



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

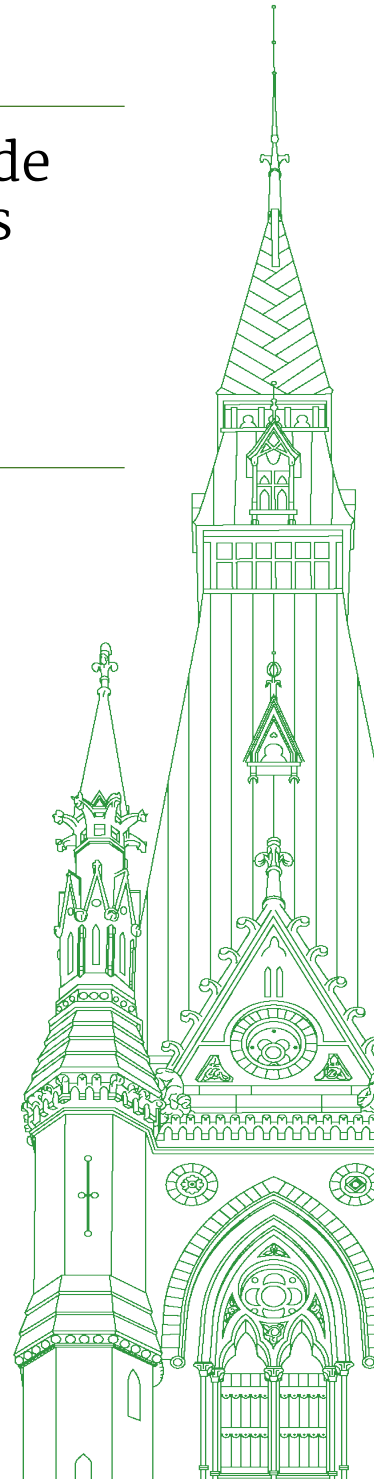
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 026

Le lundi 23 mars 2026

Président : Peter Schiefke



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

Le lundi 23 mars 2026

• (1100)

[Traduction]

Le président (Peter Schiefke (Vaudreuil, Lib.)): La séance est ouverte.

Bienvenue à la 26^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'article 108(2) du Règlement et aux motions adoptées par le Comité le jeudi 18 septembre 2025 et le jeudi 11 décembre 2025, le Comité reprend son examen de l'évolution du contexte relatif aux camionneurs au Canada.

La séance d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément au Règlement.

J'aimerais maintenant formuler quelques observations à l'intention de nos témoins et des membres de notre comité.

Veillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Si vous participez à la séance par vidéoconférence, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour activer votre micro, et veuillez mettre votre micro en sourdine lorsque vous ne vous exprimez pas. Si vous utilisez l'application Zoom, vous pouvez sélectionner au bas de votre écran le canal d'interprétation qui vous convient parmi les suivants: le parquet, le français, l'anglais. Si vous êtes présent dans la salle, vous pouvez utiliser l'écouteur et sélectionner le canal souhaité.

Je vous rappelle que toutes les observations doivent être adressées à la présidence.

Chers collègues, avant d'accueillir les témoins de notre premier groupe d'experts d'aujourd'hui, je tiens, au nom de tous les membres du Comité, à prendre un moment pour adresser nos condoléances aux familles des deux pilotes d'Air Canada qui ont tragiquement perdu la vie hier au cours de l'incident qui est survenu à l'aéroport LaGuardia, ainsi qu'à exprimer notre soutien et nos prières à toutes les personnes qui ont été blessées ou touchées par ce tragique incident.

Nous accueillons aujourd'hui Peter Verleysen qui témoigne à titre personnel. Nous recevons également des représentants de Postes Canada, notamment Doug Ettinger, président-directeur général, et Alexandre Brisson, chef de l'exploitation.

Je tiens à vous souhaiter à tous les trois la bienvenue à la séance d'aujourd'hui. Je vous remercie à l'avance de la contribution que vous apporterez à l'étude très importante que nous menons en ce moment.

Nous allons commencer l'audition des déclarations préliminaires d'aujourd'hui en vous donnant la parole, monsieur Verleysen. Vous disposez de cinq minutes, monsieur.

Peter Verleysen (à titre personnel): Merci beaucoup.

J'aimerais remercier le Comité de m'avoir invité à participer à la séance. Je tiens également à remercier M. Philip Lawrence pour le travail qu'il a accompli pour notre famille.

Avant d'entrer dans les détails concernant notre famille, j'aimerais que vous vous mettiez tous à la place de notre famille. Réfléchissez à la manière dont vous auriez géré cette situation. Je veux que vous preniez conscience de la durée de cette épreuve, du manque de soutien que nous offrent les lois actuelles et de l'absence totale d'espoir d'obtenir justice.

Permettez-moi de vous raconter l'histoire de ma sœur, Gail Verleysen.

Le 10 septembre 2021, Gail s'est rendue à son travail, dans un ranch de l'Alberta. C'était son métier, mais surtout, c'était sa passion. On lui a demandé d'aller réparer une clôture dans un ranch voisin. Elle a chargé un véhicule côte à côte et un enfonce-pieux à remorquer derrière son véhicule.

Elle s'était engagée sur la route lorsqu'un convoi de deux camions de transport est arrivé derrière elle. Le premier camion n'a ni ralenti ni dévié pour la dépasser. Ce camion a percuté le véhicule de Gail et causé sa mort. Le deuxième camion, qui était équipé d'une caméra de tableau de bord, a été en mesure de ralentir et de s'arrêter avant d'atteindre le lieu de l'accident.

L'accusé a été mis en examen quelques mois plus tard, et c'est à ce moment-là qu'a commencé la pagaille qui n'a toujours pas pris fin. Nous avons constaté que l'accusé, qui n'arrivait pas à décider s'il allait plaider coupable ou non, a fait perdre un temps considérable au tribunal. Pas moins de 12 comparutions devant le tribunal ont été nécessaires avant qu'une audience préliminaire ne soit ordonnée. Même si le procès ne nous a pas permis d'obtenir autant de renseignements que nous l'espérons, nous avons respecté la procédure.

Nous avons appris que l'accusé avait enfoncé complètement l'accélérateur et ne l'avait relâché qu'une seconde avant la collision. En fin de compte, le juge a ordonné la tenue d'un procès en bonne et due forme. Il a déclaré ne pas comprendre la raison pour laquelle quelqu'un pourrait foncer délibérément sur un véhicule ou un objet.

La date du procès avait été fixée à janvier 2024. Nous avons enfin l'impression que nous allions pouvoir tourner la page. Quelques mois plus tard, nous avons reçu un avis qui nous informait que l'accusé ou son avocat devait participer à un autre procès et qu'il fallait fixer une nouvelle date. Le procès a donc été reporté à janvier 2025. Au début de 2025, nous avons reçu un nouvel avis qui annonçait un nouveau report.

Lors de l'audience, nous avons appris que l'accusé avait quitté le pays et ne pouvait donc pas comparaître devant le tribunal. Nous avons également appris qu'il séjournait au Canada grâce à un visa et que ce visa et son passeport avaient expiré. L'accusé était rentré en Inde en décembre 2024.

En janvier 2025, le juge a ordonné l'extradition de l'accusé, et il a lancé à son encontre un mandat d'arrêt valable sur tout le territoire canadien. Jusqu'à maintenant, les formalités d'extradition n'ont toujours pas été finalisées. L'avocat de l'accusé a déclaré que ce dernier reviendrait dès qu'il aurait obtenu un nouveau passeport, ce qui prendrait environ neuf mois. Cependant, il n'est toujours pas de retour. Nous n'avons reçu aucune nouvelle concernant son retour ou une tentative de sa part de régler cette affaire.

Je demande donc au Comité de prendre des mesures concernant plusieurs aspects de cet enjeu.

