



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

---

# Comité permanent du commerce international

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 105**

Le jeudi 9 mai 2024

---

Présidente : L'honorable Judy A. Sgro





## Comité permanent du commerce international

Le jeudi 9 mai 2024

• (1530)

[Traduction]

**Le vice-président (M. Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC)):** La séance est ouverte.

Bienvenue à la 105<sup>e</sup> séance du Comité permanent du commerce international. J'ai l'impression d'en être à la troisième réunion et non à la 105<sup>e</sup>.

Avant de commencer, je vous rappelle brièvement qu'il faut éviter les échos acoustiques, surtout pour nos témoins et pour les autres membres du Comité. Veuillez prendre note des mesures importantes qui suivent pour prévenir les incidents acoustiques susceptibles de nuire.

Nous invitons les participants à tenir leurs oreillettes à distance de leurs micros en tout temps. Veuillez placer votre oreillette dans le petit cercle devant vous quand vous ne l'utilisez pas. Nous avons également adapté la disposition de la salle pour augmenter la distance entre les micros et réduire le risque d'écho venant d'une oreillette.

Le tout a pour but de protéger la santé et la sécurité de tous les participants, notamment des interprètes.

Il y a aussi des participants en ligne. En effet, la réunion d'aujourd'hui se déroule en mode hybride. J'invite les députés présents dans la salle à lever la main quand ils souhaitent prendre la parole. Quant à ceux qui participent par Zoom, ils sont priés d'utiliser la fonction « main levée » pour demander à parler. S'il y a des problèmes techniques, veuillez m'en informer, et nous pourrions suspendre la séance au besoin.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée le mardi 17 octobre, le Comité reprend son étude des entreprises canadiennes au sein des chaînes d'approvisionnement et dans les marchés mondiaux.

Nous accueillons aujourd'hui, par vidéoconférence, Jean Simard, président et chef de direction de l'Association de l'aluminium du Canada, ainsi que Michelle Auger, analyste principale des politiques, Affaires nationales, de la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, et Jasmin Guénette, vice-président, Affaires nationales, également de la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante. Nous avons aussi parmi nous Stephen Laskowski, président de l'Alliance canadienne du camionnage, Scott Geffros, directeur général de l'Association canadienne des palettes et contenants en bois, Jamie Deith, fondateur de Eagle Graphite Corporation, et Lora Smith, vice-présidente, Affaires publiques et gouvernementales, de l'Association des chemins de fer du Canada.

Bienvenue à vous tous. Chacun de vous aura cinq minutes pour faire son exposé préliminaire. Je vous laisserai un peu de marge,

mais veuillez vous en tenir le plus possible à cinq minutes. Nous passerons aux questions après les exposés préliminaires.

Monsieur Simard, vous serez le premier à prendre la parole.

[Français]

**M. Jean Simard (président et chef de la direction, Association de l'aluminium du Canada):** Merci de nous avoir invités à prendre part aux travaux de votre comité. Je vais parler au nom de l'Association de l'aluminium du Canada.

Notre écosystème tire parti d'un développement économique centré sur ses ressources naturelles et son vaste potentiel de production d'énergie renouvelable. Matériau critique par excellence, l'aluminium est aussi un métal stratégique faisant l'objet de nombreuses mesures de pression commerciale entre les grandes régions de commerce. Souvent instrumentalisé pour affecter la position d'un pays, hyper exposé au commerce mondial, il est directement et constamment affecté par la géopolitique planétaire.

Par sa faible densité de population comparée à sa taille, le Canada se positionne comme un fournisseur clé de ressources transformées à haute valeur ajoutée pour ses alliés stratégiques. Les États-Unis, plus densément peuplés, ont pour leur part favorisé le développement de leur secteur manufacturier de l'aluminium. Le développement des deux secteurs ne serait pas possible sans une synergie profonde entre les deux économies. Le Canada peut ainsi tirer parti de ses abondantes ressources énergétiques, tandis que les États-Unis peuvent tirer profit de leurs processus de fabrication et de leur masse critique. Ainsi, le Canada représente 84 % de la production d'aluminium primaire de l'Amérique du Nord, avec 2,7 millions de tonnes d'exportations vers les États-Unis. Cela représente 12 milliards de dollars en valeur d'exportation, 70 % des importations américaines et 50 % de la consommation américaine d'aluminium primaire.

Je vais maintenant vous faire part de quelques éléments de notre mémoire remis au gouvernement canadien dans le cadre de la consultation sur les chaînes d'approvisionnement qui a eu lieu en février. Nous avons déposé ce document auprès du Comité. Mon propos portera principalement sur l'aspect du transport.

Il est essentiel de garantir une approche réglementaire cohérente entre tous les ordres de gouvernement, en particulier dans le domaine du transport commercial de marchandises. Cette collaboration entre les différents ordres de gouvernement et les partenaires commerciaux du Canada est d'autant plus importante que les routes commerciales canadiennes ont subi, au cours des dernières années, les grèves des chemins de fer de la côte Est et de la côte Ouest et celles de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui perturbent les flux commerciaux. Ces perturbations, combinées à la pression qui s'exerce sur les routes commerciales internationales pendant la pandémie, ont entaché la réputation du Canada en tant que source fiable au sein des chaînes de valeur nord-américaines.

Comme je l'ai indiqué précédemment, outre l'importance de la frontière entre le Canada et les États-Unis, l'industrie a été confrontée aussi à des problèmes de frontières avec le Mexique qui ont affecté les chaînes d'approvisionnement et qui peuvent rendre le transport de surface nord-américain moins compétitif que les options d'importation directement au Mexique.

Des flux commerciaux cohérents sont essentiels pour notre industrie et pour l'économie canadienne. En ce sens, les itinéraires de transport commercial de marchandises doivent être considérés comme un service essentiel. Pour y remédier, le gouvernement canadien devrait donner la priorité au renforcement de la résilience du réseau logistique pour le transport des marchandises à la frontière canado-américaine dans le cadre de son examen réglementaire.

La gestion et la protection des futures routes commerciales à fort potentiel économique, y compris la route maritime de l'Arctique, devraient également être une priorité pour le gouvernement. Pour compléter cette approche politique, il serait judicieux d'adopter un traitement personnalisé pour les importateurs et les exportateurs en fonction de leurs antécédents commerciaux. L'Association de l'aluminium du Canada préconise la possibilité pour les acteurs économiques canadiens qui respectent toutes les normes et ont un parcours exemplaire de bénéficier d'un traitement accéléré ou préférentiel lors de l'importation ou de l'exportation de biens et de services. Si, pour une raison quelconque, la circulation des marchandises sur une route commerciale devait être restreinte, les acteurs canadiens répondant à tous ces critères devraient bénéficier d'un accès prioritaire.

En réponse aux défis croissants de notre secteur du transport de marchandises, et compte tenu de la valeur élevée des expéditions d'aluminium, nous proposons aussi un changement de politique vital. En nous inspirant du modèle qui a fait ses preuves aux États-Unis, nous préconisons le marquage obligatoire de chargements commerciaux pour tous les véhicules de transport de marchandises au Canada, ainsi que la création d'une base de données nationale centralisée pour l'immatriculation des véhicules.

Ces mesures permettront non seulement d'améliorer la sécurité et l'efficacité de nos chaînes d'approvisionnement, mais elles s'inscrivent également dans le cadre des efforts que nous déployons actuellement pour renforcer la durabilité et la résilience de notre logistique nationale de transport de marchandises. Nous pensons que cette approche rationalisée est essentielle pour maintenir la fiabilité du Canada dans les chaînes de valeur nord-américaine, et nous attendons avec impatience un effort de collaboration pour atteindre ces objectifs.

• (1535)

Les cadres réglementaires pourraient également jouer un rôle essentiel en favorisant et en soutenant l'expérimentation de nouvelles options de transport de marchandises respectueuses de l'environnement. Dans le cadre de la recherche de pratiques durables, des réglementations peuvent être élaborées pour encourager l'adoption de véhicules à émission zéro pour le transport de marchandises, favorisant ainsi la réduction des émissions de carbone dans la logistique du fret. Une approche innovante pour réduire...

[Traduction]

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Monsieur Simard, cela fait presque six minutes. Je dois donc vous demander de...

**M. Jean Simard:** J'ai terminé.

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Excellent.

[Français]

**M. Jean Simard:** En terminant, comme nous l'avons vu dans un passé récent qui risque d'ailleurs de se répéter, notre accès privilégié au marché américain doit être protégé et ne doit jamais être tenu pour acquis.

[Traduction]

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Très bien. Merci beaucoup.

C'est au tour de M. Guénette, qui sera suivi de Mme Auger.

Vous avez cinq minutes pour faire votre exposé, monsieur.

**M. Jasmin Guénette (vice-président, Affaires nationales, Fédération canadienne de l'entreprise indépendante):** Bonjour. Jasmin Guénette, vice-président des Affaires nationales à la FCEI. Je suis accompagné aujourd'hui de ma collègue Michelle Auger, analyste principale des politiques.

Nous tenons à remercier le Comité de nous avoir invités aujourd'hui.

• (1540)

[Français]

Je vais faire mon allocution d'ouverture en anglais, mais je suis en mesure de répondre aux questions en français et en anglais.

[Traduction]

Comme vous le savez peut-être, la FCEI est une organisation non partisane qui représente 97 000 petites et moyennes entreprises de partout au Canada.

Aujourd'hui, nous vous ferons part de nos idées sur les meilleurs moyens de favoriser la croissance des petites entreprises sur le marché interne et sur les marchés mondiaux.

À l'heure actuelle, les petites entreprises ne baignent pas dans l'optimisme. Chaque poste de leur budget augmente, et la demande est faible. La réduction du fardeau fiscal et réglementaire les aidera à faire face à l'augmentation actuelle de leurs frais généraux, à régler les problèmes de croissance et de limitation des ventes, à prospérer et à contribuer davantage au commerce et à la chaîne d'approvisionnement.

Il faut éliminer les obstacles au commerce interne. Trop de règlements nuisent à l'efficacité de la circulation et de la vente de marchandises, parce que les exigences fédérales et provinciales ne sont pas harmonisées.

La FCEI recommande d'adopter une politique de reconnaissance mutuelle du commerce interne, autrement dit de faire en sorte que les normes réglementaires d'une administration soient reconnues dans toutes les autres sans exigences supplémentaires.

Notre réseau de transport — chemins de fer, ports, etc. — est au cœur de la chaîne d'approvisionnement du Canada. Il doit rester fluide en tout temps. Cependant, des perturbations comme des grèves peuvent entraîner des retards importants en raison de leurs répercussions sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et sur les finances et les activités des petites entreprises.

Nous recommandons au gouvernement de faire des ports et des chemins de fer des services essentiels pour que ceux-ci restent pleinement opérationnels en tout temps.

Je vais passer la parole à ma collègue Michelle Auger.

**Mme Michelle Auger (analyste principale des politiques, Affaires nationales, Fédération canadienne de l'entreprise indépendante):** En janvier 2024, nous avons fait une enquête sur le commerce international. Et nous avons constaté que, depuis trois ans, 31 % des PME ont exporté des biens, des services ou les deux et que 63 % n'ont pas exporté et ne l'envisageaient pas.

Ces taux n'ont pas changé depuis notre dernière enquête en 2017. Aujourd'hui, les PME exportent surtout aux États-Unis, mais aussi en Europe, au Royaume-Uni et au Mexique.

Les entreprises des secteurs de la fabrication, de la vente en gros, des ressources naturelles et de l'agriculture affichent les taux d'exportation les plus élevés. L'examen des données en fonction de la taille de l'entreprise révèle que plus l'entreprise est importante, plus elle a de chances d'exporter. Seulement 25 % des microentreprises exportent des biens, comparativement à 49 % des entreprises de taille moyenne.

Soixante-six pour cent des PME qui exportent estiment que le coût d'expédition est le principal enjeu, suivi de près par les frais de change et les droits et taxes. Malgré cela, 54 % des PME exportatrices ont l'intention d'accroître leurs exportations au cours des trois prochaines années.

Il existe des services et des programmes pour aider les petites entreprises à réaliser leurs projets d'importation et d'exportation, mais ils sont souvent très peu utilisés. Par exemple, 76 % des PME ne connaissent pas et n'utilisent pas les programmes offerts par CanExport Innovation; 63 % ne connaissent pas et n'utilisent pas les programmes offerts par le Service des délégués commerciaux; près de la moitié d'entre elles ne connaissent pas et n'utilisent pas les programmes offerts par EDC; et le tiers d'entre elles ne connaissent pas et n'utilisent pas les programmes offerts par l'ASFC.

Pour mieux soutenir les PME qui cherchent à prendre de l'expansion sur les marchés internationaux, la FCEI recommande, entre autres, de simplifier la réglementation douanière, d'améliorer les communications et l'information destinées aux PME et de réduire les frais transfrontaliers pour les petites entreprises. Ces mesures pourraient inciter plus de PME à participer à des activités commerciales.

Merci du temps que vous nous accordez aujourd'hui. Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Merci beaucoup.

Monsieur Laskowski, vous avez cinq minutes pour faire votre exposé préliminaire.

**M. Stephen Laskowski (président, Alliance canadienne du camionnage):** Merci beaucoup, monsieur le président et merci à vous tous d'avoir invité l'Alliance canadienne du camionnage à comparaître aujourd'hui.

En bref, l'Alliance compte environ 5 000 membres. Elle est composée de sept grandes associations provinciales de camionnage formant un seul conseil, qui envoie des délégués — comme cela se fait à la Chambre des communes — à notre conseil, où sont élaborées et votées des politiques. Ce que je vais vous présenter aujourd'hui en est une.

En février, dans le cadre d'un examen réglementaire du groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement, l'Alliance a présenté au gouvernement du Canada une proposition concernant les moyens d'améliorer le commerce interne et le commerce international. Cela dit, il faut aussi comprendre qu'une grande partie des mouvements internes est produite par des mouvements internationaux, par le biais des ports et des chemins de fer, outre les clients provenant des États-Unis.

La liste est longue. Il y a beaucoup à dire ici. Je ne peux pas vous donner beaucoup de contexte en cinq minutes, mais je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Premièrement, l'ASFC aurait besoin de plus d'entrepôts d'attente au Canada, et il y aurait lieu d'investir à cet égard. Cela nous permettrait de dédouaner nos marchandises à l'intérieur de nos frontières plutôt qu'aux postes frontaliers, mais aussi — et c'est tout à fait d'actualité — à partir des terminaux ferroviaires et portuaires intérieurs en cas de grève.

Concernant les marchandises en transit, on se souviendra de la catastrophe environnementale en Colombie-Britannique, avec les glissements de terrain et les fermetures de routes. Eh bien, le seul moyen de transporter beaucoup de marchandises a été de faire transiter des camions par les États-Unis pour revenir au Canada par Toronto ou Vancouver. Le Canada permet ce type de mouvement de transit par les États-Unis, mais les États-Unis ne le permettent pas dans l'autre sens. Il faudrait faire pression sur Washington, mais il faudrait aussi que l'ASFC investisse dans certains moyens électroniques.

