par camion entre l'usine et le port de Montréal aux fins d'exportation. Le reste est acheminé par camion ou par train, en général vers le marché américain sur lequel l'industrie tente de se concentrer.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Je vous remercie, monsieur MacDonald.

Ma dernière question vise tout le monde.

Lors de notre dernière séance de comité, il y a une semaine et demie, un témoin nous a parlé de la nécessité d'avoir une stratégie de valorisation et d'utilisation accrue des ports, notamment pour celui de Montréal.

Est-ce que vous partagez cet appel?

M. Daniel-Robert Gooch: Qu'entendez-vous par « valorisation »?

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Je parle d'une redynamisation de l'utilisation des ports, qui n'est peut-être pas encore à sa juste valeur présentement.

M. Daniel-Robert Gooch: Je vais répondre en anglais.

[Traduction]

Je ne suis pas certain de pouvoir répondre correctement à cette question, mais je dirais que nous avons un excellent réseau de ports dans notre pays. Dans certaines régions, les ports ne sont pas utilisés à leur pleine capacité. Nous croyons toutefois qu'il est possible de faire un meilleur usage des actifs qui sont peut-être sous-utilisés. En général, nos ports s'acquittent très bien de leur rôle important de soutien et de facilitation du commerce.

Nous cherchons vraiment à prévoir ce dont nous aurons besoin au cours des 10, 15 et 20 prochaines années pour nous assurer que le Canada aura toujours la capacité nécessaire, tout en faisant de nombreux autres investissements dans les combustibles de l'avenir, en nous adaptant aux changements climatiques et veillant à ce que notre infrastructure soit renforcée et résiliente. Nous sommes tout à fait déterminés à faire en sorte que notre réseau portuaire puisse continuer à répondre aux besoins du Canada et de notre économie au cours des décennies à venir.

Je pense qu'en misant sur les chaînes d'approvisionnement et en nous appuyant sur le rapport du groupe de travail, nous avons une formidable occasion de mettre le cap sur la prochaine destination. Voilà pourquoi je suis heureux d'être ici.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Merci, monsieur Gooch.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Masse, vous avez deux minutes et demie, allez-y.

M. Brian Masse: Merci, madame la présidente.

Monsieur Dekovic, y a-t-il eu de l'innovation dans le secteur des conteneurs?

À part les gens qui essaient de les utiliser pour le logement, je n'ai pas vu beaucoup d'innovation, mais je ne sais pas si c'est le cas ou non. Je suis simplement curieux de savoir s'il y a eu des solutions novatrices pour alléger les conteneurs ou les utiliser plus efficacement. Je m'intéresse à cela parce que les seules fois où nous voyons des conteneurs, c'est quand ils défilent le long de la route ou encore dans les films. Nous les voyons comme des blocs Lego.

Je vais commencer par vous, monsieur Dekovic, mais les autres peuvent également intervenir. J'aimerais savoir si des efforts sont déployés dans ce secteur, ou si cela en vaut la peine.

M. Marko Dekovic: Bien sûr.

Je le répète, nous ne sommes pas des experts en conteneurs. Notre travail consiste à les déplacer et à faire en sorte qu'ils passent le moins de temps possible dans nos terminaux.

Je peux vous décrire ce que nous avons vu. Oui, certaines compagnies de navigation investissent dans des conteneurs plus légers fabriqués à l'aide de divers matériaux, notamment pour l'intérieur des caissons et pour l'isolation. Comme les conteneurs doivent être des unités standardisées, tout le monde tend vers ce but. L'objectif de l'industrie est de les uniformiser le plus possible à la grandeur du secteur. Nous savons que certaines entreprises de transport maritime cherchent à équiper tous leurs conteneurs d'un système d'identification par radiofréquence et à utiliser une technologie qui facilite le repérage et ainsi de suite. Il y a donc des innovations.