Les familles des victimes, comme la nôtre, méritent que les procédures judiciaires aboutissent plus rapidement. Nous vous demandons de veiller à limiter les retards afin que les victimes puissent obtenir un règlement plus rapide de l'affaire au sein du système de justice pénale. De plus, nous avons le droit de savoir comment Gail est décédée. Cependant, on nous cache toujours cette information, et cela comprend le rapport d'autopsie de Gail.

Alors, je vous demande de proposer une mesure législative visant à retirer son passeport à toute personne mise en examen, afin d'éviter des situations comme celle que nous vivons. Nous vous demandons aussi d'envisager le recours à de nouvelles technologies, telles que les caméras qui font face aux conducteurs, afin que les enquêteurs puissent obtenir plus rapidement des renseignements sur un accident. Nous demandons que les personnes mises en cause dans des accidents ayant entraîné des blessures graves ou un décès assument leurs responsabilités financières de manière raisonnable. Nous avons appris que tant les entreprises que les conducteurs comptent sur les compagnies d'assurances pour faire valoir leurs droits en matière de recours civil.

Pour finir, je vous invite à prendre un moment pour discuter de cet enjeu avec vos collègues, à collaborer avec le ministère de la Justice et le procureur général, et à militer en faveur d'une refonte en profondeur du système. Le système actuel relègue les victimes au second plan et ne fait rien pour leur permettre de tourner la page. Au contraire, il les oblige à endurer ce qui leur semble être des années d'une procédure interminable.

Notre famille n'a plus aucun espoir que justice lui soit rendue, ni même qu'un procès aboutisse un jour. Cela devrait préoccuper chacun de vous.

Je vous remercie de votre attention, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Verleysen.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Ettinger.

Vous disposez de cinq minutes pour faire votre déclaration préliminaire, monsieur.

Doug Ettinger (président-directeur général, Société canadienne des postes): Bonjour, monsieur le président.

[Français]

Bonjour à tous.

Je m'appelle Doug Ettinger. Je suis le président-directeur général de Postes Canada. Mon collègue Alexandre Brisson est avec moi. Il est notre chef de l'exploitation.

• (1105)

[Traduction]

Tout d'abord, j'aimerais vous dire que nous vous sommes reconnaissants du travail important que vous et tous les membres du Comité accomplissez ici, pour l'industrie et tous les Canadiens.

Comme vous le savez, nous vous avons transmis des renseignements à l'avance dans le cadre de votre étude, et nous sommes ici aujourd'hui pour vous aider de notre mieux à cet égard.

D'entrée de jeu, je tiens à dire clairement que Postes Canada n'emploie aucun entrepreneur au rabais du type « Chauffeur inc. ».

[Français]

Postes Canada n'emploie pas de chauffeurs au rabais.

[Traduction]

En fait, comme vous l'entendrez aujourd'hui, il n'y a pas de place pour le modèle « Chauffeur inc. » à Postes Canada, et nous sommes en faveur de tout changement réglementaire visant à éliminer ce modèle au Canada.

Étant l'un des plus importants acheteurs de biens et de services au pays, Postes Canada a la responsabilité d'effectuer des contrôles d'approvisionnement rigoureux. Nos processus d'approvisionnement sont équitables, ouverts et transparents, ce qui permet de garantir que nos fournisseurs agissent avec intégrité et conformément à toutes les lois et les règlements applicables. Tous les fournisseurs qui font affaire avec Postes Canada doivent se conformer à notre Code de conduite des fournisseurs ainsi qu'aux modalités de leurs conventions. Ces conventions énoncent clairement un engagement à se conformer aux lois et aux pratiques commerciales en matière de sécurité, d'intégrité et d'éthique. Par exemple, les entrepreneurs doivent s'assurer que toutes les installations, les équipements et les pratiques opérationnelles respectent nos normes de sécurité. Ils doivent aussi protéger le courrier et les biens, et souscrire bien sûr aux assurances nécessaires. Ces conditions sont essentielles pour faire affaire avec nous.

Il est tout aussi essentiel de faire en sorte que nos conditions soient remplies. Nos conventions avec les fournisseurs nous donnent le droit d'effectuer des vérifications en tout temps et d'avoir un accès complet à leurs dossiers, leurs installations et leurs véhicules, et nous exerçons ce droit. De plus, nous faisons appel à des tiers qui se spécialisent dans la validation permanente des exigences contractuelles auprès des fournisseurs. Ils vérifient le respect de conditions essentielles, comme le fait de disposer de l'attestation de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail de l'entrepreneur, d'une police d'assurance des transporteurs routiers, de crédit et d'autres renseignements. Cette approche découle d'une consultation sérieuse avec les principales sociétés canadiennes du secteur des transports. Et en cas de violation d'une convention de fournisseur, nous avons le droit de prendre les mesures qui s'imposent, y compris le fait de résilier la convention sans autre obligation.

Comme vous le savez, dans le secteur des transports, il n'est pas rare que les fournisseurs retiennent les services de sous-traitants pour répondre à la demande et aux exigences du service. À Postes Canada, nos fournisseurs sont toujours tenus de respecter toutes les exigences contractuelles, y compris en s'assurant que tous leurs sous-traitants se conforment aux modalités de la convention et à toutes les lois applicables. Cela comprend, sans toutefois s'y limiter, le respect de toutes les exigences en matière de droit et de sécurité, et l'assurance que les travailleurs reçoivent une formation appropriée, sont bien supervisés et font l'objet de vérifications.

L'un des derniers points que j'aimerais faire valoir — et qui est très important —, c'est que la santé et la sécurité sont notre priorité absolue. C'est la première de l'ensemble des responsabilités que nous assumons. La santé et la sécurité sont non négociables à Postes Canada, et pas seulement pour nos employés. Tous les transporteurs qui exercent des activités en notre nom sont tenus d'accorder la priorité à la santé et à la sécurité. En fait, nous avons une politique de tolérance zéro à l'égard des fournisseurs qui commettent de graves violations de la sécurité routière. Ils ne bénéficient pas d'une deuxième chance.

[Français]

En matière de sécurité, nous ne donnons pas de deuxième chance.

[Traduction]

Nous nous attendons à ce que nos fournisseurs surveillent étroitement leurs sous-traitants, la sécurité étant une priorité absolue. Nous n'avons connaissance d'aucune pratique de type « Chauffeur inc. » dans notre réseau, mais nous avons suivi les discussions du Comité, et nous serons bien entendu heureux d'examiner toute preuve de pratiques de ce genre. Comme je l'ai indiqué plus tôt, nos processus sont rigoureux, et nous cherchons constamment à les améliorer. Alors, si vous croyez qu'une allégation d'inconduite doit être portée à notre attention, nous mènerons une enquête immédiatement, conformément à notre pratique.

En conclusion, je peux vous assurer que Postes Canada n'applique pas le modèle de transport au rabais « Chauffeur inc. », et nous mettons en œuvre une approche rigoureuse pour veiller à ce que cela ne change pas. Nous allons continuer d'accorder la priorité à la sécurité des conducteurs et d'appliquer des pratiques responsables et éthiques à l'échelle de l'entreprise et de nos services contractuels.

• (1110)

Le président: Je vous remercie, monsieur Ettinger.

Nous allons amorcer nos séries de questions d'aujourd'hui en donnant la parole à M. Lawrence pendant six minutes.

Philip Lawrence (Northumberland—Clarke, PCC): Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, nous souhaitons nous joindre à vous pour adresser notre soutien et nos prières aux victimes du tragique incident survenu à l'aéroport LaGuardia. Nous présentons nos sincères condoléances aux familles des personnes décédées, et nous adressons notre soutien, nos prières et nos vœux de prompt rétablissement à ceux qui sont en convalescence.