Parmi les autres enjeux, il y a celui des délais de déclaration à la frontière. Actuellement, les entreprises du secteur automobile et leurs camions doivent faire une déclaration 60 minutes avant de traverser la frontière. Nous aimerions que cela soit réduit à 30 minutes. Cela aiderait grandement les entreprises du secteur automobile et leurs camions.

On aurait également besoin de plus de ressources à la frontière pour le secteur de l'agriculture. Actuellement, la frontière est ouverte 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, sauf pour les services d'inspection des aliments et des produits agricoles, qui font du neuf à cinq, comme les banques. Cela signifie que des camions chargés de produits agricoles sont en attente pendant les fins de semaine ou après les heures ouvrables. Quand on pense que nous dépensons des milliards de dollars... Nous félicitons le gouvernement canadien d'avoir investi dans des infrastructures comme le pont Gordie-Howe. De petits investissements de ce genre pourraient faciliter énormément le passage de la frontière.

Pour ce qui est du Canada... il faudrait maintenant que les provinces et le gouvernement fédéral harmonisent les normes d'entretien hivernal des routes. Nous savons tous, nous consommateurs et simples citoyens, que les déplacements sont lents quand il neige. C'est aussi le cas des camions. Quand les normes d'entretien hivernal des routes ne sont pas harmonisées d'une province à l'autre, il est normal que ces camions attendent. Personne ne veut mettre les camionneurs en danger. Si les provinces décident d'harmoniser leurs normes, nous pourrions faire circuler nos camions plus rapidement et en toute sécurité.

Dans leurs aires de repos, les camionneurs sont régis par des heures de service. Ils transportent des charges, que leur camion soit plein ou non. Ils ont besoin d'endroits où se reposer, pour faire tourner l'économie de façon plus sécuritaire. Quand il n'y a pas d'aires de repos, ils cherchent des endroits où stationner. Quand ils n'en trouvent pas, ils perdent encore plus de temps à chercher des endroits sûrs — comme ils sont censés le faire — au lieu de faire tourner l'économie.

Enfin, il y a les normes pondérales et dimensionnelles. Cela veut dire, mesdames et messieurs, que, quand on transporte du matériel ou de la machinerie de grandes dimensions entre des provinces qui échangent des biens, des services ou des procédés de fabrication, si les normes ne sont pas harmonisées, les camions ne peuvent pas circuler. Par exemple, certaines provinces, croyez-le ou non, ne définissent pas de la même façon le début ou la fin de la journée, et, quand ces définitions ne sont pas harmonisées, les camions attendent le moment où elles concordent.

Comme vous pouvez le constater, il y a beaucoup d'investissements importants à faire, de politiques importantes à adopter, et de mesures sensées à prendre pour que nos entreprises et notre économie soient plus beaucoup concurrentielles.

Merci, monsieur le président.

• (1545)

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Merci beaucoup, et surtout merci de respecter le temps alloué.

Écoutons maintenant M. Geffros.

Vous avez cinq minutes pour faire votre exposé, monsieur.

**M. Scott Geffros (directeur Général, Association canadienne de palettes et contenants en bois):** Merci, monsieur le président.

Bonjour à tous. C'est un honneur de comparaître devant le Comité permanent du commerce international. Merci beaucoup de me donner l'occasion de parler de notre organisation et du rôle essentiel que jouent les emballages en bois dans les chaînes d'approvisionnement, sur le marché interne et sur le marché international.

Comme directeur général de l'Association canadienne de l'industrie des palettes et contenants en bois, je suis ici pour représenter les points de vue et les perspectives des entreprises d'emballages en bois. Fondée en 1968, l'Association s'appuie sur de solides relations professionnelles avec ses membres, avec le secteur privé et avec les ministères chargés de réglementer notre secteur.

L'Association est depuis le début le principal porte-parole du secteur des emballages en bois au Canada. Notre principal objectif est de promouvoir l'utilisation de ces emballages et de protéger les intérêts canadiens sur la scène mondiale tout en soutenant nos membres grâce au partage de moyens et de données permettant de protéger et de soutenir nos entreprises. Nous avons réussi à le faire

et nous continuerons de le faire en fournissant à nos membres des données utiles et intéressantes à l'échelle régionale, nationale et internationale.

Nous sommes devenus incontournables dans tout ce qui concerne les emballages en bois à l'échelle nationale et internationale, notamment en raison de notre appui aux entreprises en matière d'application de la réglementation, et de la promotion du caractère durable de nos activités et de nos produits. Nous faisons fonction d'intermédiaire dans la diffusion des nouvelles et des enjeux intéressant le secteur, ici comme à l'étranger, et nous entretenons de solides relations avec d'autres associations semblables et d'éminents représentants du secteur partout dans le monde par l'entremise du Global Wood Packaging Forum.

L'Association compte plus de 160 membres partout au pays et une vingtaine d'autres membres à l'étranger. Les ventes de nos entreprises s'élèvent à un peu plus de 1 milliard de dollars par an, et le fait est que notre secteur constitue l'un des éléments les plus importants de notre chaîne d'approvisionnement. Même si un milliard de dollars n'est peut-être pas un chiffre d'affaires extraordinaire par rapport à d'autres, la valeur effective des marchandises expédiées dans des emballages en bois est stupéfiante. La chaîne d'approvisionnement du commerce international du Canada ne peut pas fonctionner correctement sans les emballages en bois. C'est pourquoi il est essentiel de soutenir suffisamment nos entreprises en créant un environnement qui leur permette de réussir et de fonctionner efficacement.

Comme organisation industrielle, l'Association est assez unique en ce sens qu'elle offre aussi des services au nom de l'Agence canadienne d'inspection des aliments. Notre rôle consiste à superviser les installations inscrites au programme canadien de certification des produits du bois traités à la chaleur qui fabriquent des emballages en bois certifiés en vertu de la norme internationale NIMP 15.

Pour ceux qui ne le sauraient pas, la NIMP 15 est une norme de certification phytosanitaire qui autorise l'utilisation d'emballages en bois dans le cadre du commerce international et qui permet d'atténuer le risque associé aux ravageurs forestiers envahissants qui sont parfois transportés dans les produits forestiers.

En plus de nos liens avec nos membres, ce rôle nous permet de collaborer avec plus de 325 autres entreprises canadiennes qui fabriquent des emballages en bois certifiés en vue de l'exportation. Nous aidons ainsi les exportateurs canadiens et veillons à ce que nos produits respectent les normes phytosanitaires les plus élevées qui soient.

Ce rôle nous permet également de participer à des groupes de travail canadiens, comme le Groupe de travail canadien sur les mesures phytosanitaires forestières, qui veille à ce que nos produits forestiers aient accès aux marchés mondiaux, ou comme le Comité consultatif canadien sur les produits forestiers, qui s'intéresse aux questions phytosanitaires et aux programmes de réglementation internes. Nous participons aussi à des groupes de travail internationaux dirigés par l'Organisation nord-américaine pour la protection des végétaux et par la Convention internationale pour la protection des végétaux.

Depuis le retour à une situation un peu plus normale après la pandémie, les entreprises canadiennes d'emballages en bois sont un peu moins absorbées par la pression des exigences opérationnelles. Mais, comme chacun sait, tout est cyclique. Nous savons que nous pourrions être appelés à tout moment à accroître notre production pour répondre aux besoins de la chaîne d'approvisionnement comme c'est arrivé durant les années de la COVID-19. Beaucoup d'entreprises d'emballages en bois ont été très rentables pendant la pandémie, mais celle-ci a évidemment aussi révélé des failles dans la cuirasse de notre secteur. Si elles ne sont pas corrigées, ces faiblesses pourraient exacerber les problèmes causés par les perturbations à venir.

C'est dans cette optique que nous demandons au gouvernement canadien de tirer les leçons du passé et de prendre acte du fait que notre secteur a bien failli ne plus pouvoir répondre aux besoins de notre chaîne d'approvisionnement pendant plusieurs années. Il est temps que le gouvernement canadien investisse dans notre secteur d'activité en le considérant comme un investissement dans la stabilité de la chaîne d'approvisionnement et dans l'avenir. C'est pourquoi nous avons demandé, dans nos derniers mémoires prébudgétaires, qu'un fonds spécial soit réservé au secteur de l'emballage en bois pour soutenir nos chaînes d'approvisionnement internes et d'exportation. Nous avons envisagé des mesures de financement à l'échelle régionale et provinciale, mais c'est un programme fédéral qui serait le plus avantageux pour nous. Nous demandons qu'un fonds commun de 30 millions de dollars — ou 10 millions de dollars par an sur trois ans — soit réservé dans un compte spécial destiné à l'investissement dans notre secteur d'activité.

• (1550)

Nos chaînes d'approvisionnement doivent fonctionner correctement pour que l'économie canadienne puisse prospérer et pour stimuler la compétitivité des entreprises canadiennes. Un secteur de l'emballage en bois sain et robuste est une base solide pour les chaînes d'approvisionnement, et l'investissement dans ce secteur est indispensable à la concrétisation de cet objectif.

Je vous remercie encore une fois de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant le Comité. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

• (1555)

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Très bien. Merci.

Écoutons maintenant M. Deith, le fondateur d'Eagle Graphite Corporation.

**M. Jamie Deith (fondateur, Eagle Graphite Corporation):** Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de me donner l'occasion de vous faire part de mes réflexions qui, je l'espère, se révéleront utiles pour façonner la politique à venir. Je m'appelle Jamie Deith. Je suis le fondateur et le PDG d'Eagle Graphite depuis 17 ans. J'ai eu la chance d'avoir une carrière professionnelle de plus de 30 ans, riche d'expériences dans divers pays et dans divers domaines, dont les marchés financiers, les fournitures médicales et l'exploitation minière.

Dans le domaine minier, Eagle Graphite s'intéresse plus particulièrement à une mine de graphite située dans le sud-est de la Colombie-Britannique. Théoriquement, ce projet présente un certain nombre d'avantages importants. Il est écologiquement parfait, les permis de production ont été accordés, et les antécédents en matière de production de graphite de haute qualité sont excellents. Le graphite figure sur les listes des minéraux critiques à l'échelle mon-

diale depuis de nombreuses années et il est d'une importance cruciale pour les industries traditionnelles et les technologies émergentes nécessaires à la transition énergétique. Le graphite est notamment un ingrédient essentiel des batteries de véhicules électriques, et c'est la Chine qui a le monopole de l'offre.

Malheureusement, la plus grande difficulté — et elle est commune à tous ceux qui s'intéressent aux minéraux critiques — est notre incapacité à financer un projet qui était objectivement valable. Au fil du temps, cette incapacité a eu un impact négatif, de sorte que nous avons récemment perdu tout le projet au profit d'un tenant du capitalisme vautour.

Cela arrive beaucoup trop souvent en matière de minéraux critiques. Chaque échec a ses propres tours et détours, mais le dénominateur commun est le manque de capitaux. Impossible de nommer un seul projet d'exploitation minière de minéraux critiques au Canada qui ait atteint l'objectif de production à grande échelle au cours de ce siècle, ni même un projet qui ait obtenu le financement nécessaire.

Cela fait des années qu'on tire la sonnette d'alarme au sujet des réserves de minéraux critiques. Nous voulons tous, semble-t-il, réduire sensiblement notre dépendance à l'égard de nos adversaires, mais le marché est incapable de livrer la marchandise. Nous voulons jouer un rôle valable dans la chaîne d'approvisionnement de l'Ouest, mais nous avons été incapables de lancer le processus d'approvisionnement de base en minéraux. Il n'y a tout simplement pas de capitaux.

À mon avis, le manque de capitaux vient du fait qu'il y a trop de risques dans la relation entre producteurs et fournisseurs. Les projets miniers sont intrinsèquement risqués. Ils peuvent ne pas être à la hauteur en termes de qualité, ne pas atteindre les objectifs de production, ne pas respecter les délais et, souvent, ne pas atteindre la moindre production. Pour la plupart des utilisateurs finaux, la capitalisation de ce genre de production est très en dehors de leur zone de confort. Après tout, ce ne sont pas des mineurs, et il existe déjà une chaîne d'approvisionnement chinoise bien établie. Même la signature d'ententes exécutoires pour l'achat de matériaux dans le cadre d'un projet à venir ne garantit rien si le projet échoue.

D'un autre côté, les fournisseurs de capitaux plus traditionnels, comme les fonds d'investissement miniers, seraient peut-être à l'aise, mais ils ont de la difficulté à composer avec l'incertitude d'un futur prix du marché. Si les utilisateurs de minéraux ne s'engagent pas à les acheter, la viabilité économique d'une mine dont l'expansion prend cinq ans et énormément d'argent est très incertaine. Ce manque d'engagement est le plus grand obstacle à la concrétisation de l'objectif du Canada de jouer un rôle significatif dans ces chaînes d'approvisionnement. Je ne vois pas de scénario réaliste dans lequel les structures de marché existantes pourraient surmonter ce problème sans aide.

Pour combler l'écart de capitalisation, je propose un fonds de stabilisation pour les minéraux critiques. Voici comment cela pourrait fonctionner. Les décideurs détermineraient la quantité stratégique de chaque minéral critique à stocker. On pourrait envisager un approvisionnement en carbonate de lithium suffisant pour répondre à la demande nord-américaine pendant six mois. Disons que ce pourrait être 100 000 tonnes. Durant deux ou trois ans, les responsables de la réserve achèteraient progressivement du lithium pour l'accumuler dans la réserve, compte tenu de quelques caractéristiques déterminantes.

Premièrement, les stocks seraient acquis dans le cadre d'enchères transparentes et concurrentielles organisées tous les trimestres. Les producteurs nationaux obtiendraient des conditions préférentielles. Ils devraient quand même être concurrentiels, mais des incitatifs importants favoriseraient les sources internes par rapport aux sources étrangères. Les sources internes auraient également l'avantage supplémentaire de pouvoir conclure des contrats à long terme avec les responsables de la réserve pour leur future production.

À mesure que cette réserve s'accroîtrait, une partie en serait accessible aux consommateurs industriels de minéraux. Là encore, il y aurait des aspects déterminants. Tout comme il y aurait des enchères pour acquérir des minéraux, il y aurait des enchères transparentes et concurrentielles pour en vendre aux consommateurs aux taux du marché. Les consommateurs canadiens devraient également se faire concurrence pour acheter ces minéraux, mais ils pourraient le faire à des conditions préférentielles et auraient également accès à la réserve au moyen de contrats à long terme.

Quand la réserve aurait atteint la taille prévue, elle continuerait de faire office de chambre de compensation, mais aussi de mécanisme de stabilisation. La stabilisation serait garantie par la capacité des responsables de la réserve à vendre un peu plus quand les prix augmenteraient et à acheter un peu plus lorsque les prix diminuent.