Je profite de l'occasion pour parler de l'industrie en général. Nous entendons beaucoup parler de numérisation. Il y a peut-être de fausses idées qui circulent au sujet des terminaux et de ce secteur. Certains s'imaginent que nous faisons encore le repérage des conteneurs manuellement. C'est faux, tous nos terminaux sont dotés d'une infrastructure de pointe. Nous avons un jumeau numérique de notre gare de triage intermodale GCT Deltaport. C'est la gare de triage sur quai la plus avancée au monde sur le plan technologique. Elle est semi-automatisée. Toute cette technologie existe déjà au Canada. Ces innovations sont rendues possibles grâce à des investissements du secteur privé. Je pense qu'il est important de garder cela à l'esprit.

• (1240)

M. Brian Masse: D'accord, c'est formidable.

Quelqu'un d'autre souhaite intervenir?

M. Doug MacDonald: Vous verrez beaucoup d'innovation du côté des conteneurs réfrigérés. Un grand nombre sont maintenant équipés d'un système GPS, de sorte que vous savez où ils se trouvent, combien il reste de carburant dans chacun et à quel moment vous devrez faire le plein. Les entreprises d'ici ont dépensé beaucoup d'argent et cela fonctionne très bien.

La présidente: Merci beaucoup.

Ce sera au tour de M. Carrie, pour cinq minutes.

M. Colin Carrie: Merci, madame la présidente.

Monsieur MacDonald, j'essayais d'obtenir de l'information au sujet de la capacité et de savoir si nous pouvions faire les choses un peu différemment, à savoir désencombrer nos voies ferrées de ce qui peut être transporté autrement. Je songeais concrètement au pétrole et au gaz qui, selon mes amis de l'Ouest, sont en grande partie transportés par chemin de fer. J'ai posé une question au sujet du groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement et j'ai demandé si c'était une solution que nous pourrions envisager. Avez-vous une idée de la capacité que nous pourrions libérer si nous pouvions transporter une partie de ce pétrole et de ce gaz en toute sécurité par pipeline?

M. Doug MacDonald: Eh bien, très peu de pétrole est transporté par voie ferroviaire. C'est une part infime du marché. Il s'agit primordialement de pétrole lourd qui ne passe pas bien par oléoduc, et qui est acheminé vers des raffineries qui se trouvent à l'écart des réseaux pipeliniers. C'est au moment où la production des sables bitumineux de l'Alberta battait son plein et dépassait la capacité de l'oléoduc que l'on a opté pour le transport ferroviaire. C'est ce qui s'est produit ces cinq dernières années, mais on n'y a pratiquement plus recours depuis l'expansion de la capacité pipelinère.

M. Colin Carrie: D'accord. Merci.

Vous avez parlé de l'installation de Milton et du temps qu'il a fallu pour la construire. Je suis bien entendu tout à fait en faveur de la compétitivité et de la création d'emplois pour que les gens puissent venir au Canada et y rester, mais qu'il ait fallu huit ans pour parcourir les jalons de notre système de réglementation... Il me semble que vous avez mentionné 334 conditions à satisfaire. Pouvez-vous nous dire s'il s'agit de critères municipaux, fédéraux ou...?

M. Doug MacDonald: C'est entièrement fédéral, mais on tient compte de certaines exigences municipales. Je comprends cela. Il faut compter littéralement cinq ans pour le processus environnemental et une autre année devant les tribunaux, alors je dirais six ans en tout du côté du gouvernement. Nous en sommes enfin à la construction, et nous sommes toujours devant les tribunaux avec les municipalités, qui s'obstinent à mettre fin au processus. C'est une lutte, mais nous y arriverons. Nous avons commencé la construction cette année en réaménageant deux ruisseaux, ce qui faisait partie des conditions; c'est bien. Il nous faudra encore un an pour respecter d'autres conditions, et ce n'est que d'ici deux ans ou deux ans et demi que l'installation verra vraiment le jour.

M. Colin Carrie: D'accord.

Vous avez dit que nous ne voulons pas que l'histoire se répète. Avez-vous une recommandation pratique à faire au Comité pour l'éviter? C'est le genre de chose qui dissuade les gens de venir au Canada.