Mes questions vous sont destinées, monsieur Verleysen. Je vous suis reconnaissant des remerciements que vous m'avez adressés au début de votre intervention, mais je dois avouer avoir le sentiment

de vous avoir laissé tomber, en tant que député de votre circonscription. J'ai l'impression que plusieurs gouvernements, tant provincial que fédéral, vous ont laissé tomber, vous et votre famille. J'aimerais que vous commenciez par nous parler un peu de votre sœur, du genre de personne qu'elle était et de ce que nous avons perdu.

Peter Verleysen: Nous avons perdu une jeune femme de 30 ans qui était très engagée dans la vie communautaire. Elle animait des clubs 4-H. Elle a joué un rôle moteur dans le développement de la communauté des ranchs ainsi qu'après des jeunes de la région. Elle s'investissait chaque jour pour apporter sa contribution à la société. Elle travaillait jour et nuit pour y parvenir.

Philip Lawrence: Merci.

Passons maintenant à l'accident tragique qui est survenu ce jour-là, afin que tout le monde comprenne bien ce qui s'est passé. D'après ce que vous avez entendu lors du procès, vous avez compris qu'essentiellement, le camionneur n'a même pas ralenti. Le camion de transport a embouti un véhicule côte à côte.

Pour ceux qui ne connaissent pas ce type de véhicule, ou peut-être pour ceux qui regardent nos délibérations depuis leur domicile, un véhicule côte à côte est un peu plus grand qu'un VTT. Un énorme camion de transport a percuté un véhicule côte à côte pratiquement sans ralentir.

Peter Verleysen: C'est exact. Oui. Elle n'avait aucune chance de s'en sortir.

Cet accident n'était pas inévitable. L'audience préliminaire nous a permis d'avoir un aperçu de la reconstitution de l'accident, même s'il n'était pas complet. La boîte noire a révélé que le camionneur n'a relâché l'accélérateur qu'une seconde avant la collision.

Philip Lawrence: Au cours de la procédure judiciaire — dont vous avez souligné les nombreux délais —, vous n'avez reçu que très peu d'informations. Par exemple, avez-vous reçu des informations concernant les qualifications du camionneur ou d'autres renseignements de ce genre?

Peter Verleysen: Aucune de ces informations ne nous a été communiquée. Lorsque le procès a commencé, nous espérions en apprendre davantage à ce sujet, mais nous n'avons toujours rien appris.

Philip Lawrence: Cette personne a ensuite quitté le pays parce que son passeport allait expirer. Est-ce exact?

Peter Verleysen: Oui, tout comme son visa de travail. Il était au Canada grâce à un visa de travail.

Philip Lawrence: Il se trouve actuellement à l'étranger, et la procédure judiciaire ne pourra reprendre qu'à son retour dans notre pays. Est-ce exact?

Peter Verleysen: C'est exact.

Philip Lawrence: Les procédures d'extradition ont-elles été engagées pour ramener cet homme au Canada afin qu'il y soit jugé?

Peter Verleysen: On nous dit que le processus a été entamé. La demande a été transmise à la GRC en Ontario. Cela fait probablement près d'un an qu'elle est entre leurs mains, à présent. Très franchement, nous ne comprenons pas ce que cette demande pourrait bien contenir, à ce stade, pour que le processus exige autant de temps.

Philip Lawrence: Vous a-t-on donné une quelconque garantie qu'il reviendra dans six mois, dans un an, dans deux ans ou dans dix ans?

Peter Verleysen: Il avait déclaré devant le tribunal qu'il allait obtenir un nouveau passeport et revenir, et que cela prendrait neuf mois. Bien plus de neuf mois se sont écoulés depuis ce temps. Cette déclaration a été faite il y a presque un an, et il n'est toujours pas là.

Philip Lawrence: Wow.

Je voudrais revenir sur la question de la sécurité afin que tous soient conscients des dangers qui les guettent sur nos routes. Après l'accident, son permis a-t-il été immédiatement suspendu? A-t-il cessé de conduire? Racontez-moi ce qui s'est passé.

Peter Verleysen: Non, il a continué de conduire. En fait, nous avons appris qu'il avait déménagé dans une autre province afin d'entrer au service d'une autre entreprise. Il était ici, en Ontario, avant de quitter le pays.

Philip Lawrence: Compte tenu de la perte que votre famille a subie, que vous avez ressentie et que vous continuerez de ressentir jusqu'à la fin de vos jours, avez-vous l'impression qu'on vous a laissé tomber dans le cadre de la procédure judiciaire?

Peter Verleysen: J'ai tout à fait cette impression. Aucun système ne prend en compte la situation de la victime. Tout ce qui concernait l'accusé a été privilégié par rapport à la situation de la victime. Nous sommes restés sans autopsie et sans véritable détermination des causes de son décès.

• (1115)

Philip Lawrence: En ce qui concerne l'extradition de cette personne, qui, je dois le dire, cherche manifestement à échapper à la justice, avez-vous le sentiment que le système d'immigration vous a laissé tomber?

Peter Verleysen: Oui. Tout d'abord, je pense qu'il n'aurait pas dû être autorisé à monter à bord d'un avion pour quitter le pays. De plus, quels types de qualifications lui ont permis de le faire? Pourquoi a-t-il peur de prouver son innocence s'il possède ces qualifications?

Philip Lawrence: Enfin, le fait qu'il ait pu reprendre le volant presque immédiatement après cet accident et qu'il ait pu reprendre la route simplement en changeant d'employeur dans différentes provinces a-t-il miné votre confiance dans la sécurité routière au Canada?

Peter Verleysen: Oui. Quand je suis au volant, je fais très attention lorsque je croise d'autres conducteurs et j'observe leur façon de conduire. Je suis sûr que la plupart des membres du Comité font de même lorsqu'ils sont à l'extérieur.

Philip Lawrence: Merci beaucoup pour votre témoignage d'aujourd'hui. Je sais que ça n'a pas dû être facile pour vous. Je vous présente mes sincères condoléances, et j'espère que cette tragédie pourra être source de changement.

Merci beaucoup, monsieur Verleysen.

Le président: Merci.

La parole est maintenant à M. Lauzon.

[Français]

Vous avez la parole pour six minutes.

[Traduction]

Stéphane Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation, Lib.): Je vais poser mes questions en français, si vous le voulez bien, messieurs Ettinger et Verleysen.

[Français]

Monsieur Verleysen, je suis vraiment désolé de la perte d'un membre de votre famille.

Nous avons tous à cœur l'amélioration du système. Nous avons écouté votre témoignage qui portait sur plusieurs thèmes et sur des recommandations. Vous avez parlé de l'augmentation des dispositifs de sécurité, des caméras, de la révision des lois et des règlements et de la qualification, et ainsi de suite. Nous sommes prêts, nous sommes là pour trouver des solutions, pour travailler avec les provinces et les territoires. Nous savons que la qualification relève de la compétence des provinces et des territoires. Nous sommes donc prêts à faire des recommandations.

Nous avons rencontré plusieurs témoins qui nous ont parlé du processus pour l'obtention des permis. Ils nous ont aussi parlé des irrégularités, surtout pour ce qui est du partage de l'information. Vous avez mentionné le fait que vous manquez d'information. Ce que nous avons entendu des témoins, c'est qu'il y a un manque d'information partout dans les provinces et les territoires pour échanger l'information sur les chauffeurs fautifs. Pensez-vous que le Comité devrait se pencher davantage là-dessus?

[Traduction]

Peter Verleysen: Je pense que le Comité devrait se pencher davantage sur cette question, mais c'est vous qui détenez le pouvoir au niveau fédéral. Demandez aux provinces de rendre des comptes. Nous ne disposons pas de ces renseignements. Nous n'avons jamais su comment Gail est décédée.

[Français]

Stéphane Lauzon: Dans vos recommandations, vous proposez que le gouvernement fédéral mette en place un modus operandi pour qu'il y ait une redevance des provinces à venir au fédéral.