C'est ainsi que tout le monde en profiterait.

● (1600)

Les consommateurs de minéraux en profiteraient parce que les transactions avec la réserve élimineraient le risque pour le fournisseur. Les consommateurs canadiens engagés envers le Canada gagneraient encore plus grâce aux dispositions sur l'accès préférentiel. Les producteurs en bénéficieraient également puisque la réserve serait un acheteur sûr pour leurs produits. Les producteurs internes y gagneraient aussi énormément puisqu'ils pourraient conclure des contrats stables à long terme. Ils pourraient confier ces contrats à des entrepreneurs miniers, qui envisageraient alors leurs investissements avec beaucoup plus de confiance.

L'avantage pour le Canada dans son ensemble serait un système incitant les producteurs et les consommateurs à venir au Canada et à y rester liés à long terme. Si l'objectif final est d'avoir un écosystème de transition énergétique dynamique et prospère au Canada, ce serait très utile. Peut-être et surtout...

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Je dois vous interrompre, monsieur, car nous avons largement dépassé le temps alloué. Nous vous reviendrons pendant la période des questions.

**M. Jamie Deith:** Il me reste moins d'une minute, si vous le permettez.

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Excusez-moi, mais nous en sommes déjà à près de six minutes.

Nous entendrons maintenant Lora Smith, de l'Association des chemins de fer du Canada. Vous avez cinq minutes, madame.

**Mme Lora Smith (vice-présidente, Affaires publiques et gouvernementales, Association des chemins de fer du Canada):** Merci, monsieur le président.

Chaque année, les trains de marchandises du Canada transportent pour 380 milliards de dollars de produits, dont la moitié des exportations canadiennes. Le réseau canadien de transport ferroviaire de marchandises est de classe mondiale quelle que soit la mesure ob-

jective employée. Les chemins de fer du Canada sont les plus sûrs d'Amérique du Nord, représentent une innovation environnementale de premier plan et offrent un service solide.

[Français]

Depuis les changements apportés à la Loi de 1987 sur les transports nationaux, la productivité du secteur ferroviaire a plus que quadruplé, le salaire moyen des cheminots est sur le point de tripler et les tarifs ferroviaires ont augmenté environ deux fois moins vite que l'inflation. Aujourd'hui, les tarifs de transport de marchandises du Canada sont, en moyenne, les plus bas parmi les principales économies de marché, ce qui comprend les États-Unis.

[Traduction]

Prenons l'exemple des céréales. Il en coûte beaucoup plus aux agriculteurs de faire transporter une tonne de céréales par camion depuis leurs silos jusqu'à une destination située à moins de 100 kilomètres qu'à l'entreprise céréalière d'expédier ce volume à 1 500 kilomètres par train vers les ports de la côte. Le transport ferroviaire est le mode de transport terrestre le plus écologique, et les trains consomment trois à quatre fois moins de carburant que les camions.

Plus de 35 000 cheminots canadiens travaillent 24 heures sur 24 dans des conditions météorologiques parmi les plus difficiles pour acheminer les marchandises canadiennes de façon sécuritaire et durable vers les marchés étrangers.

Le Canada a été construit grâce au train. Qu'il s'agisse du transport de passagers ou du transport de marchandises, le train continue d'être un moyen de bâtir et de développer notre pays. Mes observations d'aujourd'hui porteront sur le transport de marchandises, mais je tiens à souligner le rôle crucial du transport de passagers dans le développement économique et social.

Dans le cadre de son examen des moyens de favoriser la croissance des entreprises canadiennes, le Comité devrait appuyer l'idée d'un cadre stratégique et réglementaire qui permettrait au réseau ferroviaire canadien de conserver son niveau de classe mondiale.

L'extension de l'interconnexion réglementée, ressuscitée l'an dernier, est une politique fédérale qui met en péril les emplois et les investissements canadiens. Elle risque de ralentir les chaînes d'approvisionnement et de faire augmenter les coûts pour les exportateurs, les importateurs et les consommateurs canadiens. Cette extension permettrait aux sociétés ferroviaires américaines de solliciter le trafic canadien à des tarifs réglementés inférieurs à ceux du marché, sans réciprocité pour le CN et le CPKC aux États-Unis. Autrement dit, les compagnies de chemins de fer canadiennes auront moins de wagons à leur disposition pour le transport au Canada. Autrement dit aussi, il pourrait y avoir moins de travail pour les travailleurs portuaires si les cargaisons se retrouvent à Seattle plutôt qu'à Vancouver, par exemple. Ce sont des emplois syndiqués bien rémunérés. C'est pourquoi les syndicats ferroviaires du Canada s'opposent à l'extension de l'interconnexion.

Cette mesure a déjà été tentée, mais elle a échoué. Compte tenu du rapport de David Emerson faisant suite aux travaux du comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, et d'autres données déterminantes, Transports Canada avait conclu en 2017 que l'extension de l'interconnexion aurait des conséquences imprévues sur la compétitivité de nos compagnies de chemins de fer par rapport aux compagnies américaines.

Marc Garneau, le ministre de l'époque, ne s'était pas contenté de suspendre l'extension de l'interconnexion. Il l'avait remplacée par l'interconnexion de longue distance, une solution qui existe encore aujourd'hui et qui est offerte aux expéditeurs jusqu'à 1 200 kilomètres.

Ceux qui préconisent l'extension de l'interconnexion veulent utiliser la politique gouvernementale pour obtenir un avantage injuste au détriment de tous les autres utilisateurs du réseau ferroviaire. Cette extension nuit aux chaînes d'approvisionnement, aux travailleurs, aux consommateurs et aux entreprises du Canada qui comptent sur un service ferroviaire efficace pour rester concurrentiels. Cette mesure doit être immédiatement abrogée.

Les lignes de chemins de fer d'intérêt local sont aussi des maillons incroyablement importants de la chaîne d'approvisionnement puisqu'elles relient les collectivités et les entreprises aux marchés étrangers. Un wagon sur cinq commence son trajet sur une ligne secondaire au Canada, et ces lignes ont besoin de mécanismes de financement gouvernementaux prévisibles pour rester des solutions de rechange viables au camionnage. Contrairement aux États-Unis, il n'existe aucun mécanisme de soutien réservé aux lignes d'intérêt local, à quelque niveau que ce soit dans la plupart des provinces, malgré l'impact désastreux que cela peut avoir. De nombreux comités de la Chambre ont recommandé de soutenir plus largement les lignes de chemins de fer d'intérêt local, et nous demandons respectueusement au Comité d'en faire autant.

• (1605)

[Français]

Le Canada a besoin de plus d'investissements, et non du contraire. Il devrait favoriser la fluidité du commerce, et non pas créer des obstacles. Le gouvernement fédéral devrait agir pour relever les défis liés aux chaînes d'approvisionnement, notamment l'incapacité de charger le grain sur les navires au port de Vancouver quand il pleut, et la stabilité de la main-d'œuvre, qui représente un défi important en ce moment.

[Traduction]

Je conclurai en rappelant que, depuis 10 ans, les compagnies de chemins de fer ont investi plus de 21,5 milliards de dollars pour améliorer la fluidité et la résilience du réseau ferroviaire du Canada. Les chemins de fer permettent à leurs clients et à l'économie de croître. Le gouvernement devrait favoriser cette croissance positive pour le Canada.

Merci.

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Merci beaucoup.

Passons à notre première série de questions. Monsieur Martel, vous avez six minutes.

[Français]

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

Je remercie tous et toutes les témoins d'être des nôtres.

Monsieur Simard, vous êtes le président de l'Association de l'aluminium du Canada. Qui représentez-vous, en fait: les producteurs, ou l'ensemble de l'industrie de l'aluminium du Canada?

**M. Jean Simard:** Merci, monsieur Martel.

L'Association de l'aluminium représente les trois grands producteurs de métal primaire que sont Alcoa, Rio Tinto et Alouette, ce

qui correspond à huit usines au Québec et une usine à Kitimat, en Colombie-Britannique.

**M. Richard Martel:** On entend souvent dire que les PME, les petites et moyennes entreprises, et les transformateurs aimeraient parfois se procurer de l'aluminium canadien, mais qu'ils arrivent rarement à s'en procurer. Vous vendez de l'aluminium canadien aux producteurs, mais êtes-vous conscient du fait que nos PME canadiennes et nos transformateurs n'arrivent pas à s'en procurer?

**M. Jean Simard:** Je suis un peu étonné. Le métal canadien se négocie partout en Amérique du Nord. Il est certain qu'une grande partie de notre métal est destinée aux États-Unis. Nous devons honorer des contrats à durée fixe en lien avec des chaînes d'approvisionnement, que ce soit dans le domaine du transport ou de celui des emballages. Il est donc certain qu'une partie du métal est déjà réservée à une clientèle précise, mais il y a quand même du métal qui est disponible ici au Canada et au Québec.

Parfois, certaines contraintes découlent du volume produit, de la livraison ou de la capacité d'absorber le métal au moment où il est prêt à être livré. On peut se heurter à toutes sortes de contraintes dans des situations où de petits volumes sont demandés, mais il y a du métal pour les PME du Québec, entre autres, qui font de la transformation.

**M. Richard Martel:** Chez nous, j'entends souvent parler des préoccupations en lien avec l'aluminium, parce qu'on en produit plus avec moins d'employés. Vous savez qu'on innove énormément dans le domaine. Éprouvez-vous certaines inquiétudes quant à l'avenir des employés du domaine de l'aluminium? Ne va-t-on pas en avoir de moins en moins besoin?

**M. Jean Simard:** Je n'ai pas du tout d'inquiétude, au contraire. Comme vous le savez, nous ne sommes pas différents des autres secteurs. Nous sommes dans une situation de plein emploi au Québec et au Canada, encore plus dans les régions. Quand on examine les statistiques sur la main-d'œuvre de l'avenir, on constate qu'il y aura de moins en moins de gens disponibles pour les mêmes emplois.

L'industrie travaille très fort à assurer le maintien de ses activités et de sa capacité de production pour les prochaines décennies. Dans notre secteur comme dans bien d'autres, ça implique qu'il faudra augmenter l'automatisation quand ce sera possible.

Par ailleurs, nous commençons à utiliser de plus en plus l'intelligence artificielle. Ce n'est pas différent de ce qui se fait en Chine, au Moyen-Orient ou plus près de chez nous, en Europe ou aux États-Unis. Nous n'avons pas le choix: nous devons moderniser nos façons de faire. Par contre, cette modernisation ne se fera pas aux dépens des emplois. Les deux vont évoluer en même temps. La personne qui va travailler comme opérateur dans une aluminerie dans 10 ans aura reçu une formation complètement différente de celle qui se donne présentement. Les changements vont se produire en fonction des besoins, qui évolueront au fil du temps.

• (1610)

**M. Richard Martel:** Merci, monsieur Simard.

Monsieur Guénette, quel est le grand défi de nos PME et de nos entreprises canadiennes lorsqu'elles veulent participer au marché international?

**M. Jasmin Guénette:** Je vais laisser Mme Auger répondre à cette question, parce qu'elle a beaucoup travaillé sur le dossier.

**Mme Michelle Auger:** J'espère que ça ne vous dérange pas que je réponde en anglais.

[Traduction]

Les formalités douanières sont un enjeu important pour les petites entreprises. Les documents à remplir, les opérations douanières et l'accès à des agents sont autant de difficultés.

Il y a beaucoup de pénalités, et, depuis des années, nous ne cessons de rappeler à l'ASFC que, au lieu de pénaliser les petites entreprises, il vaudrait mieux commencer par les informer, parce qu'elles ne sont pas familières des formalités douanières.

[Français]

**M. Richard Martel:** Merci.

Est-ce qu'il me reste assez de temps de parole, monsieur le président? J'aimerais poser une question à Mme Smith.

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Il vous reste une minute de temps de parole.

**M. Richard Martel:** Merci.

Madame Smith, à votre avis, quels sont les plus grands problèmes auxquels nos services ferroviaires sont confrontés présentement?

[Traduction]

**Mme Lora Smith:** Actuellement, nos compagnies de chemins de fer sont assujetties à un nombre incroyable de règlements, notamment en ce qui concerne le cumul. C'est l'investissement qui alimente les chaînes d'approvisionnement, et non une réglementation prescriptive. Les compagnies de chemins de fer estiment qu'elles ont besoin d'une politique et d'un cadre de réglementation qui encourageraient l'investissement et leur permettraient de prendre de l'expansion, tout comme les expéditeurs, sur les marchés étrangers.

[Français]

**M. Richard Martel:** Je me fais peut-être des idées, mais j'ai déjà entendu dire que, lorsque vous faites le transport des marchandises, vous priorisez certains secteurs et que d'autres passent en deuxième et en troisième.

Est-ce que c'est vrai? Favorisez-vous certains secteurs plus que d'autres en ce qui a trait à vos wagons de marchandises? Est-ce que c'est selon la demande? Comment procédez-vous?

[Traduction]

**Mme Lora Smith:** Tout à fait. Cela dépend de la demande. Nos trains de marchandises ont une obligation de transporteur public et ils transportent ce qu'on leur demande. Les compagnies appliquent également un système garantissant que leurs wagons circulent le plus efficacement possible pour servir leurs clients sur les trois littoraux. Les gains de productivité dans le secteur ferroviaire ont été incroyables depuis quelques décennies. Les progrès accomplis au cours de ces décennies sont attestés par la mesure des tonnes-milles commerciales par employé.

Il n'y a donc pas de préférence. Les compagnies de chemins de fer transporteront les marchandises que leurs clients leur présentent sur les trois littoraux du Canada et des États-Unis.

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** C'est tout.

Monsieur Sidhu, vous avez six minutes.

**M. Maninder Sidhu (Brampton-Est, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins de leur présence ici aujourd'hui et merci de leurs importantes réflexions. J'ai travaillé 13 ans dans le domaine du commerce international avant de faire carrière en politique et je comprends qu'il est important de protéger la résilience de la chaîne d'approvisionnement et de continuer à investir dans notre infrastructure pour multiplier les échanges commerciaux à mesure que nous développons notre économie.

Les camionneurs de ma circonscription me parlent toujours du projet d'infrastructure qu'est le nouveau pont Gordie-Howe. C'est le point d'entrée de Windsor, la frontière la plus achalandée de notre pays. Selon une récente étude du Cross-Border Institute de l'Université de Windsor, le nouveau trajet permettra aux camionneurs d'économiser plus de 800 000 heures, soit des milliards de dollars d'économies. Cela signifie aussi que les camionneurs de ma circonscription pourront rentrer chez eux plus rapidement.

Monsieur Laskowski, vous avez parlé du pont Gordie-Howe dans votre exposé préliminaire. Pourriez-vous nous expliquer plus précisément ce qu'il signifierait pour vos membres?