M. Doug MacDonald: Eh bien, il ne s'agit pas seulement des chemins de fer, car toute grande entreprise qui veut construire une usine est confrontée au même genre d'obstacles. En réalité, ce qu'il nous faudrait selon moi c'est simplifier les formalités dans tous les ministères et que les décisions soient prises beaucoup plus rapidement. Cinq ans pour une approbation environnementale, c'est long.

M. Colin Carrie: Ça vous pouvez le dire.

Voici ma dernière question. À Oshawa, nous avons un aéroport et un port. Vous avez parlé des ressources humaines. Je sais que le membre du Congrès Higgins, aux États-Unis, demandait au Canada d'augmenter les ressources — c'est-à-dire les gens — pour que les marchandises puissent franchir la frontière plus rapidement. Je sais qu'à Oshawa, nous avons un bureau de l'Agence des services fron-

taliers du Canada à temps plein. Maintenant, il est fermé, bien que quelqu'un va y faire un tour à l'occasion, je crois.

Selon vous, que pourrions-nous faire pour accroître cette capacité? S'agit-il simplement d'embaucher plus de gens? Que voyez-vous?

M. Daniel-Robert Gooch: L'Agence des services frontaliers serait la mieux placée pour répondre à cette question. Le gouvernement fédéral a investi dans l'Agence. Dans mon poste précédent, nous n'avons eu de cesse que de préconiser la modernisation de la frontière pendant des années, et nous avons vu des progrès à cet égard.

En définitive, il faut toujours des gens pour faire le travail, mais il serait utile de miser davantage sur la technologie et d'avoir plus de souplesse. Je parle de souplesse, d'une marge de manœuvre pour nos administrations portuaires; nos organismes gouvernementaux en ont besoin également, car il leur arrive de devoir faire face à des contraintes stratégiques qui ne relèvent pas nécessairement de leur contrôle.

Quant à la pénurie de ressources humaines, il faudrait vraiment que je m'en remette aux fonctionnaires de l'Agence des services frontaliers.

M. Colin Carrie: D'accord. C'est très bien.

Il me reste une minute.

Pourriez-vous nous parler un peu des outils dont on dispose?

Vous avez mentionné à quelques reprises vos limites d'emprunt. Les autorités portuaires locales m'ont dit que pour être concurrentiel, il faut se moderniser. Dans quelle mesure ces limites constituent-elles une restriction pour la modernisation? Le gouvernement fédéral aurait-il vraiment de la difficulté à changer cela assez rapidement? Il me semble que la mesure n'augmentera pas ses coûts. Essentiellement, il s'agit simplement d'emprunter.

Combien de temps faudra-t-il pour apporter ces changements?

• (1245)

M. Daniel-Robert Gooch: Je crois qu'il s'agit en fait de remanier deux ou trois lignes du libellé de la loi. Nous savons que les modifications à la Loi maritime du Canada seront bientôt déposées. Nous ne manquerons pas d'examiner ce que le gouvernement propose comme changements.

On a parlé de simplifier le processus d'augmentation des limites d'emprunt. C'est peut-être une amélioration, mais pas nécessairement le meilleur moyen de faciliter les choses.

Vous avez parlé des coûts pour le gouvernement. En fait, la mesure l'aiderait à assumer les coûts, car le Fonds national des corridors commerciaux comble beaucoup de lacunes qui pourraient être comblées autrement si les ports avaient plus de souplesse.

Qui dit souplesse, dit plus que cela. J'en apprend encore sur le fonctionnement de ce système, mais la cession de terrains et la capacité d'acheter des terres et de mettre sur pied des installations comme les ports intérieurs... Il y a des restrictions à bon nombre des options que les ports pourraient envisager pour s'acquitter de leur mandat.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Miao, pour cinq minutes.

M. Wilson Miao: Merci, madame la présidente.

J'aimerais partager mon temps de parole avec le député Sheehan, si je ne l'utilise pas au complet.

Par votre entremise, madame la présidente, je voudrais adresser la question suivante à M. MacDonald.

Sachant que la moitié de vos wagons sont conçus pour des conteneurs de 40 pieds, pouvez-vous nous dire dans quelle mesure cela a réduit les retards et modifié votre situation par rapport à d'autres compagnies de chemins de fer qui n'ont pas le même nombre de wagons compatibles avec les conteneurs de 40 pieds?