Je comprends mal comment on pourrait changer le système selon ce que vous recommandez. Il faudrait mettre en place des lois, des règlements pour que les entreprises prennent leurs responsabilités et qu'elles ne donnent pas des contrats individuels à des chauffeurs travaillant sous le modèle « Chauffeurs inc. ». Ce serait déjà un bon pas. Nous avons retiré le formulaire T4A, ce qui est déjà un bon pas en avant.

Avez-vous d'autres recommandations à nous faire pour augmenter la responsabilité des entreprises pour qu'elles deviennent à la fois plus prudentes et plus diligentes?

[Traduction]

Peter Verleysen: Je pense que, oui, vous pourriez imposer certaines mesures de gestion aux provinces, mais vous devez également responsabiliser l'ensemble du système, tant les entreprises que les conducteurs. Nous constatons un manque de responsabilisation de la part des deux parties.

Revenons-en à l'aspect civil. Nous traitons avec la compagnie d'assurances. Nous ne traitons pas avec cette entreprise. Personne ne voit son assurance réduite suite à ces situations. Nous devons trouver un moyen de responsabiliser ces personnes vis-à-vis de leur système, car tous les autres systèmes, dans bien d'autres domaines et dans d'autres secteurs, ont mis en place des amendes et des règlements pour ce genre de situation. La norme n'est pas la même ici.

• (1120)

[Français]

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur Verleysen. Je me joins à toute l'équipe pour vous offrir nos condoléances à la suite de la perte de cette membre de votre famille.

Monsieur Ettinger, comme le temps file très rapidement, je vous demanderais d'être bref.

Vous avez été clair. Vous avez mentionné à maintes reprises que Postes Canada n'a aucun recours au modèle « Chauffeurs inc. ». Dans le cadre de cette étude, nous sommes allés rencontrer des compagnies sur le terrain, et elles nous ont dit qu'elles ne connaissent pas trop le processus d'embauche de sous-traitants. Comment pouvez-vous vous assurer que Postes Canada n'a pas un quelconque lien avec des chauffeurs au rabais pour faire ses livraisons? Comment pouvez-vous nous assurer de ça?

[Traduction]

Doug Ettinger: Merci. C'est une excellente question.

En tant que président-directeur général, il m'incombe de veiller à ce que nous disposions des processus adéquats et des mécanismes de contrôle appropriés. Nous achetons pour deux milliards de dollars de biens et de services partout au Canada.

Je tiens tout d'abord à préciser que notre processus d'approvisionnement est rigoureux et complet. Ce processus est solide, transparent et équitable. En ce qui concerne les services de transport, nous comptons plus de 300 prestataires et environ 800 contrats. Nous prenons la sécurité très au sérieux; vraiment.

Chauffeur inc. ne travaille pas avec Postes Canada pour plusieurs raisons essentielles.

Tout d'abord, nous disposons d'un code de conduite des fournisseurs — disons qu'il s'agit de la première étape — auquel les prestataires potentiels doivent se conformer. Il s'agit de règles, de lois, de règlements, de politiques relatives au personnel, etc.

Deuxièmement, nous disposons de nos propres accords, dont les conditions générales ont été élaborées et intégrées au fil de plus de 20 ans de collaboration étroite avec Transports Canada. Nous interagissons constamment avec eux. Nos accords sont très stricts en ce qui concerne les exigences techniques, la flotte, les chauffeurs, la formation et la sécurité.

Si ces deux conditions ne sont pas remplies, nous ne passons même pas à l'étape suivante. Ils sont alors exclus de la procédure.

Pour finir, je tiens à souligner que nous disposons d'un processus d'audit très rigoureux. Nous procédons à un audit de toutes les entreprises et de toutes les activités. L'année dernière, nous avons réalisé près de 1 500 audits et pris des mesures à la suite de 650 d'entre eux. Nous avons exclu 17 conducteurs et remplacé 12 lignes par d'autres services.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ettinger.

[Français]

Merci, monsieur Lauzon.

La parole est maintenant à M. Barsalou-Duval pour six minutes.

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

Je remercie les témoins parmi nous aujourd'hui.

Monsieur Verleysen, je vous offre, ainsi qu'à toute votre famille, mes sincères condoléances pour le décès de votre sœur. J'espère que nous allons arriver à faire bouger les choses de façon à ce que ce genre de situation se reproduise le moins souvent possible. Nous savons que ça peut arriver quand même, mais nous ne souhaitons ça à personne.

Monsieur Ettinger, vous avez été invité à deux reprises par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités à témoigner. Après deux refus, il a fallu que nous vous envoyions une sommation à comparaître. Si j'étais à votre place et que je constatais qu'on insiste pour que je vienne témoigner devant le Comité, je me poserais des questions. Je me dirais que la raison pour laquelle on m'invite est peut-être importante. Si on insiste, c'est qu'il y a peut-être une bonne raison.

Je dois vous avouer que ça fait dix ans que je suis député, et qu'en dix ans sur la Colline, je n'ai jamais vu qu'une société d'État refuse de témoigner. Présentement, on gave Postes Canada de fonds publics et on vous maintient à flot avec l'argent des contribuables. Je trouve absolument inacceptable que vous refusiez de venir vous expliquer, de rendre des comptes, et qu'il ait fallu vous forcer à être ici.

Ne trouvez-vous pas ça honteux que nous ayons eu besoin de vous forcer à témoigner aujourd'hui?

[Traduction]

Doug Ettinger: Je n'ai pas entendu la dernière partie, mais merci.

Oui, ce comité est très important et il accomplit un excellent travail en matière de sécurité. Nous soutenons pleinement tout renforcement de la réglementation qu'envisageraient ce comité et le gouvernement. En fait, nous nous en réjouissons. Le modèle de Chauffeur inc. n'a pas sa place au Canada, point final. Nous ne croyons pas en ce modèle. Nous voulons qu'il disparaisse partout au Canada.

Veillez m'excuser de ne pas avoir pu être présent lors des précédentes réunions. Nous avions des empêchements, mais nous sommes ravis d'être ici aujourd'hui pour apporter notre aide. Nous vous avons fourni des lettres et des renseignements généraux, et je pense que nous avons communiqué des renseignements sur tous les fournisseurs auxquels nous avons fait appel ces 10 dernières années.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: J'entends vos excuses, mais il ne demeure pas moins inacceptable qu'il ait fallu vous forcer à comparaître aujourd'hui.

Dans les messages que nous avons reçus au Comité, ainsi que dans le témoignage que vous nous avez livré jusqu'à présent, vous avez mentionné le fait que Postes Canada ne participe pas au modèle « Chauffeurs inc. » et qu'elle n'emploie pas de chauffeurs au rabais. À mon sens, donner des contrats à de tels chauffeurs équivaut quand même à une forme de participation. Puis, à titre de société d'État, vous avez un devoir d'exemplarité. On s'attend à ce que vous ayez des agissements irréprochables. À la place, en fait, on constate que vous récompensez des compagnies qui défient nos lois.

N'êtes-vous pas responsable de ça? Aujourd'hui, j'ai l'impression que vous dites ne pas être coupable, et que vous n'avez rien à voir avec tout ça.

• (1125)

[Traduction]

Doug Ettinger: Nous sommes fermement convaincus de l'importance de la sécurité. C'est la priorité absolue de notre entreprise, non seulement pour nos employés, mais aussi pour les sous-traitants et les transporteurs qui travaillent pour notre compte.

Encore une fois, nous sommes là pour vous aider. Au Canada, nous donnons l'exemple, et c'est un exemple très important, grâce à nos procédures rigoureuses, à nos conditions générales et au contrôle très strict que nous exerçons sur tous les transporteurs avec lesquels nous travaillons.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Monsieur Ettinger, avez-vous lu *La Presse* du 9 février dernier? Avez-vous lu les rapports selon lesquels plus de 25 entreprises, chez vous, auraient utilisé le modèle « Chauffeurs inc. » et des chauffeurs au rabais?