**M. Stephen Laskowski:** Comme nous le disons depuis un certain nombre d'années, la construction du pont Gordie-Howe est probablement l'investissement le plus important pour le commerce international depuis des décennies. Ce qui importe surtout, comme vous l'avez dit, c'est le gain de temps. Avant la construction du pont, tous les camions devaient littéralement passer par le centre-ville de Windsor, feu de circulation après feu de circulation, attente après attente à chaque carrefour. Tout cela sera chose du passé quand le pont Gordie-Howe sera opérationnel.

Par ailleurs, le pont offrait aux concepteurs l'occasion de travailler avec les entreprises de camionnage, et c'est ce qu'ils ont fait, pour concevoir des esplanades adaptées au commerce moderne. Nous créons une porte d'entrée moderne vers notre principal partenaire commercial. C'est un excellent exemple d'investissement dans le commerce international.

• (1615)

**M. Maninder Sidhu:** Ce pont est spectaculaire dans sa conception, et le déroulement de la construction l'est tout autant. J'étais à Detroit il y a quelques mois pour y jeter un coup d'œil. Je sais que beaucoup de camionneurs de Brampton ont hâte de l'utiliser.

Vous avez parlé de l'importance des haltes. C'est une question qui revient souvent parmi les gens de ma circonscription. Ils me parlent de l'infrastructure de l'autoroute 75 aux États-Unis, mais aussi de la 90 ou de la 95. J'aimerais savoir où en sont les discussions avec la province de l'Ontario, parce que je sais que c'est le long des trajets qu'elle contrôle.

**M. Stephen Laskowski:** Sous l'ancien ministre des Transports Mulroney, la province avait fait un certain nombre d'investissements importants dans les aires de repos des camions. Les autres provinces continuent de suivre, mais, en réalité, nous avons des décennies de retard partout au Canada, dans toutes les provinces. Et cela doit être corrigé.

Nous demandons à toutes les provinces et au gouvernement fédéral de s'attaquer à ce problème, parce que ces haltes sont indispensables à la sécurité de nos conducteurs et, à vrai dire, c'est une question de respect. C'est là qu'ils dorment. C'est là qu'ils mangent et se douchent. Il faut faire ces investissements. Beaucoup de chauffeurs vous diront que, pendant la crise de la COVID-19, on les voyait comme des héros, et je crois qu'il est temps que les assemblées législatives du Canada et d'Ottawa adoptent des politiques démontrant ce respect en investissant dans leur milieu de travail.

**M. Maninder Sidhu:** Absolument, et ce sont effectivement des héros. Comme vous le savez, pendant la pandémie, ils ont redoublé d'efforts et ont continué d'apporter les denrées dont nous avons besoin et sur lesquelles nous comptons. Il est important de continuer à défendre leurs intérêts auprès des administrations provinciales, et je continuerai de le faire auprès de mes homologues provinciaux pour m'assurer que ces investissements soient faits.

Je m'adresse aux représentants de la FCEI. Vous avez dit que la sensibilisation était importante pour la croissance des échanges commerciaux au Canada et vous avez parlé de la stratégie indopacifique dans la région du monde qui connaît la croissance la plus rapide. À titre de secrétaire parlementaire de la ministre du Commerce international, je constate que beaucoup d'exportateurs s'intéressent à cette région. Ils souhaitent y multiplier leurs activités. La FCEI organise-t-elle des ateliers internes et des séances d'information pour que ses membres puissent tirer parti de ce marché?

**Mme Michelle Auger:** Oui. Eh bien, nous travaillons en étroite collaboration avec l'ASFC pour essayer de faire de la sensibilisation grâce au portail de la GCRA. S'agissant d'investissements dans certains marchés, nous avons toujours l'occasion d'organiser des webinaires et d'informer nos membres.

Ce n'est effectivement pas sur notre radar en ce moment, mais nous continuons de sensibiliser nos membres aux programmes fédéraux. Nous essayons d'aider et d'appuyer le gouvernement, surtout du côté de CanExport et d'autres programmes de financement offerts par EDC. Ces programmes nous semblent effectivement utiles, mais je crois que le gouvernement doit aussi faire sa part pour s'assurer que les petites entreprises y ont accès.

**M. Maninder Sidhu:** Très juste, et je sais que notre Service des délégués commerciaux fait un excellent travail. Mon rôle consiste en partie à veiller à ce que ce programme soit élargi et à ce qu'un plus grand nombre d'entreprises puissent accéder à ces services. J'ai récemment rencontré des représentants de la Chambre de commerce de Brampton et du Service des délégués commerciaux du Canada pour mettre en valeur ce qu'ils peuvent offrir.

Pour les Canadiens qui nous regardent, il est clair que, si un produit est prêt à être commercialisé et exporté, le Service des délégués commerciaux a des bureaux partout au pays qui peuvent vous aider à exporter dans cette nouvelle région. Les possibilités sont nombreuses et elles se multiplient. La ministre Ng se rend fréquemment dans la région avec des délégations commerciales, et cela a aussi son importance. Je vous recommande de consulter le site Web des délégués commerciaux, car c'est, à mon avis, une ressource très importante.

Vous avez parlé de la GCRA. Nous y travaillons en comité icimême et nous faisons beaucoup de sensibilisation. C'est un programme très important qui existe depuis près de 15 ans, mais, à mon avis, il est important de prendre acte de la valeur des nouveaux marchés de la région indopacifique, parce qu'il y a là d'énormes possibilités.

Merci.

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Malheureusement, votre temps de parole est écoulé. Vous pourrez peut-être y revenir à un autre moment.

Monsieur Savard-Tremblay, vous avez six minutes.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ):** Merci, monsieur le président.

Monsieur Simard, de l'Association de l'aluminium du Canada, je vous remercie de votre présence. Dans un communiqué publié en mars 2024, votre association recommandait la création d'un comité nord-américain sur le commerce de l'aluminium, notamment pour « tenter de réduire et d'éliminer les distorsions qui subsistent en Amérique du Nord en raison des pratiques commerciales déloyales dans le secteur de l'aluminium ».

Quelles sont ces pratiques déloyales?

• (1620)

**M. Jean Simard:** Le communiqué est issu d'une rencontre qui a eu lieu entre les trois associations, soit celles du Mexique, du Canada et des États-Unis, qui travaillent de pair pour consolider le marché de l'aluminium dans le cadre de l'Accord Canada—États-Unis—Mexique. Nous travaillons constamment à nous assurer qu'aucun métal ne respectant pas les règles du marché ne franchisse les frontières des trois pays signataires de l'Accord. On a constaté dans le passé que ce type de situation s'était produite au Mexique: le métal qui y entrait était transformé et se retrouvait par la suite sur le marché américain.

Ce n'est pas une situation que l'on retrouve au Canada. Notre pays n'est pas un marché de destination, mais un marché de production, qui exporte vers les États-Unis. Cependant, le Mexique a traditionnellement été un point d'entrée pour du métal provenant de Chine ou de Russie, métal dont le prix a été réduit afin qu'il puisse entrer sur le marché, y compris américain.

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Je vous remercie de la précision.

Dans le même communiqué, vous en appeliez au renforcement de la surveillance régionale des importations d'aluminium. Vous souligniez aussi que les États-Unis et le Canada avaient mis en place des programmes nouveaux ou améliorés de surveillance des importations d'aluminium. Cependant, le Mexique ne l'a pas fait. J'imagine qu'il y a un lien avec ce que vous venez de nous dire.

Quelles sont les répercussions du fait que le gouvernement mexicain ne va pas honorer son engagement en faveur d'un système de surveillance? Qu'est-ce qui cause cette résistance de sa part?

**M. Jean Simard:** C'est une très bonne question, et la réponse est très complexe.

Nous avons eu une rencontre à Ottawa il y a à peine quelques mois, la deuxième d'une série de rencontres trilatérales. Nous étions avec nos vis-à-vis mexicains. Les autorités mexicaines étaient présentes, de même que les Canadiens et les Américains. Nous avons traité de cette question. La réponse que nous recevons du Mexique, c'est que les données seraient toujours colligées par le gouvernement mexicain, mais ne seraient pas accessibles publiquement à cause d'une loi qui serait intervenue en cours de route au cours des dernières années.

Concrètement, ça signifie que les données statistiques sur les importations de métal, qui permettent de déterminer quelle quantité de métal provient de la Russie ou de la Chine, par exemple, ne sont plus disponibles ou visibles depuis 2021. On appelle cette catégorie « autre ». Il n'y a plus d'informations sur ce type de métal qui, on le sait très bien, a passé la frontière mexicaine sous différentes formes à l'époque.

Le Canada et les États-Unis exigent que le Mexique mette en place un système similaire à celui, par ailleurs très robuste, que le Canada a instauré en 2019. Ce système permet de savoir exactement le métal qui entre, sa provenance, sa valeur, et qui en est l'importateur. Le Mexique a répondu, sur le principe, qu'il s'affairait à mettre ça en œuvre, mais nous allons le croire quand nous allons le voir.

L'autre élément, c'est que nous demandons la mise en place d'un comité nord-américain sur le commerce de l'aluminium entre les trois pays et les trois associations industrielles, pour avoir un espace de discussion permettant d'aborder ces questions liées au commerce entre les trois pays.

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Nous savons aussi qu'une élection présidentielle est prévue cette année aux États-Unis. Selon ce que nous avons appris dans les journaux aujourd'hui, le candidat républicain pressenti a demandé aux grandes entreprises pétrolières de financer sa campagne à hauteur de 1 million de dollars.

**M. Jean Simard:** C'est plutôt 1 milliard de dollars.

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Oui, pardon, c'est 1 milliard de dollars. Il s'engageait en contrepartie à révoquer immédiatement plusieurs dizaines de décisions prises par Joe Biden en matière de changements climatiques et d'environnement. Il est aussi question ici de mesures liées aux véhicules électriques, à l'énergie éolienne et aux restrictions de forage, entre autres. Or, la décarbonation et l'électrification des transports font beaucoup appel à l'aluminium.

Je vous pose une question rhétorique: êtes-vous craintif relativement à cette annonce?

• (1625)

**M. Jean Simard:** Oui, je suis craintif relativement à celle-là et aux autres que nous avons entendues auparavant sur la réimposition des tarifs. Ça crée un contexte de grande volatilité politique, qui est très nocif pour les investissements dans la production d'aluminium, de ce côté-ci de la frontière et probablement de l'autre côté aussi. Ce n'est pas un bon climat d'affaires pour nous.

[Traduction]

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Merci beaucoup.

Ce sera la dernière question du premier tour de table.

Madame Blaney, vous avez six minutes.

**Mme Rachel Blaney (North Island—Powell River, NDP):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à tous les témoins d'être parmi nous aujourd'hui pour discuter de cette question très importante.

J'ai quelques questions pour M. Deith.

Je suis vraiment désolée de certaines des choses que vous aviez à dire aujourd'hui et j'ai été très frappée par ce que vous avez dit au sujet des minéraux critiques et du fait que nous sommes en train, de

plus en plus espérons-le, de nous diriger vers une transition énergétique.

La Chine détient le monopole pour l'instant. Compte tenu de nos engagements dans ce pays et puisque nous voulons stimuler notre économie, c'est quelque chose qu'il faudrait prendre au sérieux. Comme chacun sait, d'autres pays cherchent à acheter ces ressources de façon éthique.

Vous avez insisté sur le fait que les capitaux ne sont tout simplement pas là. Je sais que le gouvernement fédéral et beaucoup de gouvernements provinciaux continuent de subventionner considérablement le secteur des combustibles fossiles partout au Canada. Le Canada a consacré 35 milliards de dollars à l'expansion du pipeline Trans Mountain, autre exemple des ressources considérables accordées à ce secteur.

Selon vous, s'agissant des minéraux critiques, qu'est-ce qui aiderait le Canada à créer une chaîne d'approvisionnement nationale plus solide en énergie propre, qui pourrait probablement et rapidement devenir une chaîne internationale?

**M. Jamie Deith:** Oui. Merci de la question.

Je crois que le Canada — comme la majeure partie de l'Occident — est très en retard dans le développement des entreprises et des écosystèmes liés aux véhicules électriques, et dans la transition énergétique en général. Autrement dit, il est difficile d'instaurer un écosystème, mais, en plus, nous sommes en concurrence avec des écosystèmes qui sont déjà largement développés dans d'autres parties du monde. Il est donc doublement difficile de rattraper le temps perdu.

En fait, la pénurie de capitaux n'est qu'une des raisons, mais il y a aussi beaucoup d'incertitude quant à la politique gouvernementale à venir. Il n'y aura pas d'engagement si ceux qui ont les capitaux et souhaitent les investir n'ont aucune certitude quant à la politique qui sera en vigueur dans 5, 10 ou 15 ans.

**Mme Rachel Blaney:** Vous avez également parlé de la stabilisation du plan pour les minéraux critiques, et j'ai vraiment aimé votre idée de stocker ces matériaux. Ce que je trouve intéressant et ce que je veux comprendre un peu mieux, c'est ce que la stabilité d'un tel modèle apporterait aux entreprises en croissance au Canada. Plus précisément, étant donné que c'est un sujet qui me passionne particulièrement, quelles seraient les répercussions sur les petites collectivités éloignées? Lorsque je regarde l'économie au Canada, l'une des choses qui me préoccupent, c'est que les petites collectivités ne sont pas très motivées à assurer la transition. Ces collectivités ont connu des cycles d'expansion et de ralentissement à maintes reprises, et elles doivent vraiment diversifier et stabiliser leurs activités. En quoi le modèle que vous avez présenté serait-il avantageux pour ces collectivités?

**M. Jamie Deith:** Il est certain que pour toute collectivité qui participe à la transition énergétique, une mesure qui stabilise à la fois la disponibilité et les prix sur les marchés devrait contribuer grandement à la prévisibilité aux fins de planification dans ces collectivités. Cela devrait contribuer à créer un environnement qui donnera à tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement — depuis les utilisateurs finaux dans ces collectivités jusqu'à ceux qui doivent produire les matériaux — une certitude à l'égard des orientations futures. Il y aura toujours des périodes un peu plus difficiles dans certains de ces marchés, surtout au rythme auquel les choses évoluent, mais au moins, il y aura un certain coussin et un certain avantage pour ceux qui prennent ces engagements au pays.

• (1630)

**Mme Rachel Blaney:** Je comprends. Je sais qu'en février 2021, lors de votre témoignage devant le Comité des ressources naturelles, vous avez dit:

on observe dans l'ensemble des industries un sentiment d'urgence renouvelé à l'égard de chaînes d'approvisionnement sûres, localisées et diversifiées, principalement les chaînes critiques pour la défense et par ailleurs fondamentales pour l'économie. Nos alliés et nous avons enfin compris qu'un approvisionnement fiable et régulier est essentiel à certains pans de l'économie.

Ce commentaire remonte déjà à trois ans. Avez-vous constaté une augmentation des mesures ou des résultats?