M. Doug MacDonald: Du côté de l'océan, il y a des conteneurs de 40 et de 20 pieds. C'est une fonction, un multiple. Lorsqu'il s'agit de décharger les marchandises des ports maritimes, nous fournissons chaque jour environ 30 kilomètres de wagons pour ramener des marchandises ainsi que des conteneurs vides. Nous voulons autant que possible qu'il s'agisse de conteneurs de 40 et de 20 pieds, car ils vont directement à bord des navires.

Or, dans nos terminaux intérieurs, nous utilisons des conteneurs de 53 pieds, ce qui correspond à la norme nord-américaine. Nous évitons de les utiliser dans les ports pour disposer du maximum de ces conteneurs pour les terminaux intérieurs, par opposition aux conteneurs de 20 et de 40 pieds. Nous avons tout un groupe de gens qui font ces calculs chaque jour pour tout faire cadrer.

M. Wilson Miao: Merci.

En ce qui concerne la capacité de pointe, que fait-on pour la renforcer? Quel est votre échéancier pour l'élargir, surtout en raison de l'évolution du marché? D'ici à ce que nous ayons réglé la question de la capacité de pointe, cela aura-t-il une incidence sur les changements à long terme dans notre économie?

M. Doug MacDonald: Nous ne renforçons pas la capacité de pointe en tant que telle; nous renforçons la capacité en fonction des activités que nos clients nous disent vouloir réaliser.

Je veux dire que si la chaîne d'approvisionnement ou le gouvernement veut se doter d'une capacité de pointe, il est fort probable qu'il devra fournir un certain financement, parce que nos clients ne sont pas prêts à l'appuyer, et c'est ainsi que nous construisons les choses. C'est en fonction des affaires qu'ils vont nous confier. Nous avons une entente commerciale contractuelle avec eux et nous construisons l'infrastructure en conséquence.

L'industrie céréalière en est un excellent exemple. Si le client veut transporter 1 000 ou 10 000 tonnes de plus par jour jusqu'au port, mais qu'il n'est pas prêt à s'engager à le faire, nous ne saurions investir dans cette ligne de chemin de fer sur la foi d'une simple affirmation, alors nous chercherions de l'aide dans ce contexte.

M. Wilson Miao: Merci.

Monsieur Sheehan, avez-vous d'autres questions?

La présidente: Allez-y, monsieur Sheehan.

M. Terry Sheehan: Merci beaucoup.

Combien de temps me reste-t-il, madame la présidente?

La présidente: Vous avez deux minutes.

M. Terry Sheehan: Merci.

La capacité de pointe dont vous avez parlé et la nécessité de la renforcer sont des éléments vraiment essentiels, je crois. Nous avons parlé de la façon dont le marché va régler certaines choses. Cependant, quand je pense à certains plans ambitieux que les Cana-

diens ont pour l'avenir — les réseaux de transport —, je me dis que nous devons vraiment continuer à investir dans ces réseaux. Nous avons parlé du corridor national de commerce et de transport dans lequel, nous a-t-on dit, il y a un investissement de 1 milliard de dollars, dont 300 millions en provenance du gouvernement.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus? À quoi cela sert-il? Nous avons manqué de temps plus tôt. Expliquez simplement la nature de cet investissement et les bienfaits qu'il est censé apporter.

• (1250)

M. Duncan Wilson: Merci. Je serais heureux de le faire.

Ce qui se passe, c'est que les 300 millions sont répartis entre une quarantaine de projets dans la vallée du bas Fraser. Il s'agit surtout de concevoir des sauts-de-mouton pour éliminer les conflits entre les chemins de fer et les routes. Dans certains cas, ces projets permettent aux compagnies de chemins de fer de placer des trains plus longs à proximité d'endroits stratégiques. De plus, dans certains cas — voire dans bien des cas —, ces projets profitent également aux collectivités où ils sont situés en éliminant les goulots d'étranglement, comme la congestion routière locale.