[Traduction]

Doug Ettinger: Oui, je les ai lus, évidemment. Je les ai trouvés inquiétants. Nous avons contacté toutes les entreprises mentionnées, mais je peux vous assurer que nous ne réalisons aucune activité avec Chauffeur inc. au Canada, point final.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Je trouve ça assez incohérent, comme réponse. Vous dites que vous n'êtes pas impliqué là-dedans, mais vous leur donnez des contrats. J'ai ici des jugements de la cour. Des compagnies ont été nommées. Il a été prouvé qu'elles ont fait de la mauvaise classification, donc qu'elles ont utilisé le modèle « Chauffeurs inc. ».

Pire que ça, j'ai des exemples, si vous n'êtes pas encore convaincu. Je ne vous ai pas entendu dire ça, mais j'ai quasiment l'impression que vous nous dites que ce sont des fausses nouvelles.

Je peux vous donner des noms de compagnies. Autobahn, membre notoire de la Canada Truck Operators Association, qui est le lobby des « Chauffeurs inc. », reçoit des contrats de Postes Canada. BPR Trucking a reçu une sanction de 30 000 \$ d'Emploi et Développement social Canada. Il est interdit à cette entreprise de faire venir des travailleurs étrangers temporaires. Ce n'est pas pour rien. Sim-Tran, ou Simard Transport, qui a eu des contrats chez vous, a fait l'objet d'un redressement de 136 000 \$ par la WSIB, soit la commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail, l'équivalent ontarien de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail du Québec. Un redressement de 136 000 \$, ça veut dire l'équivalent de 3,4 millions de dollars en salaires non déclarés. Ce sont des gens qui, probablement, ont utilisé le modèle « Chauffeurs inc. ». Canada Cartage Diversified, qui a reçu des tonnes de contrats de la part de Postes Canada, a fait l'objet d'un redressement de 161 000 \$ par la WSIB, ce qui équivaut, à peu près, à 4 millions de dollars en salaires non déclarés. Roadies Shunt Services a fait l'objet d'un redressement de 193 000 \$ par la WSIB, ce qui représente 4,8 millions de dollars en salaires non déclarés. Cette entreprise a reçu des tonnes de contrats, même en 2024 et en 2025, de la part de Postes Canada. Daytona Freight Systems en a pour 8,7 millions de dollars en salaires non déclarés.

Vous me dites que toutes ces entreprises n'ont rien à voir avec le modèle « Chauffeurs inc. », alors qu'on a fait des demandes d'accès à l'information, qu'on a obtenu l'information et qu'on a constaté que

toutes ces entreprises avaient fait l'objet de mesures de redressement de la part de la WSIB. Des millions de dollars en salaires ne sont pas déclarés au gouvernement par ces compagnies. Ce sont des compagnies croches que vous financez avec des fonds publics, indirectement. N'êtes-vous pas coupable de cela?

[Traduction]

Doug Ettinger: Encore une fois, merci pour cette information.

Nous disposons d'un système très clair et solide. Je le répète, nous procédons à des audits complets tout au long de l'année, non seulement au sein de notre propre équipe, mais aussi par l'intermédiaire de prestataires externes, qui sont chargés de ces audits. Je n'ai aucune preuve ni aucun élément concret à présenter. Si vous disposez de preuves solides, je serais ravi de revenir sur mes propos dès aujourd'hui, et nous examinerons la question sans tarder. Je vous garantis que nous licencierons toute personne ayant commis des infractions graves dans ce domaine, qui revêt une importance capitale pour les Canadiens.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ettinger.

Nous veillerons à ce que M. Barsalou-Duval vous transmette ces renseignements afin que vous puissiez effectuer ce travail rigoureux après la réunion.

Doug Ettinger: Merci.

[Français]

Le président: Monsieur Groleau, vous avez la parole pour cinq minutes.

Jason Groleau (Beauce, PCC): Merci, monsieur le président.

Je me joins à vous pour offrir mes condoléances aux proches des deux pilotes d'Air Canada. C'était un accident très malheureux.

Monsieur Verleysen, recevez également mes sincères sympathies.

Monsieur Ettinger, je vous remercie d'être ici, ainsi que M. Brisson. Ça fait longtemps que nous vous attendions. Nous avons travaillé très fort pour vous avoir ici.

Je vais poursuivre les propos de mon collègue. Il y a un excellent article de Mylène Crête, de *La Presse*, qui mentionne que vous avez engagé plus de 20 entreprises qui font affaire avec des « Chauffeurs inc. ». Moi, j'ai été assommé d'apprendre qu'une société d'État tournait les coins ronds par rapport à la sécurité sur nos routes. Est-ce que vous cautionnez ça, monsieur Ettinger?

• (1130)

[Traduction]

Doug Ettinger: Merci.

Nous ne faisons aucun compromis en matière de sécurité routière. Notre situation financière est bien connue des Canadiens, mais la sécurité est pour nous un domaine sur lequel nous ne transigeons pas. En effet, si les entrepreneurs parviennent à passer notre processus rigoureux... encore une fois, le code de conduite des fournisseurs, les conditions générales qui sont très strictes pour ce qui est des exigences qui leur sont imposées. Nous en arrivons ensuite à la question du prix. Nous sommes prêts à payer plus cher pour disposer d'un transporteur de qualité. Nous visons une approche équilibrée. Nous veillons d'ailleurs à ce que notre système de passation des marchés soit conçu de cette manière.

[Français]

Jason Groleau: Je comprends ça, mais si on a dû vous envoyer un huissier pour que vous veniez ici, j'imagine qu'il y a des choses que vous ne voulez pas dire. Dans la vie, quand on a des affaires à cacher, on ne veut pas se présenter.

Il s'agit de plus de 25 entreprises. On a des preuves que vous les avez engagées. Mon collègue a des preuves. Qu'est-ce que vous allez faire dans le futur pour que ça n'arrive plus? Il faut que ça n'arrive plus.

[Traduction]

Doug Ettinger: Nous nous sommes penchés sur tout cela

Je sais que cet article a été publié par *La Presse*, mais d'après ce que je peux constater au sein de l'équipe et grâce à tous nos auditeurs, ces renseignements ne sont pas fondés. Nous n'avons jamais adopté le modèle de Chauffeur inc. au Canada, point final, et nous n'avons pas l'intention de le faire.

[Français]

Jason Groleau: Donc, vous avez perdu un milliard de dollars l'année passée et vous me confirmez que vous n'avez pas tourné les coins ronds pour ces chauffeurs au rabais. Même si on a des preuves, vous me dites le contraire.

[Traduction]

Doug Ettinger: C'est exact. Nous n'avons pas encore vu de preuves, mais nous continuons à les rechercher. Nous cherchons constamment à nous améliorer pour que ces situations ne se reproduisent plus.

Je pense que Chauffeur inc. n'a tout simplement pas sa place au Canada, point final. Ce n'est pas acceptable. Les employés doivent être traités avec respect et bénéficier d'une formation adéquate, d'un contrôle et de mesures de sécurité appropriées chaque jour.

S'il existe des preuves — personne ne nous a encore fourni ces renseignements —, dès que nous les aurons, nous mènerons immédiatement une enquête. Comme je l'ai déjà dit, nous mettrons fin à tout contrat avec les transporteurs qui commettent des infractions graves aux règles de sécurité.

[Français]

Jason Groleau: Merci.

J'ai deux questions pour vous qui viennent d'une dame très courageuse qui est venue témoigner ici, Mme Nathalie Poulin, la mère d'Alexandra Poulin, qui est malheureusement décédée dans un grave accident impliquant des « Chauffeurs inc. ». Elle me demande de vous poser cette question en mémoire de sa fille, Alexandra Poulin, et pour la sécurité de tous les usagers sur les routes.