**M. Jamie Deith:** L'événement le plus notable a probablement été l'Inflation Reduction Act aux États-Unis. Les choses ont bien avancé, mais même dans les derniers jours, nous avons vu que les Américains reculent par rapport à certains des engagements visant à renforcer la sécurité des chaînes d'approvisionnement. Le graphite chinois en particulier a été exempté pendant quelques années de plus.

Cela nous ramène en fait à la question dont j'ai parlé plus tôt, à savoir que sans une certaine cohérence dans la politique gouvernementale, les acteurs du marché et les bailleurs de fonds remettront en question cette politique et pourront supposer que si nous devons simplement compter sur l'approvisionnement chinois pendant deux ans, qu'est-ce qui nous dit que dans deux ans, nous ne déciderons pas d'y aller pour deux ans de plus et deux ans de plus encore par la suite? En ce qui concerne bon nombre de ces décisions, même si, dans l'ensemble, les choses ont graduellement évolué dans la bonne direction, je dirais qu'elles n'ont pas passé proche d'évoluer au rythme requis si nous voulons réaliser quoi que ce soit dans un délai raisonnable, comme d'ici 10 ans.

**Mme Rachel Blaney:** Merci. Comme mon temps est presque écoulé, je vais m'arrêter ici.

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Il l'est. Il vous restait 15 secondes. Merci, madame Blaney.

Nous allons maintenant passer à notre deuxième série de questions, en commençant par M. Jeneroux, du Parti conservateur, pour cinq minutes.

**M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci à tous d'être venus ici un jeudi après-midi.

J'espère pouvoir m'adresser à vous, madame Smith, mais auparavant, j'aimerais poser une brève question à M. Geffros.

Un rapport du groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement a été produit en octobre, il y a deux ans. C'est le point central d'une bonne partie de l'étude que nous avons sous les yeux.

Étant donné que vous avez dit que la Wood Pallet and Container Association joue un rôle très important dans la chaîne d'approvisionnement, j'aimerais savoir si vous avez été consultés dans le cadre de ce rapport.

**M. Scott Geffros:** Merci, monsieur Jeneroux.

Non, nous n'avons pas été consultés. En fait, nous avons envoyé une lettre au Comité concernant l'absence de consultation au sujet du document et de plusieurs des constatations qu'il renferme, qui nous ont semblé plutôt erronées.

Il semble que le Comité ait consulté certaines de ce que nous appelons les entreprises de « mise en commun des palettes » pour ob-

tenir de l'information, plutôt que d'examiner ce que nous appelons le « secteur du bois blanc », composé de petites entreprises familiales de partout au pays, qui constituent la véritable épine dorsale de l'industrie.

**M. Matt Jeneroux:** C'est un exemple. Y en a-t-il eu d'autres? Vous avez parlé de quelques parties du rapport.

**M. Scott Geffros:** Oui. Je suis désolé. Cela fait un bon moment que je n'ai pas lu les documents, alors j'aimerais...

**M. Matt Jeneroux:** Je suis désolé de vous mettre sur la sellette.

**M. Scott Geffros:** ... les revoir. J'aimerais simplement signaler que j'ai des notes à ce sujet à la maison.

**M. Matt Jeneroux:** À votre retour à la maison, envoyez-nous un courriel. Je serais heureux de prendre connaissance d'autres exemples. Je sais que vous avez dit avoir déjà envoyé tout cela au Comité, mais je veux simplement m'assurer que le tout soit intégré à cette étude.

**M. Scott Geffros:** Absolument. Merci beaucoup.

**M. Matt Jeneroux:** Madame Smith, j'ai vraiment apprécié votre témoignage. J'aimerais vous parler un peu de l'interconnexion, dont vous avez reparlé.

Nous en avons discuté ici au Comité au fil des ans. Je sais qu'il en a été de même pour l'agriculture au fil des ans. Je pense qu'il serait utile que vous nous donniez un peu plus de précisions à ce sujet.

J'espère que vous pouvez expliquer l'impact de l'interconnexion sur la main-d'œuvre, et sur les travailleurs en particulier.

**Mme Lora Smith:** Bien sûr. Je vous remercie de la question.

L'interconnexion désigne le transfert de marchandises entre deux chemins de fer. C'est une pratique très courante depuis que les chemins de fer existent. Le problème de l'interconnexion prolongée, c'est que la limite en kilomètres est passée de 30 à 160 kilomètres. La politique couvre les trois provinces des Prairies. Ce que cela signifie, c'est que les 160 kilomètres s'étendent maintenant et permettent à une compagnie de chemin de fer américaine d'avoir accès au trafic canadien au Canada, alors qu'elle ne l'aurait pas si les règles du jeu étaient les mêmes pour tout le monde.

Cela a créé des règles du jeu inégales, puisque cette compagnie américaine a pu prendre le trafic du CN et du CP dans le cadre de ce programme pilote, qui a été instauré en septembre 2023 dans le budget et qui devrait prendre fin en mars 2025. Ce que cela signifie, c'est qu'à un prix inférieur à celui du marché, à un prix coûtant, la compagnie de chemin de fer canadienne devra transférer le trafic à une compagnie américaine, et ce, pour le reste du trajet. Dans le cas du grain, il est fort probable qu'il sera transporté jusqu'au port de Tacoma ou de Seattle. Par conséquent, il ne sera pas transporté à un port canadien, ni expédié de celui-ci.

Cela aura une incidence sur les investissements dans nos chemins de fer et, de toute évidence, sur les travailleurs qui s'occupent du trafic ferroviaire. Cela pourrait aussi avoir une incidence sur la capacité aux ports, parce que les marchandises seront traitées par un port américain et non par un port canadien.

Il n'y a pas que les chemins de fer qui en souffriront; il y aura aussi un effet important en aval.

• (1635)

**M. Matt Jeneroux:** Vous avez parlé de certaines des répercussions sur la concurrence, notamment pour le grain. Y a-t-il d'autres produits dont nous devrions nous inquiéter?

Je crois qu'il ne me reste qu'environ 30 secondes.

**Mme Lora Smith:** Le grain est le plus important, parce qu'il est concentré dans les trois provinces des Prairies que sont le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta. Oui, d'autres produits pourraient être touchés, et je pourrais peut-être fournir à votre bureau une réponse plus complète à ce sujet.

**M. Matt Jeneroux:** Je vais recevoir quelques courriels à ce sujet, monsieur le président.

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Votre temps est écoulé. Merci, monsieur Jeneroux.

Monsieur Sheehan, vous avez cinq minutes.

**M. Terry Sheehan (Sault Ste. Marie, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Toujours au sujet de l'Association des chemins de fer, le gouvernement fédéral a récemment annoncé un financement de 10,5 millions de dollars pour les corridors commerciaux nationaux. Ce financement a permis d'obtenir un peu plus de 30 millions de dollars du secteur privé et de la province pour une ligne ferroviaire entre Sault Ste. Marie et Sudbury. Bien que le propriétaire soit Genesee & Wyoming, il exerce ses activités sous le nom de Huron Central dans la région. Nous avons beaucoup travaillé avec l'Association des chemins de fer.

J'ai remarqué que, dans votre exposé, vous avez parlé un peu des différents chemins de fer, mais celui-ci est un chemin de fer d'intérêt local. Ces chemins de fer relèvent habituellement des provinces et des territoires. À ce moment-ci, grâce au financement des corridors commerciaux nationaux, nous avons pu financer ce chemin de fer d'intérêt local. Il fournit des services extrêmement importants. Sans ce chemin de fer, l'équivalent de 30 000 véhicules devraient circuler sur la route en une année. Je ne parle pas seulement entre Sault Ste. Marie et Sudbury, parce que vous n'allez pas arrêter le train et recharger les marchandises dans un autre train pour les transporter ensuite vers Montréal ou Toronto. Ces transports poursuivraient probablement leur route. C'était une question de sécurité, une question de réduction de l'empreinte carbone, mais aussi une question d'économie d'exploitation.

Dans quelle mesure le financement du corridor commercial national est-il important pour l'industrie ferroviaire et les chaînes d'approvisionnement, et à quel point était-il important de modifier les critères pour en élargir la portée?

**Mme Lora Smith:** Je ne peux pas discuter de l'exemple de Huron Central dont vous parlez, mais je sais qu'en général, pour les chemins de fer d'intérêt local, le plus gros problème provient du fait que ce sont souvent de très petites entreprises qui exploitent des infrastructures dérivées des chemins de fer de catégorie I. Par conséquent, certaines des lignes et infrastructures dont ils héritent, alors qu'ils tentent d'optimiser et de fournir des services à des collectivités rurales et régionales, nécessitent beaucoup de travail dès le départ. Il est essentiel d'avoir les instruments financiers qui peuvent les aider à planifier et à disposer de cet argent. La prévisibilité et la simplicité administrative, dont d'autres témoins nous ont parlé, sont également très importantes et très équitables.

Nous avons été déçus de voir dans le budget qu'il n'y avait pas plus d'argent pour les corridors commerciaux nationaux, car il est essentiel que les intervenants de la chaîne d'approvisionnement fassent ces investissements importants quand cela est nécessaire. Le fait de pouvoir compter sur des mécanismes de financement exclusifs demeure une préoccupation réelle pour l'industrie.

• (1640)

**M. Terry Sheehan:** Merci.

Dans la même veine, je pense que c'est un exemple parfait d'un problème de la chaîne d'approvisionnement qui m'a été signalé. Je travaille à ce dossier ferroviaire depuis un certain temps. J'en ai en quelque sorte hérité lorsque je suis devenu député. On me l'a expliqué de façon assez succincte. Dans l'industrie du transport maritime, personne ne possède les océans ou les Grands Lacs. Dans l'industrie du transport aérien, personne n'est propriétaire du ciel. Les chemins de fer, eux, appartiennent aux compagnies ferroviaires.

Le problème, c'est que cette ligne appartenait au CN. L'entreprise l'a négligée au point où, très franchement, elle ne voulait plus l'exploiter et elle ne voulait plus y investir. Vous savez, c'était l'une des... Cette entreprise n'est pas propriétaire de la ligne de chemin de fer; elle veut l'exploiter et c'est ce qu'elle faisait. Comment l'industrie ferroviaire peut-elle assumer un minimum de responsabilité de l'infrastructure dont elle est propriétaire? C'est un point très important.

Madame Smith, j'en parle surtout parce que nous pouvons en arriver à un niveau où nous pourrions assurer le transport de marchandises sur cette ligne. Cependant, comme vous l'avez souligné dans votre exposé, nous voulons qu'il y ait davantage de services ferroviaires voyageurs. Ces services doivent atteindre un nouveau niveau, un niveau plus important, que ce que font les compagnies de chemin de fer pour pouvoir fonctionner à une certaine vitesse, par exemple entre Sudbury et Sault Ste. Marie, de façon à pouvoir assurer le transport ferroviaire voyageurs. Le transport des marchandises se fait à une vitesse inférieure, mais si l'on veut assurer un service ferroviaire voyageurs, il faudra que l'infrastructure sur les voies ferrées, qui appartiennent à des intérêts privés, soit améliorée.

Les transporteurs ferroviaires sont-ils intéressés? J'ai entendu dire qu'ils ne veulent pas du transport ferroviaire voyageurs et qu'ils veulent seulement assurer le transport de marchandises. Pourriez-vous expliquer au Comité ce que j'ai entendu au cours des dernières années et ce que fait exactement l'industrie ferroviaire au sujet du transport ferroviaire voyageurs?

**Mme Lora Smith:** Notre association et nos membres préconisent des voies réservées pour le transport ferroviaire voyageurs afin de répondre à la croissance qui est nécessaire et prédite, ou prévue, pour le transport de marchandises et de passagers.

Nous croyons que c'est la meilleure façon de veiller à ce que, pour l'avenir — pour assurer la pérennité du transport ferroviaire —, nous pourrions tirer parti des réductions de gaz à effet de serre que procure le transport ferroviaire, et profiter des avantages environnementaux qu'offre le transport ferroviaire. L'Association est d'avis qu'une voie réservée est la voie à suivre pour le transport ferroviaire voyageurs.

**M. Terry Sheehan:** Merci beaucoup. J'espère qu'il y aura plus de services ferroviaires voyageurs, et pas seulement dans les grands corridors.

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Votre temps est écoulé, monsieur Sheehan. Nous l'avons même largement dépassé. Merci beaucoup.

**M. Terry Sheehan:** Merci beaucoup. Je comprends, monsieur le président.

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Nous passons maintenant à M. Savard-Tremblay, pour deux minutes et demie.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Merci.

Monsieur Simard, on sait que les États-Unis et le Mexique ont tous deux été victimes d'un important système de transbordement d'aluminium au milieu des années 2010, par lequel une énorme quantité de billettes d'aluminium chinoises ont été déguisées en produits différents de façon à éviter des centaines de millions de dollars en tarifs douaniers.

Croyez-vous que le Canada est assez vigilant pour empêcher de tels stratagèmes? Applique-t-il assez fermement les règles du droit commercial international dans le secteur?

**M. Jean Simard:** On se souvient de ce dossier. Un milliardaire chinois s'était servi d'aluminium pour sortir sa fortune de Chine. La réserve d'aluminium a été découverte dans le désert du Mexique à partir d'un vol d'avion, avant d'être rapatriée au Vietnam. On parle de milliards de dollars.

Un tel cas de figure serait impossible au Canada, qui a un système très robuste de contrôle des importations d'aluminium, comprenant notamment des déclarations obligatoires par les importateurs. Ce système procure une très grande visibilité en temps presque réel, puisque les données sont accessibles en 24 heures. Notre secteur industriel est vigilant et nous sommes très satisfaits, à ce jour, des mesures mises en place par le Canada.

Cela dit, c'est un marché très fluide. C'est un métal qui a une très grande valeur. Le marché nord-américain est certainement le marché le plus intéressant au monde pour exporter de l'aluminium. On n'est donc pas à l'abri de tentatives comme celle-là. L'important est de demeurer vigilant et de travailler, comme on le fait déjà, avec le gouvernement du Canada pour maintenir les liens et pour relever toute anomalie qui pourrait éventuellement mener à une situation de crise.

• (1645)

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** On sait que l'aluminium produit en Amérique du Nord est l'un des plus propres au monde. Les émissions de carbone par tonne d'aluminium ont diminué de près de 50 % depuis 1991. On sait que c'est essentiel à la transition vers l'énergie verte dans le secteur du transport, de la production d'électricité, de la construction et de l'emballage, pour ne nommer que ces exemples.

Pouvez-vous nous parler un peu des avantages de l'aluminium québécois par rapport à l'aluminium produit ailleurs dans le monde? Comment pourrait-on encore mieux soutenir le secteur?