Tous ces projets ont été établis dans le cadre d'un processus de collaboration auquel ont participé divers organismes, le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et l'industrie. Les projets ont été sélectionnés et appuyés d'un commun accord comme faisant partie du corridor de commerce national aux fins de financement.

Nous recevons un tiers du financement du gouvernement fédéral. L'administration portuaire en prélève le tiers au nom de l'industrie. Nous récupérons cet investissement auprès de l'industrie au fil du temps, pendant l'amortissement du projet. Le tiers de ce financement proviendra habituellement des chemins de fer. Cela dépend vraiment du projet. Pour la plupart des projets que nous menons actuellement, le tiers restant proviendrait des chemins de fer.

M. Terry Sheehan: C'est certainement un plan très bien conçu.

La présidente: Soyez très bref, monsieur Sheehan.

M. Terry Sheehan: Ce n'est qu'un commentaire.

Je suis d'accord avec le député pour dire que nos agences de développement économique régional pourraient peut-être songer à être un petit rouage parmi les moyens d'acheminer nos produits vers les marchés.

La présidente: D'accord. Merci beaucoup, monsieur Sheehan.

Il nous reste quelques minutes. Y a-t-il d'autres questions?

Monsieur Martel, vous pouvez poser une très brève question.

[Français]

M. Richard Martel: Oui.

[Traduction]

Elle est toute courte.

[Français]

Monsieur MacDonald, selon ce que vous disiez tantôt, le pétrole que vous transportez par voie ferroviaire ne peut pas être acheminé par pipeline. Est-ce bien cela?

[Traduction]

M. Doug MacDonald: Une partie du pétrole est transportée par oléoduc aujourd'hui. Le réseau pipelinier Trans Mountain, par exemple, est toujours en construction jusqu'à Vancouver. Nous transportons du pétrole vers les raffineries de la côte Ouest, dans l'État de Washington. Une fois que le réseau de Trans Mountain sera rétabli et qu'il fonctionnera à pleine capacité, le pétrole ne sera plus transporté par train.

[Français]

M. Richard Martel: Je croyais avoir compris que le pétrole que vous transportez dans vos wagons ne peut pas être acheminé par pipeline parce que c'est du pétrole brut.

[Traduction]

M. Doug MacDonald: Il y a deux volets, monsieur. Une partie du pétrole est transportée par pipeline, mais le pipeline fonctionne actuellement à pleine capacité, alors c'est très peu.

D'autres produits pétroliers se trouvent bien loin des zones d'oléoducs, alors ils arrivent jusqu'à un point de transport ferroviaire, où ils sont placés dans un wagon et sont ensuite vendus à des raffineries à l'écart des réseaux pipeliniers, habituellement dans les profondeurs du sud des États-Unis. Ce sont les deux grands volets des activités actuelles de CN.

Ensuite, si nous avons de la capacité, nous aurons des mouvements ponctuels autour des pipelines pendant l'été. Autrement, nous ne le ferons pas le reste du temps.

[Français]

M. Richard Martel: Je vous remercie.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Merci à nos témoins. Je pense que vous avez tous livré un témoignage très utile. Merci de votre présence.

À titre d'information pour le Comité, vendredi prochain, nous examinerons l'ébauche de rapport pour l'étude de la relation entre le Canada et les États-Unis et de ses impacts sur les secteurs des véhicules électriques, du bois d'œuvre et autres.

En ce qui concerne la Inflation Reduction Act de 2022 des États-Unis, les députés pourraient-ils s'assurer que nous avons la liste des témoins d'ici le 24 octobre afin que nous puissions commencer cette étude?

Tout le monde est d'accord? Tout le monde. Parfait.

J'ai une note pour les membres du Comité. Nous avons terminé notre présentation préliminaire pour le voyage proposé pour février prochain. C'est une estimation de haut niveau, alors elle est très exacte et concise cette fois-ci, comme il correspond habituellement à votre demande de voyage secondaire. La greffière a présenté un document très détaillé. Nous verrons ce qui se passera.

Merci beaucoup à tous.

Messieurs Carrie et Seebach, merci. Nous avons été heureux de vous accueillir.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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