En tant que PDG de Postes Canada, êtes-vous prêt à vous engager aujourd'hui à modifier les critères d'appels d'offres pour que Postes Canada n'accorde plus la priorité au plus bas soumissionnaire et pour que des audits stricts et publics garantissent que chaque entreprise de transport travaillant pour la société d'État, directement ou par sous-traitance, respecte les normes d'emploi et de formation les plus élevées afin d'assurer la sécurité sur nos routes?

[Traduction]

Doug Ettinger: C'est déjà le cas. Nous ne privilégions pas le prix le plus bas. Il est clair que nous ne lésinons pas sur la qualité. En effet, s'ils ne remplissent pas les conditions requises, ne satisfont pas aux exigences techniques strictes ou ne respectent pas le code

de conduite des fournisseurs, ils sont exclus de la phase suivante du processus de passation de marché, étape à laquelle entrent en jeu le prix et d'autres éléments.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous sommes prêts à payer plus pour garantir la qualité et la sécurité. Nous visons une approche équilibrée et créatrice de valeur ajoutée. C'est un aspect essentiel au Canada. Ces pratiques n'ont pas leur place dans l'économie canadienne, point final.

[Français]

Jason Groleau: Merci.

Quel est le processus que vous adoptez? Vous me dites que vous n'engagez pas ces compagnies directement. Toutefois, les compagnies que vous engagez, elles, engagent des compagnies. C'est ça, le problème. Quels sont vos outils pour combattre ça?

Alexandre Brisson (chef de l'exploitation, Société canadienne des postes): Il y a plusieurs façons de le faire. Ce que nous contrôlons, c'est notre processus. La façon dont nous faisons les appels d'offres est extrêmement structurée. Après ça, il est important que nous nous validions en nous demandant si nous sommes capables de prouver sur le terrain que nous avons un processus très étanche pour faire affaire avec de nouvelles compagnies. Ce que nous faisons, c'est que tous les camionneurs qui viennent sur la propriété de Postes Canada font l'objet d'audits qui sont extrêmement détaillés. Que ce soit un fournisseur qui est directement lié par contrat à Postes Canada ou un sous-traitant, le processus est exactement le même, et la rigueur de l'audit est exactement la même. Nous regardons les activités des camionneurs sur place pour voir s'ils respectent nos normes de sécurité.

• (1135)

Le président: Merci.

Alexandre Brisson: Nous regardons comment ils interagissent avec nos gens. Nous vérifions s'ils portent la veste et si la fermeture éclair de celle-ci est fermée.

Le président: Merci.

Alexandre Brisson: Nous allons même dans la rue pour les observer et pour savoir s'ils respectent la signalisation routière, comme les feux rouges.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Brisson. Malheureusement, il ne reste plus de temps.

Alexandre Brisson: Ça va, merci.

[Traduction]

Le président: Nous passons maintenant à Mme Nguyen.

Madame Nguyen, vous avez la parole. Vous disposez de cinq minutes. Allez-y.

Chi Nguyen (Spadina—Harbourfront, Lib.): Merci, monsieur le président.

Un grand merci aux témoins d'être présents aujourd'hui.

J'aimerais commencer par poser quelques questions à Postes Canada.

Nous avons pris connaissance de cet article et nous connaissons la liste des entreprises, les 25 que vous avez mentionnées. Vous avez pris certaines mesures. Vous avez évoqué votre processus d'audit. J'aimerais en savoir un peu plus sur les mesures que vous avez prises, en tant que dirigeant, après avoir entendu et vu ces nouvelles. Que s'est-il passé avec ces 25 entreprises? Quelles mesures avez-vous prises à cet égard?

Comment pouvons-nous nous assurer, avec les audits externes que vous avez mis en place, que vous avez confiance dans ce système?

Doug Ettinger: Merci. Voilà une autre excellente question.

Lorsque nous avons lu l'article paru dans *La Presse*, nous avons pris contact avec ces entreprises. Aucune d'entre elles ne figure aujourd'hui parmi nos sous-traitants. Nous avons passé la liste en revue.

Encore une fois, aucun incident ni aucune infraction liés à Chauffeur inc. n'ont été signalés au sein de l'écosystème de Postes Canada.

Encore une fois, notre processus est très rigoureux et très exigeant en matière d'audits, comme vient de le dire M. Brisson. Nous les surveillons nous-mêmes, et avec l'aide de nos propres experts indépendants, afin de garantir qu'ils respectent les normes de sécurité que nous exigeons tous.

Chi Nguyen: L'un des enjeux qui reviennent sans cesse dans cette étude est que le rôle de l'éducation incombe en réalité aux provinces. Comment vous assurez-vous que cet aspect fasse partie de votre processus lorsque vous intégrez et recrutez des équipes pour mener à bien ce travail?

Doug Ettinger: Je vais demander à M. Brisson de répondre.

Alexandre Brisson: Je dirais même, de manière plus générale, comme le disait M. Ettinger, que la santé et la sécurité sont primordiales à Postes Canada. Non seulement nous formons nos employés, mais nous formons également nos fournisseurs à nos pratiques et aux règles à respecter dans les locaux de Postes Canada. Nous avons même des étapes concrètes à suivre dans le cadre du processus d'approvisionnement.

Quand nous disons que nous privilégions la qualité plutôt que le prix, cela signifie que vous disposez de programmes de formation. Nous demandons: « Comment faites-vous ceci? Comment assurez-vous que vos chauffeurs conservent leurs qualifications? »

Dès le début, lorsque nous sélectionnons de nouveaux fournisseurs pour gérer nos activités, et jusqu'au moment où ils travaillent régulièrement pour nous, nous contrôlons et testons les chauffeurs et observons leur comportement. Nous nous efforçons de maîtriser tous ces aspects, car, encore une fois, la sécurité est notre priorité absolue.

Nous pouvons toujours nous améliorer, et c'est pourquoi nous restons en contact avec Transports Canada et les principaux acteurs du secteur. Certaines de nos procédures d'audit ont été conçues dans ce but, afin d'intégrer les pratiques exemplaires actuelles du secteur des transports et de continuer d'améliorer nos méthodes de travail.

Dès la première étape et jusqu'à la dernière, nous adoptons une approche très structurée, basée sur la formation et la qualification tout au long du processus.

Chi Nguyen: Quelles ont été les conséquences pour les entreprises avec lesquelles vous avez cessé de travailler? Ont-elles reçu

des amendes? Y a-t-il eu d'autres conséquences? Pouvez-vous nous en parler? Je suis curieuse de savoir.

Alexandre Brisson: Je ne vais pas parler des amendes, mais l'une des choses que nous pouvons faire pour nous améliorer collectivement est de formuler des commentaires. C'est précisément le but de notre processus d'audit. Il y a différentes infractions. Si la fermeture éclair de votre veste n'est pas remontée jusqu'en haut, c'est une infraction. Si vous vous présentez et que votre équipement n'est pas sûr, le problème est tout autre. Il existe toute une gamme d'activités et de conséquences.

Nous estimons qu'il est de notre devoir de fournir régulièrement ces commentaires pour que les fournisseurs puissent s'améliorer. Ceux qui ne respectent pas les priorités en matière de santé et de sécurité sont licenciés.

Chi Nguyen: Merci beaucoup.

Monsieur Verleysen, merci beaucoup d'être parmi nous aujourd'hui. Je vous suis très reconnaissante d'avoir eu le courage de nous faire part de votre histoire. Je suis vraiment navrée pour la perte de votre sœur.