**M. Jean Simard:** Le Canada produit le métal de façon responsable et avec la plus faible empreinte carbone au monde. Dans les accords à venir sur des mécanismes d'ajustements à la frontière pour le carbone, nous devons nous assurer que notre métal, dans les paramètres qui vont être décrétés, trouve la place qui lui revient. Il faut s'assurer que, à l'avenir, on arrive à monnayer sa faible empreinte carbone, ce qui n'est pas le cas pour le moment. Finalement, il faut continuer d'accompagner le développement et le déploiement

de la technologie d'ELYSIS, pour passer de deux tonnes à zéro tonne d'émissions de carbone et faire encore une fois du Canada un chef de file mondial dans le domaine.

[Traduction]

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Merci beaucoup.

Nous allons passer à Mme Blaney pour deux minutes et demie.

**Mme Rachel Blaney:** Merci, monsieur le président.

Très rapidement, je tiens à dire que l'interprétation a été fantastique. De temps à autre, vous savez, je suis tellement habitué à l'écouter, puis je l'entends clairement et je suis tout simplement épaté. Je félicite et remercie les interprètes de leurs remarquables compétences, car je ne pourrais pas faire ce qu'ils font.

Je vais revenir à M. Deith. L'une des choses que je retiens de votre exposé, c'est que nous sommes dans un marché mondial où beaucoup de pays appliquent des lois différentes en matière d'environnement et de travail. Nous savons qu'au Canada en particulier, nous voulons trouver une façon de renforcer l'économie et d'assurer une certaine croissance, surtout en ce qui concerne l'économie verte et le grand besoin que nous avons à cet égard, tant sur le plan du travail que de l'environnement.

Pensez-vous que le Canada devrait exiger de ses partenaires commerciaux qu'ils respectent nos normes plus élevées en matière d'environnement, de protection des travailleurs et de santé et sécurité lorsque nous concluons des accords commerciaux? Comment pourrions-nous souligner tout ce que le Canada fait de bien, surtout dans ces domaines, pour promouvoir nos produits?

**M. Jamie Deith:** Oui, je pense que le Canada devrait exiger des producteurs non canadiens qu'ils respectent les mêmes normes que nous. L'une des raisons pour lesquelles il existe des marchés monopolistiques, comme c'est le cas actuellement en Chine pour ce qui est des minéraux des batteries, c'est que les normes y sont beaucoup moins sévères.

Il y a l'aspect humain — il y a beaucoup de souffrance humaine inutile à cause du laxisme des normes dans le monde — mais aussi, d'un point de vue pratique et concurrentiel, on s'attend à ce que nous soyons concurrentiels alors que les règles du jeu sont inégales.

**Mme Rachel Blaney:** Merci.

Pour la prochaine partie de ma question, alors que nous essayons de faire croître l'économie verte et d'assurer notre transition et notre avenir durable, comment pouvons-nous parler de ce que le Canada peut apporter? Comment pouvons-nous assurer la stabilité à ces entreprises afin que nous puissions faire croître ce marché, à l'intérieur comme à l'extérieur du pays?

**M. Jamie Deith:** De façon générale, je dirais que nous devons offrir beaucoup d'incitatifs pour qu'un écosystème se développe à l'échelle nationale. Je pense que nous devons nous attaquer sérieusement à l'approvisionnement et, au besoin, utiliser ce qu'on appelle le prix à la frontière pour faire la distinction entre les sources de matériaux « propres » et « malpropres ».

Il faut compenser l'écart là où nous le percevons comme injuste et intenable d'un point de vue environnemental à long terme ou d'un point de vue social pour les travailleurs, et ainsi de suite.

• (1650)

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Merci. C'est tout le temps que vous aviez.

Nous passons maintenant la parole à M. Baldinelli, pour cinq minutes.

**M. Tony Baldinelli (Niagara Falls, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins d'être ici cet après-midi.

Je vais commencer par l'Alliance canadienne du camionnage et M. Laskowski. Je vous remercie de votre exposé et de vos sept recommandations, que vous aviez communiquées au gouvernement en février et à nous aujourd'hui.

J'aimerais savoir ce que vous pensez de l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ASFC, dans son ensemble et des entrepôts d'attente, ainsi que des inspections de l'Agence canadienne d'inspection des aliments, l'ACIA, par opposition aux passages frontaliers réguliers pour les aspects commerciaux.

Je suppose que l'ACIA ne travaille que de neuf à cinq. Pourriez-vous m'en expliquer la raison?

Il me semble que parfois, quand on regarde les chaînes d'approvisionnement, c'est le gouvernement lui-même qui semble être l'obstacle. Nous pourrions nous efforcer d'éliminer ce problème et veiller à ce que le gouvernement facilite le commerce, au lieu de l'entraver.

Pourriez-vous nous dire ce que vous en pensez?

**M. Stephen Laskowski:** Merci pour vos questions.

Je vais commencer par les entrepôts d'attente. Comme je l'ai dit plus tôt dans ma déclaration préliminaire, essentiellement, ces entrepôts permettent à la chaîne d'approvisionnement et à l'industrie du camionnage, qui s'occupe du transport des marchandises de la chaîne d'approvisionnement, au lieu de dédouaner les chargements aux postes frontaliers, qui peuvent parfois être très congestionnés...

Pour revenir au pont Gordie-Howe, il y a maintenant ce qu'on appelle dans notre industrie l'inspection « secondaire ». Si vous échouez la première inspection, le camion doit passer à l'inspection secondaire, et certains de ces postes d'inspection secondaire peuvent être très encombrés.

Un entrepôt d'attente permet au transporteur et au client de se rendre dans une zone sécurisée pour dédouaner les marchandises en présence des douanes canadiennes. Évidemment, cela exige à la fois des investissements, de la technologie et des enceintes sûres. On nous a demandé de ramener ces entrepôts d'attente en plus grand nombre.

Je simplifie peut-être à l'excès, mais il faut des investissements.

Comme nous le voyons actuellement, lorsqu'il y a des interruptions de travail, comme dans les ports maritimes et partout ailleurs, la même chose pourrait s'appliquer. Il serait possible de décharger ces conteneurs, de transporter les marchandises dans des entrepôts d'attente et les dédouaner dans ces enceintes. Ce que veut l'ASFC, dans ses demandes budgétaires, consiste à augmenter les dépenses ici, tant pour la technologie que pour la main-d'œuvre, parce qu'il faut que quelqu'un soit présent physiquement dans ces enceintes.

En ce qui concerne l'ACIA, l'USDA et les autres, comme je l'ai dit plus tôt, la frontière est ouverte en tout temps. Les camions y sont dédouanés en tout temps. En ce qui a trait à l'Agriculture et à la FDA, en particulier aux États-Unis, ils ne sont pas ouverts en tout temps, à leur grand regret. Puisque ce sont les marchandises de

leurs clients que nous transportons, ils demandent depuis longtemps que la situation soit corrigée.

Notre industrie est toujours étonnée. Nous dépensons des milliards de dollars des deux côtés de la frontière pour faciliter le commerce. Certains m'accusent toujours de trop simplifier les choses, mais nous parlons ici de la présence physique de quelques personnes, pour un commerce de milliards de dollars. Il faut corriger le problème, parce qu'une fois que ces employés quittent leur poste de travail, tout s'arrête. Dans le cas des aliments et des produits agricoles, ils ne peuvent pas être transportés à l'intérieur du pays; ils doivent être retenus à la frontière, puisque nous avons des règles à observer en matière de santé et de sécurité et en matière de salubrité des aliments. S'il y a un rappel, tous les produits doivent pouvoir être retracés.

Ces camions attendent donc, parfois pendant des heures, parfois pendant des jours, juste que quelqu'un rentre au travail.

**M. Tony Baldinelli:** C'est là-dessus que je veux revenir, votre expression ou votre notion d'attente.

Lors de la dernière séance du Comité, le directeur général de la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority a parlé d'une loi américaine à venir, la Security Port Act, en vertu de laquelle tous les véhicules commerciaux à destination des États-Unis devront maintenant être passés au scanner.

Les douanes et la patrouille frontalière travaillent à l'élaboration d'une solution novatrice. Les Américains investissent 20 millions de dollars. Ils installent ce scanner du côté canadien pour que les véhicules y soient scannés. Au moment où le véhicule commercial traverse le pont, toutes les informations ont été obtenues et le véhicule est autorisé, ou non, à passer la guérite de la douane.

Le gouvernement a-t-il collaboré avec l'Alliance canadienne du camionnage à ce sujet? Est-ce qu'on procède ainsi au pont Gordie-Howe, par exemple?

• (1655)

**M. Stephen Laskowski:** La réponse est oui. Nous avons travaillé à la fois au nom de l'Alliance canadienne du camionnage et de l'Ontario Trucking Association avec l'administration du pont Peace, et cette technologie constitue l'objectif visé. Parce qu'essentiellement, ce que tout le monde veut — tant les Américains que les Canadiens, l'industrie du camionnage et nos partenaires de la chaîne d'approvisionnement —, c'est une frontière et un commerce sûrs, mais avec la technologie, nous pouvons améliorer et accélérer le processus, et c'est l'objectif principal de ce projet.

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Votre temps est écoulé, monsieur Baldinelli. Je suis désolé.

Nous passons maintenant la parole à M. Miao, pour cinq minutes.

**M. Wilson Miao (Richmond-Centre, Lib.):** Merci.

Merci à tous les témoins d'être ici aujourd'hui.

Un thème commun qui est ressorti des discussions sur la croissance et la productivité au Canada, c'est que les entreprises canadiennes sont incroyablement novatrices, mais qu'elles semblent se heurter à un plafond de verre lorsqu'il s'agit de prendre de l'expansion.

Je m'adresse à la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, la FCEI. Avez-vous des idées dont vous pourriez faire part au Comité sur la façon dont l'accès aux marchés internationaux peut contribuer au processus d'expansion?

**Mme Michelle Auger:** Oui.

En fait, dans le sondage que nous avons mené en janvier, nous avons demandé comment l'exportation peut aider les entreprises à croître, et nous avons constaté que la majorité des entreprises cherchaient des débouchés internationaux pour prendre de l'expansion. J'ai le document ici, et je serai heureuse de vous le faire parvenir plus tard avec les données exactes, mais c'est certainement l'une des conclusions de ce sondage. Les entreprises cherchent d'autres marchés. Cependant, une proportion importante de ces entreprises au Canada sont également très satisfaites de la demande intérieure.

**M. Wilson Miao:** Que peut-on faire de plus pour donner aux entreprises canadiennes ou aux petites entreprises les outils dont elles ont besoin pour prendre de l'expansion et être concurrentielles à l'échelle internationale?

**Mme Michelle Auger:** Je pense que cela peut se résumer à bon nombre des commentaires de M. Guénette au sujet du coût des affaires. À l'heure actuelle, comme les coûts et le fardeau réglementaire imposés aux petites entreprises sont élevés, ce qui a une incidence sur leurs activités quotidiennes, l'idée de devoir se pencher sur les formalités douanières ne fait qu'ajouter une autre tâche, n'est-ce pas?

Je sais que nous avons parlé plus tôt du Service des délégués commerciaux. C'est certainement un service dont nous avons fait la promotion auprès de nos membres, mais, malheureusement, il est sous-utilisé pour les PME.

**M. Wilson Miao:** Pourquoi ne pas aider les petites et moyennes entreprises à diversifier leurs marchés d'exportation et à élargir la gamme de biens et de services qu'elles peuvent exporter?

**Mme Michelle Auger:** Nous devons examiner cette possibilité une industrie à la fois, n'est-ce pas? Certains biens et services ne sont pas exportables, mais ce que nous constatons est assez courant dans l'ensemble de l'industrie. Ce sont les entreprises agricoles qui cherchent d'autres marchés et qui cherchent à prendre de l'expansion. C'est le secteur de la vente en gros. C'est le secteur manufacturier. De toute évidence, il sera utile de cibler une partie de la communication en ce sens.

**M. Wilson Miao:** Vos membres bénéficient-ils des stratégies indo-pacifique que notre gouvernement a lancées pour ouvrir de nouveaux marchés ou nouer de nouvelles relations avec les pays de cette région?

**Mme Michelle Auger:** C'est une bonne question.

Nous avons des données sur les pays où les petites entreprises exportent. Le principal marché d'exportation, ce sont les États-Unis, en raison de leur proximité. Je peux certainement vous faire parvenir l'information après la réunion et vous pourrez y jeter un coup d'œil, mais le nombre de pays du marché indopacifique asiatique vers lesquels des entreprises canadiennes exportent est assez faible.

**M. Wilson Miao:** C'est très bien. Nous vous saurons gré de communiquer cette information au Comité.

**Mme Michelle Auger:** Je serai certainement heureuse de le faire.

**M. Wilson Miao:** Ma prochaine question s'adresse à Mme Smith, de l'Association des chemins de fer du Canada, l'ACFC.

Tout au long de cette étude, des témoins nous ont parlé de l'importance de la diversification et de chaînes d'approvisionnement résilientes face aux changements climatiques. Pourriez-vous nous faire part de votre point de vue à ce sujet?

**Mme Lora Smith:** Certainement. Avec plaisir.

Les chemins de fer sont quatre fois plus économes en carburant que les camions, ils produisent beaucoup moins de gaz à effet de serre que les camions, tant pour les passagers que pour le fret. C'est le mode de transport le plus écologique.

Il y a eu beaucoup d'innovation et d'efforts dans notre secteur. En fait, l'ACFC a récemment signé un protocole d'entente avec Transports Canada sur la réduction des émissions. Il y aura un travail très intéressant à faire dans ce domaine au cours des prochaines années.

Des innovations comme la propulsion de remplacement, les carburants de remplacement et même les batteries et l'électrification dans l'ensemble du secteur du transport ferroviaire voyageurs sont également très intéressantes, et l'ère passionnante qui s'annonce est prometteuse d'un avenir plus durable pour notre secteur.

**M. Wilson Miao:** En février dernier, le gouvernement fédéral a octroyé un financement conjoint de 60 millions de dollars au Arctic Gateway Group pour qu'il termine les travaux du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Pourriez-vous expliquer au Comité l'importance du chemin de fer de la baie d'Hudson et du port de Churchill pour le Nord du Canada et les provinces des Prairies?

• (1700)

**Mme Lora Smith:** Je n'ai pas de données exactes sur Churchill, en particulier. En ce qui concerne les expéditeurs, et je suis sûre que mes collègues ici présents vous le confirmeront, tout est une question d'options. Il est important d'avoir un autre moyen de distribuer le produit sur les marchés mondiaux. Il est essentiel qu'ils disposent d'un financement qui leur permette de terminer ce travail et de confirmer, encore une fois, leur planification et leur capacité d'avancer encore dans leurs processus de planification stratégique.

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Notre temps est écoulé.

Chers collègues, il est 17 heures et si nous faisons un troisième tour, nous finirons vers 17 h 25. Je propose donc que nous fassions un troisième tour.

Je précise aux conservateurs que je vais entamer cette série de questions, mais que la greffière va surveiller l'horloge pour s'assurer que je ne déborde pas trop.

J'aimerais revenir rapidement sur la question des entrepôts d'attente, car j'ai récemment rencontré les gens du Maritime Group qui m'ont dit avoir appris que leur permis d'exploitation d'entrepôt d'attente pourrait ne pas être renouvelé par l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ASFC.

Donc, non seulement nous avons besoin de plus d'entrepôts d'attente, parce qu'ils permettent d'améliorer la fluidité, mais nous pourrions perdre ceux que nous avons.

Selon vous, dans quelle mesure il serait dévastateur pour l'économie canadienne que l'ASFC dise: « Nous n'avons pas le budget nécessaire pour faire le travail dans ces entrepôts d'attente existants. » Quel effet cela aurait-il sur l'économie canadienne?

**M. Stephen Laskowski:** Eh bien, je dirais qu'il faudrait le mentionner dans le budget. Il faut considérer les entrepôts d'attente comme un investissement. Ce sont des infrastructures particulières, pourrait-on dire, parce qu'on pourrait les présenter comme étant réalisées dans le cadre de partenariats publics-privés. Ces entrepôts d'attente sont créés grâce à des fonds privés et sont installés à l'intérieur des terres pour faciliter les mouvements de la chaîne d'approvisionnement. Il est par ailleurs question des difficultés réelles liées aux budgets. Nous invitons fortement le ministre, dans le cadre du processus budgétaire, à trouver l'argent nécessaire. Ces entrepôts ne font pas l'objet d'un accord sur le plan budgétaire.

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Merci beaucoup.

Parlons brièvement des investissements dans les infrastructures. En comité, j'ai notamment évoqué le fait que, s'agissant d'infrastructures, le Canada se classait avant au 14<sup>e</sup> rang mondial selon le Forum économique mondial, mais qu'il est tombé à la 27<sup>e</sup> place. Au cours de la même période, les États-Unis sont passés de la 18<sup>e</sup> à la 10<sup>e</sup> place, puis à la 12<sup>e</sup>. Le secrétaire américain aux Transports, Pete Buttigieg, a déclaré que cette rétrogradation de la 10<sup>e</sup> à la 12<sup>e</sup> place était un gros problème pour son infrastructure de transport. Au Canada, nous sommes passés du 14<sup>e</sup> rang en 2013-2014 au 27<sup>e</sup> récemment. À l'heure actuelle, nous manquons cruellement d'infrastructures au Canada, d'autant que nous sommes une nation commerçante. Une partie de ces infrastructures peut, évidemment, être constituées par les installations ferroviaires ou par d'autres infrastructures relevant des entreprises privées.

Qu'attendez-vous du gouvernement pour réaliser les investissements nécessaires dans les infrastructures, afin que nous mettions fin au déclin incroyable que nous constatons dans le domaine du transport qui joue un rôle essentiel en commerce?

J'aimerais d'abord demander à l'Association des chemins de fer nous répondre, puis nous verrons si la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, la FCEI, a quelque chose à dire à ce sujet.

**Mme Lora Smith:** L'investissement est le moteur des chaînes d'approvisionnement. Nous avons davantage besoin d'investissements que de règlements prescriptifs. Et puis, il faut appréhender globalement les investissements réalisés dans les chaînes d'approvisionnement. Les chemins de fer en sont un maillon, mais le fait de pouvoir investir et d'avoir un meilleur cadre stratégique de réglementation visant à encourager les investissements permettrait à tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement de se prévaloir des fonds mis à disposition.

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Cela étant, avez-vous une politique précise pour créer un tel environnement, de sorte que nos compagnies de chemin de fer se montrent prêtes à investir massivement afin d'étendre le réseau ferroviaire partout au Canada et afin d'accélérer le transport des marchandises? Avez-vous une recommandation précise à ce sujet?

**Mme Lora Smith:** J'ai donné un exemple dans ma déclaration préliminaire. Il faut mettre un terme aux manœuvres interrégionales. Durant la période où elles ont été en vigueur, de 2014 à 2017, on a constaté que plus rien ne bougeait du côté des investissements. Quand la politique a été abrogée en 2017, les investissements dans les chemins de fer ont repris et, dans les 10 dernières années,

21,5 milliards de dollars de fonds privés ont été investis dans le réseau, ce qui est considérable. Nous recommandons d'abroger cette politique pour encourager l'investissement.

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** La FCEI veut-elle réagir à ce sujet?

**M. Jasmin Guénette:** Oui, très rapidement. Il est important d'encourager les investissements dans les chemins de fer, les routes et les ports, parce que nos membres, les petites entreprises du Canada, utilisent ces infrastructures essentielles pour acheminer leurs marchandises vers les marchés et pour en recevoir. Ces infrastructures de la chaîne d'approvisionnement du lait destiné à la consommation humaine sont très importantes.

• (1705)

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Revenons rapidement sur la question du graphite et des minéraux critiques. Au Canada, les projets ne sont pas approuvés assez rapidement, de sorte que les approvisionnements finissent par aboutir ailleurs. Je me dis que vous pourriez peut-être réagir sur une chose: dans quelle mesure est-il important d'agir sur ce plan au Canada, par exemple quand on réduit les émissions de gaz à effet de serre par tonne ou par kilogramme de produit extrait? Les normes environnementales et les normes du travail sont excellentes. Dans quelle mesure est-il important que nous menions ces projets au Canada plutôt que de nous en remettre à des projets réalisés à l'étranger, en raison de leur bilan en matière d'environnement et de droits de la personne, etc.?

**M. Jamie Deith:** Il importe de retenir qu'il est beaucoup plus facile de bâtir un écosystème à valeur ajoutée au Canada quand il existe une source d'approvisionnement sûre ici, ou du moins dans des pays amis. En Amérique du Nord, il n'existe actuellement aucune mine de graphite aux États-Unis et il n'y en a qu'une en activité au Canada, qui est sur le déclin. Le manque est flagrant.

Si j'ai bien compris votre question au sujet des permis, je ne crois pas que les problèmes liés à la rapidité d'émission des permis nous freinent particulièrement. C'est certainement un problème aux États-Unis. C'est un peu moins le cas au Canada. Le vrai problème, à mon avis, c'est l'incapacité d'attirer des capitaux pour ces projets.

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Merci beaucoup. Mon temps est écoulé.

Nous passons maintenant à M. Arya, pour cinq minutes.

**M. Chandra Arya (Nepean, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Monsieur Simard, de l'Association de l'aluminium du Canada, quelle est actuellement la capacité approximative de production installée de l'aluminium primaire au Canada?

**M. Jean Simard:** C'est 3,2 millions de tonnes.

**M. Chandra Arya:** Quelle était la capacité installée il y a 15 ou 20 ans au Canada? Si je dis trois millions de tonnes, est-ce que je me trompe?

**M. Jean Simard:** C'était à peu près cela. Nous avons été assez stables.

**M. Chandra Arya:** Donc, au cours des 15 à 20 dernières années, notre capacité installée est essentiellement demeurée la même.

Voici prochaine question: quelle proportion des exportations d'aluminium du Canada est destinée à la région indopacifique?

**M. Jean Simard:** Tout dépend de la dynamique des marchés, tant en Asie...

**M. Chandra Arya:** Quel pourcentage approximatif de la capacité de production est exporté dans la région indopacifique?

**M. Jean Simard:** Ce doit être assez faible ces jours-ci parce que la Chine a pris le contrôle des marchés asiatiques.

**M. Chandra Arya:** Merci.

Parmi les producteurs d'aluminium primaire, quel pourcentage des entreprises au Canada appartiennent à des entités étrangères?

**M. Jean Simard:** Elle appartiennent toutes au...

**M. Chandra Arya:** D'accord.

**M. Jean Simard:** Elles appartiennent au marché boursier.

**M. Chandra Arya:** Et si je disais que toutes les entreprises du secteur de l'aluminium appartenant à des intérêts étrangers et que les entreprises canadiennes n'étant que les succursales de ces multinationales, nous n'augmentons pas la capacité au Canada — où nous avons des talents et des minéraux — et nous ne tirons pas parti des accords de libre-échange que nous avons signés avec différents pays?

**M. Jean Simard:** Je suis désolé. Je ne suis pas du tout d'accord avec vous.

**M. Chandra Arya:** Bon, alors dites-moi, parce qu'il est un fait, soit que la capacité installée n'a pas augmenté au cours des 15 à 20 dernières années. Nous avons les talents et la technologie ici, et les entreprises canadiennes appartiennent toutes à des intérêts étrangers. Comme elles appartiennent toutes à des intérêts étrangers, nous sommes une succursale sur le marché nord-américain.

**M. Jean Simard:** Je suis désolé, mais je ne suis pas du tout d'accord.

**M. Chandra Arya:** Alors dites-moi ce qu'il en est.

**M. Jean Simard:** Puis-je répondre? Vous voulez savoir ce qu'il en est...

Dans le même temps, nous avons investi plus de 15 milliards de dollars dans la rénovation d'usines au Canada, et les États-Unis, eux, sont passés de 14 à 3 fonderies tandis que l'Europe accusait une baisse de production de 60 %. Le Canada produit maintenant 85 % de tout le métal nord-américain. Elle produit 45 % de tout le métal primaire combiné extrait en Europe et en Amérique du Nord. Nous avons une position dominante. L'industrie réinvestit plus de 4 milliards de dollars par année au Canada à l'échelle locale. Nous exportons pour 12 milliards de dollars de métaux et générons beaucoup de richesse au Canada.

• (1710)

**M. Chandra Arya:** Je suis désolé. Mon temps est limité. Combien de travailleurs de plus vos membres ont-ils employé au cours des 15 à 20 dernières années? Combien de travailleurs de plus ont été employés?

**M. Jean Simard:** Je ne comprends pas la question.

**M. Chandra Arya:** Combien de personnes travaillent aujourd'hui dans la production d'aluminium primaire?

**M. Jean Simard:** Environ 10 000.

**M. Chandra Arya:** Combien y en avait-il, il y a 15 ou 20 ans?

**M. Jean Simard:** Je ne sais pas. Je n'étais pas là.

**M. Chandra Arya:** D'accord. Merci, monsieur.

Monsieur Deith, je suis un fervent partisan de tout ce qui concerne les minéraux, de la stratégie sur les mines à la mobilité. Je suis un fervent partisan de l'exploration des minéraux critiques, de

la fabrication de batteries et de la fabrication de véhicules électriques. J'ai insisté sur le fait que nous devrions aussi avoir des usines de transformation des minéraux, et j'ai été un ardent partisan de cette idée, mais ce que vous dites me pose un problème sous l'angle du marché, en ce sens qu'il n'y a pas de lien entre les producteurs et les fournisseurs.

Vous semblez suggérer que les contribuables prennent le risque de faire en sorte que votre industrie en profite. C'est ce que signifie la réserve essentielle de stabilisation des minéraux, n'est-ce pas?

**M. Jamie Deith:** Non. Ce que je dis, c'est que le seul rôle des contribuables est d'établir et d'administrer ce qui revient essentiellement à un système de régularisation en bourse. En fait, le mécanisme normal consiste à acheter quand les prix sont bas et à vendre quand ils sont élevés...

**M. Chandra Arya:** Excusez-moi...

**M. Jamie Deith:** ... pour faire un bénéfice.

**M. Chandra Arya:** Excusez-moi. On n'a jamais vu un gouvernement faire de l'argent en bourse. C'est réservé au secteur privé, et je tiens à souligner que je n'ai rien contre le fait que le secteur privé fasse de l'argent.

Le Canada continue de se présenter comme un haut-lieu mondial du domaine minier. Si nous ne pouvons pas attirer des capitaux pour les sociétés minières essentielles au Canada, alors qui le peut? Qui d'autre?

**M. Jamie Deith:** Eh bien, la Chine a consacré d'énormes quantités de capitaux à des projets miniers, ce qui explique en partie pourquoi ce pays domine dans tant de minéraux. Il a été proactif en prenant le contrôle des ressources, non seulement en Chine, mais aussi à l'extérieur de la Chine.

**M. Chandra Arya:** Je sais que la Chine domine. Elle contrôle 70 % à 90 % de la transformation des minéraux. Elle a acheté des mines partout dans le monde. Je le sais. C'est la raison pour laquelle nous offrons des incitatifs aux entreprises, c'est pour qu'elles soient présentes à chaque point de la chaîne de valeur, de l'exploitation minière — grâce aux crédits d'impôt à l'investissement — jusqu'à la fabrication de batteries...

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Je dois vous interrompre. Vous avez dépassé votre temps de 40 secondes, et je vous ai donné un peu de latitude.

Nous passons maintenant à M. Savard-Tremblay, pour deux minutes et demie.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Guénette et madame Auger, de la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, je sais que vous avez récemment effectué un sondage auprès de vos membres sur l'initiative numérique qu'est la Gestion des cotisations et des recettes de l'Agence des services frontaliers du Canada. Vous m'en avez récemment présenté les grandes conclusions.

La mise en oeuvre de cette initiative a été officiellement reportée à l'automne prochain. Êtes-vous satisfaits de cette décision?

**Mme Michelle Auger:** Oui. Il y a quand même beaucoup d'autres inquiétudes concernant le portail. Nous aimerions voir des changements et plus de flexibilité pour les petites entreprises, mais ça va leur donner le temps de bien comprendre le système et les différentes fonctions du portail. Nous avons un peu plus de temps pour travailler avec l'Agence des services frontaliers du Canada et expliquer aux petites entreprises comment fonctionne le portail. Nous avons plusieurs autres inquiétudes concernant celui-ci, mais c'est peut-être le sujet d'une autre conversation.

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Nous en prenons quand même bonne note. Comment vont la collaboration et la communication avec l'Agence depuis qu'il est question de la mise en place de cette initiative?

**Mme Michelle Auger:** La communication pourrait être améliorée. Les documents sont souvent donnés quelques jours d'avance et on y emploie un langage difficile à comprendre pour les entrepreneurs canadiens. Il y a aussi continuellement des changements, et la manière dont ils sont communiqués ajoute plus de confusion à la situation.

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Croyez-vous que les PME seront prêtes d'ici octobre?

**Mme Michelle Auger:** Nous l'espérons. Nous faisons tout ce que nous pouvons pour éduquer nos membres sur le portail et pour nous assurer qu'ils sont inscrits. La semaine prochaine, nous allons tenir un webinaire pour leur montrer comment s'inscrire, et nous allons sûrement en tenir un autre au cours de l'été pour nous assurer que le nombre d'entreprises qui remplissent leur obligation de s'inscrire au portail continue d'augmenter.

• (1715)

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Vos membres n'auraient donc certainement pas été prêts pour le 13 mai.

**Mme Michelle Auger:** Le 13 mai, seulement 25 % de nos membres ayant l'obligation de s'inscrire au portail, parce qu'ils font des importations, y étaient inscrits.

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Voulez-vous dire quelque chose, monsieur Guénette?

**M. Jasmin Guénette:** Je voulais seulement ajouter qu'il y a sur notre site Web beaucoup de ressources qui peuvent aider les PME à mieux s'y retrouver dans ce labyrinthe.