Vous aviez formulé des recommandations quant à l'adoption de nouvelles technologies, etc. Si l'on envisageait de mettre en place un système national obligatoire de partage des données, quels types d'éléments souhaiteriez-vous y voir figurer, par exemple au sujet des polices d'assurances? Quels signes vous indiqueraient que nous faisons notre travail en tant que dirigeants fédéraux?

Peter Verleysen: L'un des signes pourrait être la mise en place d'une base de données nationale répertoriant les infractions, les accidents et ce genre de choses, afin que les nouvelles entreprises qui prennent ces risques en soient mieux informées. En outre, on pourrait peut-être ainsi commencer à mettre en place... ce processus de responsabilisation personnelle.

Encore une fois, notre système tout entier consiste à se renvoyer la balle, et personne n'assume ses responsabilités, à aucun niveau.

• (1140)

Le président: Merci beaucoup.

[Français]

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

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Monsieur Ettinger, j'hallucine quasiment quand je vous entends parler aujourd'hui. C'est comme s'il n'y avait aucune introspection et que tout était parfait chez vous.

Dans le fond, nous vous avons convoqué aujourd'hui parce que nous voulons que vous nettoyez vos écuries, et vous nous dites que vous n'avez pas besoin de le faire, parce que tout est propre. Pourtant, j'ai un jugement, ici, de la Cour suprême de la Colombie-Britannique sur un des transporteurs qui ont été nommés. Ça, probablement que ça ne compte pas non plus.

Les documents de la commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail de l'Ontario, communément appelée la WSIB, pour vous, ça ne compte pas. Il n'y a pas de problème chez vous. Malgré le fait qu'on vous met l'information directement sous le nez, vous continuez de nier qu'il y a un problème.

Monsieur Ettinger, vous êtes en poste depuis mars 2019, soit à peu près en même temps que le phénomène des chauffeurs au rabais a commencé à se répandre partout. Est-ce qu'un ministre vous a déjà interpellé sur cette question? Si oui, quel ministre et combien de fois?

[Traduction]

Doug Ettinger: Merci pour cette question.

Dès le premier jour de mon entrée en fonction, la sécurité a été notre priorité absolue. Partout dans le monde, les entreprises qui accordent la priorité à la sécurité, non seulement pour leurs employés, mais aussi pour leurs fournisseurs, sont indéniablement celles qui réussissent le mieux.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Je vous ai demandé avec quel ministre vous avez eu l'occasion de discuter de ça. Est-ce que des ministres vous ont interpellé?

[Traduction]

Doug Ettinger: Avec tous les ministres... Je veux dire, pour ce qui est de la sécurité...

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Tous les ministres vous ont interpellé sur cette question. Ils sont venus dans votre bureau et vous ont demandé ce que vous faisiez. Est-ce bien ça?

[Traduction]

Doug Ettinger: Pas sur cette question... non.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Non?

[Traduction]

Doug Ettinger: Non, c'est la première fois qu'on aborde ce sujet depuis sept ans que j'occupe ce poste.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: Il n'y a donc aucun ministre qui vous a appelé ou qui a fait des démarches auprès de vous pour vous dire qu'il y avait un problème chez Postes Canada.

[Traduction]

Doug Ettinger: Non, jamais; c'est la première fois qu'on soulève cette question.

[Français]

Xavier Barsalou-Duval: D'accord. Je vous pose la question parce que j'ai ici une lettre datant du 26 septembre 2023 de l'Alliance canadienne du camionnage. Dans cette lettre, qui est adressée au ministre Jean-Yves Duclos, l'Alliance indique qu'il y a un problème majeur chez Postes Canada. Elle dit qu'elle s'est adressée à plusieurs ministres relativement à cette question et qu'elle s'est adressée aussi à Postes Canada, mais qu'elle n'a pas obtenu satisfaction. Elle n'a pas été en mesure d'obtenir de réponses à ses questions ni un règlement du problème.

Ce que vous me dites, grosso modo, c'est que les ministres qui sont passés jusqu'à maintenant n'ont pas fait leur travail parce qu'ils n'ont pas donné suite à cette lettre, tout comme vous, d'ailleurs. Est-ce bien ça?

[Traduction]

Doug Ettinger: Je me contenterai de dire que c'est la première fois qu'on soulève cette question. Si vous disposez d'éléments de preuve solides, auxquels vous accordez toute votre confiance, veuillez nous les transmettre aujourd'hui même et nous les examinerons immédiatement.

Merci.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Merci, monsieur Ettinger.

Monsieur Muys, vous avez la parole. Vous disposez de cinq minutes.

Dan Muys (Flamborough—Glanbrook—Brant-Nord, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins qui sont présents aujourd'hui.

Monsieur Ettinger et monsieur Brisson, vous avez indiqué que vous aviez mené des enquêtes internes au sujet de l'article paru dans *La Presse*, des exemples cités par M. Groleau et M. Barsalou-Duval, ainsi que des allégations qui ont été formulées. Les résultats de ces enquêtes ont-ils été rendus publics?

Doug Ettinger: Non, je ne le pense pas, mais comme toujours dans ce genre de situation, nous prenons ces allégations très au sérieux. Nous n'avons toutefois trouvé aucun élément permettant de les corroborer.

Encore une fois, nous n'avons reçu aucun autre document que l'article que nous avons lu dans *La Presse*. Nous avons effectué un suivi.

J'aimerais beaucoup obtenir des renseignements. Je ne veux pas dire que « j'aimerais » les recevoir... C'est une chose terrible. Si un membre de ce comité ou quelqu'un d'autre dispose de renseignements qui démontrent des infractions, nous prendrons immédiatement des mesures à cet égard. Je vous en donne ma parole.

Dan Muys: Il semble que vous recevrez bientôt des documents à examiner. Aux fins de transparence, vous engagez-vous à rendre publics les résultats de ces enquêtes internes?

Doug Ettinger: Oui, nous assurerons un suivi.

Dan Muys: Vous avez parlé du système rigoureux, robuste et transparent qui est en place. Compte tenu des conclusions de la réunion et de la discussion d'aujourd'hui, quelles étapes vous engagez-vous à suivre pour réévaluer ce système et y apporter des améliorations?

Il semble exister certaines lacunes.

• (1145)

Doug Ettinger: Comme nous en avons discuté, nous estimons que notre processus est robuste et rigoureux. En fait, nous pensons constituer un exemple pour les autres entreprises canadiennes. Nous sommes une société d'État et nous devons donc respecter des normes beaucoup plus élevées que les autres entreprises. Ce n'est pas un commentaire à leur égard, mais nous avons une responsabilité. Encore une fois, la sécurité est la priorité absolue de notre entreprise et nous en sommes très fiers.

J'appuie pleinement le Comité et le gouvernement, et je les félicite de tenter d'apporter des changements concernant l'Agence du revenu du Canada et le partage des tâches en ce qui concerne les données et les pénalités. Bien entendu, nous mettrons en œuvre ces programmes et nous les appuierons pleinement en fonction des recommandations du Comité. Nous considérons que le phénomène des chauffeurs au rabais n'a tout simplement pas sa place au Canada, un point c'est tout.

Dan Muys: Vous avez indiqué que le droit de vérification est important pour vous. C'est certainement important pour tous les Canadiens. Je pense que vous l'avez mentionné, mais je ne me souviens pas du chiffre et je dois donc vous demander combien d'audits ont été effectués au cours de la dernière année. De plus, combien d'audits ont été menés au cours des années précédentes?

Est-il nécessaire d'accroître ce nombre?

Doug Ettinger: Je vais répondre en premier, et M. Brisson peut-être vous en dire un peu plus par la suite.

En 2025, nous avons effectué un peu moins de 1 500 audits auprès de différents transporteurs. Nous avons pris des mesures à l'égard de 650 d'entre eux, tant des mesures modestes que des mesures plus importantes.

Dan Muys: Ces audits portaient-ils précisément sur le modèle des chauffeurs au rabais?