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Je présume que je n'ai plus de temps, monsieur le président.

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** C'est bien ça.

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Ce sera tout, merci.

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Merci.

[Traduction]

Je cède la parole à M. Baldinelli pour cinq minutes.

**M. Tony Baldinelli:** Merci, monsieur le président.

Je m'adresse à l'Association des chemins de fer...

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Excusez-moi. Je suis désolé. J'ai oublié que Mme Blaney avait la parole pour deux minutes et demie. Mes excuses.

**Mme Rachel Blaney:** Je suis consciente d'être nouvelle et j'espère qu'on ne m'oubliera pas.

Je vais revenir à M. Deith. Nous avons eu un échange intéressant, et j'aimerais tirer certaines choses au clair pour être sûre de bien comprendre.

On dirait que tout ce travail a commencé il y a 17 ans et qu'il y a des minéraux un peu partout au Canada. Cependant, il semble que quelque chose ne fonctionne pas dans notre système si les possibilités envisagées ne se concrétisent pas.

Selon vous, où se situent des lacunes? En ce qui concerne les capitaux, qu'est-ce qui empêche de les engager?

**M. Jamie Deith:** De manière générale, les capitaux font défaut aux étapes de la construction et de la montée en puissance des nouveaux projets miniers, soit celles qui nécessitent le plus d'argent. Il existe, comme cela a été souligné, beaucoup de programmes d'incitatifs et autres pour la recherche de minéraux, mais nous n'avons pas vraiment de programmes destinés à aider les entreprises à faire le grand saut des investissements en capital. Habituellement, c'est là que les sociétés d'investissement minier interviennent. Et si jamais celles-ci ne sont pas au rendez-vous, la chaîne d'approvisionnement elle-même peut mettre la main à la pâte et financer en partie les projets au titre de l'achat des matériaux nécessaires.

Ce n'est pas ce qui se passe dans le domaine de la fabrication de batterie en ce moment. Cela tient essentiellement à la combinaison entre une solution de rechange qui repose sur une chaîne d'approvisionnement axée sur la Chine et les risques connexes pour les utilisateurs ultimes dans le cadre de projets individuels. En retour, cela s'applique aux projets individuels qui doivent espérer trouver un acheteur à même de respecter ces contrats au bout du compte.

En fait, je préconise un moyen d'éliminer une bonne partie des frictions qui nuisent à l'investissement de capitaux à cette fin.

**Mme Rachel Blaney:** À ce sujet, et comme cela a été mentionné, on entend souvent dire que des multinationales font l'acquisition d'entreprises canadiennes qu'elles transforment en succursales et qui ne sont donc plus propriétaires.

Pouvez-vous nous expliquer la différence entre le fait que des multinationales continuent de s'implanter dans nos collectivités et le fait que des gens de la région soient propriétaires d'un projet qui profite à toute la région?

**M. Jamie Deith:** Il est, je crois, raisonnable de dire que les grandes multinationales ont moins d'intérêts communs avec les Canadiens que les propriétaires locaux. Cela dit, je suppose qu'il n'y a rien de mal à la propriété multinationale en soi.

Je pense que ce qui serait préférable de viser plus de participations et de propriété nationales.

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Excellent. Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Baldinelli, pour cinq minutes.

**M. Tony Baldinelli:** Merci, monsieur le président.

Encore une fois, je vais m'adresser à Mme Smith et à l'Association des chemins de fer du Canada.

Le commerce revêt une importance cruciale dans ma circonscription de la région de Niagara. Pourriez-vous nous donner un chiffre exprimant l'ampleur des échanges commerciaux qui seraient touchés si le CN ou le CP, ou les deux, fermaient leurs portes en raison de perturbations industrielles? Par exemple, quelles seraient les répercussions sur le service ferroviaire voyageurs?

**Mme Lora Smith:** Certainement. Le conflit imminent est très préoccupant. Le CN et le CP sont en train de négocier. Ils sont en période de médiation. Le conflit concerne 9 000 chefs de train et mécaniciens de locomotive au Canada.

Ce sont les 80 contrôleurs de la circulation ferroviaire de CPKC qui ont un impact direct sur le volet de transport voyageurs. Si les contrôleurs de la circulation ferroviaire débrayent, les trains de voyageurs ne pourront plus circuler sur les lignes du CP. Il s'agira principalement de Montréal, de Toronto et de Vancouver.

• (1720)

**M. Tony Baldinelli:** Cela aurait-il aussi une incidence, par exemple, sur la région du Grand Toronto et la région de Niagara, sur les trains Metrolinx, Go Transit et Amtrak qui passent par Niagara Falls pour se rendre à Toronto?

Cela aurait-il également une incidence?

**Mme Lora Smith:** S'il s'agit de terrains ou de voies ferrées du CP, ces régions seraient effectivement touchés. Metrolinx possède une partie des voies que ses trains empruntent, mais tout ce qui se retrouve sur les voies du CP serait touché.

**M. Tony Baldinelli:** Puisque je suis porte-parole en matière de tourisme, qu'en est-il du Rocky Mountaineer?

Serait-il également touché?

**Mme Lora Smith:** Oui.

**M. Tony Baldinelli:** Nous parlons d'une entreprise touristique qui a du mal à se rétablir en raison de la pandémie de COVID-19 et des feux de forêt.

Cela serait-il touché également?

**Mme Lora Smith:** Oui.

En fait, les représentants de Rocky Mountaineer étaient en ville hier et ils le sont pour une partie de la journée. Ils ont assisté aux réunions de notre comité, à notre AGA et à notre conférence sur les lignes secondaires. Nous avons eu d'excellentes conversations à ce sujet. Ils sont très inquiets. Pour eux, la haute saison commence vers le 20 mai, date à laquelle les syndicats auront la possibilité de faire la grève qui est prévue pour le 22 mai.

**M. Tony Baldinelli:** Monsieur Laskowski, je m'adresse à vous.

Dans tout ce contexte des conflits de travail, vous savez que les employés de l'ASFC tiendront un vote de grève d'ici la fin de la semaine prochaine. Ils ont une convention de retard dans leurs négociations et quand cette convention arrivera à terme en 2025, il faudra recommencer. La dernière fois qu'il y a eu interruption de travail, il y a eu des ralentissements à la frontière. Il y avait des ralentissements de cinq heures aux postes frontaliers de Niagara.

Pouvez-vous nous expliquer ce que vous avez vécu du côté de l'association du camionnage?

**M. Stephen Laskowski:** Pendant les interruptions de travail, les retards à l'ASFC et à la frontière — où les mouvements sont parfois fluides, parfois irréguliers — deviennent une caractéristique permanente. Bref, cela finit par occasionner une grande frustration chez les conducteurs des entreprises de la chaîne d'approvisionnement et par entraîner des coûts supplémentaires pour tout le monde.

**M. Tony Baldinelli:** Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Il vous reste 20 secondes.

**M. Tony Baldinelli:** J'aimerais poser une question à la Canadian Wood Pallet and Container Association.

Monsieur Geffros, vous avez parlé de la relation ou du partenariat que vous aviez avec l'Agence canadienne d'inspection des aliments, l'ACIA. Est-ce exact?

Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

**M. Scott Geffros:** Oui, absolument.

En vertu des règles internationales, du programme ISPM 15 auquel j'ai fait allusion, les organisations nationales de protection des végétaux des pays signataires doivent avoir des programmes nationaux en place pour assurer les normes phytosanitaires des emballages en bois qui circulent dans le monde.

Il y a une vingtaine d'années, notre organisation a conclu un contrat avec deux autres organisations canadiennes et avec l'ACIA pour superviser les inspections au Canada. Nous avons maintenant environ 470 clients au pays qui fabriquent des emballages en bois pour l'exportation. Notre rôle, en tant qu'organe de l'ACIA, est de veiller à ce que des normes de qualité et de transformation soient en place pour assurer une chaîne de responsabilité du bois jusqu'à la source du traitement thermique, ce qui rend le bois sécuritaire pour fabriquer ces palettes certifiées.

En fin de compte, tout ce processus vise à faire en sorte qu'il y ait des emballages en bois pour assurer le transport des produits, car c'est un moyen de transport de choix.

**M. Tony Baldinelli:** Merci.

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** C'est tout.

Nous passons maintenant à M. Sidhu, pour cinq minutes.

**M. Maninder Sidhu:** Merci, monsieur le président.

À propos des corridors commerciaux et des chaînes d'approvisionnement, notre gouvernement reconnaît l'importance que revêtent des chaînes d'approvisionnement efficaces pour notre pays. Elles sont importantes pour la croissance et pour permettre aux entreprises d'atteindre les marchés mondiaux. C'est pourquoi nous avons investi plus de 4 milliards de dollars dans près de 130 projets à l'échelle du pays.

Nous avons entendu de nombreuses recommandations de la part des députés qui sont ici aujourd'hui.

Si vous pouviez choisir une priorité clé, quelle serait-elle en ce qui concerne les goulots d'étranglement dans la chaîne d'approvisionnement?

Nous pouvons commencer à droite de la table et passer à gauche.

**Mme Lora Smith:** Ce serait de mettre un terme aux l'abrogation des manœuvres interrégionales. La formule a déjà été essayée, mais elle a échoué, ce qui a eu un effet paralysant sur les investissements.

Nous voulons investir davantage. Nous voulons croître et soutenir nos clients dans la durée.

**M. Scott Geffros:** Revenons sur la dernière question, celle sur les normes phytosanitaires. Je me dis que le plus urgent est de pouvoir compter sur les emballages en bois. Nous devons nous assurer que notre programme national fonctionne de manière à ce que nous puissions expédier des produits en toute sécurité aux quatre coins du monde. Nous ne pouvons pas faire du contrôle des vermines à l'étranger, ce qui nuit à la capacité de nos exportateurs d'utiliser nos produits.

J'estime que nous devons vraiment être très dévoués ici au Canada pour nous assurer que notre programme national de produits du bois traités à la chaleur est bien financé et fonctionne bien.

● (1725)

**M. Jasmin Guénette:** Nous cherchons à faire en sorte que les infrastructures essentielles soient disponibles en permanence pour que nos membres puissent expédier ou recevoir des marchandises en tout temps.

Ce serait notre première recommandation.

**M. Stephen Laskowski:** Pour ma part, je dirai ceci. Qu'il s'agisse du nouvel organisme chargé de la chaîne d'approvisionnement ou de l'ASFC, il faut déterminer quelles sont les priorités en matière d'efficacité et de commerce. Trop souvent, tout n'est qu'une question d'argent. C'est la vie, sauf que ce sont tous des investissements. Tout le monde autour de cette table — représentants de l'industrie comme politiciens — dit que nous sommes une nation commerçante, et nous le sommes parce que nos ancêtres ont investi dans tous les moyens nécessaires à cette fin. Nous ne devons pas perdre cela de vue. Nous devons donc continuer d'investir et d'insister, autour de cette table, pour que — au moment du budget des deux ministères et du budget principal — le commerce international et le commerce intérieur soient une priorité et que nous puissions prendre d'autres décisions de dépenses par la suite.

**M. Jamie Deith:** Je pense que les goulots d'étranglement sont dus à des entraves au commerce interprovincial et à des incohérences dans les politiques de réglementation dans les différentes régions. Ce sont probablement les plus grands obstacles à l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement.

**M. Maninder Sidhu:** Passons au témoin en visioconférence.

**M. Jean Simard:** Je dirais qu'il faudrait chercher à assurer la libre circulation des marchandises entre le Canada et les États-Unis. Ces marchandises sont essentielles pour de nombreuses raisons, car elles permettent aux gens de travailler partout au pays. Nous devons donc nous assurer d'alléger le fardeau administratif tout en protégeant l'accès aux marchés sans pour autant mobiliser les infrastructures de façon indue ou sans les paralyser.

**M. Maninder Sidhu:** Merci.

Monsieur Deith, vous avez parlé des capitaux au Canada et de minéraux critiques.

Il y a quelques semaines, j'étais à Whitehorse, au Yukon, où nous avons rencontré de nombreux représentants étrangers venus nous parler de leurs investisseurs de capitaux souhaitant venir au Canada

pour investir dans cet important espace parce que, comme vous le savez, nous sommes en train de bâtir une chaîne d'approvisionnement de véhicules électriques. Le Canada reçoit des milliards de dollars en investissements. Il y a quelques semaines, Honda a annoncé un investissement de 15 milliards de dollars venant du Japon pour la construction de quatre usines et la création de 4 000 emplois de plus chez nous.

Le Canada est le seul pays de l'hémisphère occidental à posséder tous les éléments pouvant être intégrés dans une batterie, de sorte que de nombreux pays s'intéressent à ce que nous avons ici. Quand on parle de capitaux étrangers, quels pays s'intéressent le plus à nous?

**M. Jamie Deith:** Je peux dire que nous n'avons pas manqué de capitaux pour la construction des usines et de certaines installations de fabrication intermédiaires qui alimentent ces usines. En revanche, on constate un grave manque de capitaux quand on remonte la chaîne d'approvisionnement de deux ou trois niveaux, jusqu'au stade de l'extraction. Personnellement, j'estime que cette situation va nous porter tort, parce qu'il faut beaucoup plus de temps pour lancer un projet minier et ouvrir une mine que pour bâtir une usine de batteries. Nous allons donc nous trouver à construire des usines de batteries sans avoir quoi que ce soit à nourrir.

Pour ce qui est de l'intérêt manifesté par d'autres pays, à l'expérience, je dirais que ce sont les investisseurs chinois qui ont manifesté le plus grand intérêt, mais durant un temps seulement. Je n'aime pas dire que les Chinois ont été les premiers à démontrer leur intérêt à investir dans des projets miniers au Canada, mais je suppose qu'ils avaient de l'expérience et qu'ils estimaient logique de continuer à le faire.

Pour bon nombre de ces minéraux, comme l'or ou le cuivre, il n'y a pas de gros joueurs. On ne trouve pas vraiment non plus de sources gigantesques de capitaux internationaux et multinationaux susceptibles d'intervenir et de donner le coup d'envoi dans ce domaine. Donc, si vous vous posez la question de savoir pourquoi on constate un manque de capital, je dirais que certains facteurs interviennent.

● (1730)

**Le vice-président (M. Kyle Seeback):** Ça y est, nous sommes vraiment au terme du temps alloué. J'éprouve tellement de plaisir que j'adorerais pousser jusqu'à 18 heures, mais je ne pense pas avoir l'appui de la salle.

J'ai quelques rappels à faire au Comité. Le 21 mai, le Comité commencera son étude sur l'importation de fruits de mer. Nous continuerons le 23. Je vous rappelle enfin que la date limite de remise des listes de témoins pour cette étude est le mardi 14 mai à midi.

Merci à tous nos témoins d'être venus aujourd'hui. Vous nous avez fourni beaucoup de renseignements précieux.

Sur ce, je lève la séance.







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>