Doug Ettinger: Non, il n'y a pas de modèle des chauffeurs au rabais à examiner.

Cela s'applique à tous les entrepreneurs avec lesquels nous faisons affaire. Je pense qu'il y a environ 320 entrepreneurs dans notre système.

Dan Muys: Aucun audit ne visait précisément le phénomène des chauffeurs au rabais.

Doug Ettinger: Non, car comme je l'ai dit, à notre connaissance, ce modèle n'existe pas dans notre système.

Dan Muys: Compte tenu de ce que vous avez entendu à la réunion d'aujourd'hui, pouvez-vous vous engager à mener un tel audit de façon rétrospective? Pouvez-vous revenir en arrière et vérifier s'il y avait des...

Doug Ettinger: Oui, certainement, monsieur. Nous reviendrons en arrière et nous examinerons les données. Si de nouveaux renseignements nous apportent des éléments nouveaux, nous mènerons un examen approfondi.

Dan Muys: D'accord.

J'aimerais vous poser une question qui a déjà été posée, car je veux m'assurer qu'elle soit ajoutée au compte rendu. Elle concerne les outils dont vous disposez pour obliger les sous-traitants à rendre des comptes.

De toute évidence, 2 milliards de dollars en approvisionnement par l'entremise d'entrepreneurs, c'est une somme considérable. Une grande partie de cela se fait par l'entremise de sous-traitants, et c'est peut-être à ce moment-là qu'il risque d'y avoir davantage de lacunes.

Doug Ettinger: Monsieur Brisson, puis-je vous céder la parole?

Alexandre Brisson: Je dirais — comme je l'ai déjà dit — que nous traitons les sous-traitants comme des entrepreneurs parce qu'ils se présentent sur notre propriété, ils ont un camion, ils doivent avoir l'équipement approprié, ils doivent être qualifiés et leur permis de conduire doit les autoriser à conduire le véhicule ap-

proprié. Ils sont visés par nos audits, qu'ils soient sous-traitants ou non.

Je pense qu'il est également important de mentionner qu'au fil des ans, nous avons renforcé notre capacité à mener des audits. Nous embauchons des tiers qui le font pour nous. Ils se rendent chez les fournisseurs et examinent la façon dont ils forment leurs employés. Ils examinent aussi leur équipement. Ils vérifient comment ils gèrent leurs propres installations, au-delà de Postes Canada, car c'est important pour nous.

Nous ne menons pas nos audits uniquement sur nos installations. Nous auditons aussi celles des fournisseurs.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Brisson. En passant, je ne m'en prends pas à vous. Il se trouve que vous êtes toujours la dernière personne à qui on pose une question, et le temps file.

La parole est maintenant à M. Kelloway.

Vous avez la parole. Vous avez cinq minutes, monsieur.

Mike Kelloway (Sydney—Glace Bay, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Verleysen, je tiens à vous remercier de votre présence et de vos recommandations. Je remercie également M. Lawrence de vous avoir invité à comparaître. Il est important d'entendre votre histoire et celle de votre sœur, ainsi que vos recommandations.

J'aimerais maintenant m'adresser aux représentants de Postes Canada.

Ce matin, nous avons entendu parler du processus robuste et rigoureux qui a été mis en place, et je vous en suis reconnaissant. Nous disposons de très peu de temps, mais lorsque j'entends parler d'un processus robuste et rigoureux, je pense qu'il est important d'en apprendre autant que possible à ce sujet.

Pouvez-vous nous donner une idée de ce dont il s'agit? Lorsque vous avez vu les articles dans *La Presse* et les entreprises qui y sont mentionnées, qu'avez-vous évalué? Qu'est-ce qui a motivé votre décision selon laquelle il n'y avait pas suffisamment de preuves pour laisser croire qu'il y avait une infraction ou une violation de la politique de Postes Canada?

Alexandre Brisson: Le processus couvre toutes les étapes, depuis le jour où nous embauchons un fournisseur jusqu'au jour où les marchandises nous sont livrées, ainsi que les audits.

En ce qui concerne les entreprises qui ont été mentionnées dans *La Presse*, elles font partie de notre processus. Nous les avons auditées auparavant, et nous les connaissons déjà. Encore une fois, c'est ce que vous avez entendu aujourd'hui. Si vous êtes en mesure de nous communiquer des renseignements factuels sur lesquels nous pouvons enquêter, nous le ferons volontiers. Cela ne fait aucun doute.

Le processus d'approvisionnement est public et il est très structuré. Il comporte différentes étapes, et il faut réussir une étape avant de pouvoir passer à la suivante. Je pense que n'importe quel fournisseur vous dira qu'il faut beaucoup de travail pour obtenir un contrat d'approvisionnement auprès de Postes Canada. En effet, un fournisseur doit montrer tous les programmes à sa disposition, et ce n'est pas facile. Nous allons même jusqu'à expliquer à un fournisseur pourquoi il n'a pas été choisi et comment il peut s'améliorer s'il n'est pas sélectionné dans le cadre de notre processus. Une partie de notre travail consiste à aider tous les intervenants à s'améliorer, et nous sommes certainement prêts à jouer ce rôle. C'est un élément central des mesures de santé et de sécurité. C'est le processus d'approvisionnement.

Notre processus d'audit est également très structuré. Nous commençons par examiner le comportement d'un intervenant dans nos locaux. Nous examinons la qualité de l'équipement, puis nous envoyons nos propres agents sur le terrain pour observer comment les gens conduisent et font leur travail. Je dirais que c'est un examen assez complet. Nous sommes minutieux. En matière de santé et de sécurité, il ne faut pas prendre de raccourcis et il faut aller jusqu'au bout ou ne pas y aller du tout. Nous allons jusqu'au bout. C'est la raison pour laquelle nous envoyons de nombreux avis indiquant que la fermeture éclair de la veste doit être entièrement remontée. C'est le niveau de rigueur que nous appliquons. Si un intervenant se présente chez nous et que certains équipements ne sont pas prêts, nous allons non seulement le renvoyer chez lui, mais aussi communiquer avec le fournisseur. Il faut nous montrer les rapports d'inspection de tous les types d'équipement utilisés, même à l'extérieur de Postes Canada.

Nous ne ménages pas les efforts pour exécuter un processus qui privilégie la qualité dans tout ce que nous faisons.

• (1150)

Doug Ettinger: La seule chose que je peux ajouter à cela, c'est que nous avons un accès complet à tous leurs dossiers, à tous leurs véhicules et à tous leurs employés. Nous pouvons y accéder à tout moment, et nous le faisons.

Mike Kelloway: Je vais maintenant vous poser des questions auxquelles il faut probablement répondre par oui ou non. Il s'agit de certaines choses dont vous avez déjà parlé.

Vous n'avez pas eu recours au modèle des chauffeurs au rabais de quelque façon que ce soit.

Doug Ettinger: Non.

Mike Kelloway: Vous avez déclaré à trois ou quatre reprises aujourd'hui que vous soutenez l'élimination du modèle des chauffeurs au rabais.

Doug Ettinger: Nous appuyons tout à fait l'élimination de ce modèle et nous aimerions que cela se fasse le plus tôt possible.

Mike Kelloway: Quelques-uns de mes collègues de l'opposition ont demandé ce que vous feriez si des renseignements laissaient entendre que le modèle des chauffeurs au rabais était utilisé. Vous en avez parlé. J'ai commencé par le cadre de conformité et j'essaie de le décortiquer, car il est difficile de décortiquer plusieurs processus en trois minutes.

Doug Ettinger: Oui.

Mike Kelloway: Y a-t-il un aspect que vous pourriez renforcer, compte tenu de cette accusation concernant le recours aux chauffeurs au rabais? Avez-vous vu quoi que ce soit que vous pourriez améliorer, examiner ou réexaminer, compte tenu des allégations se-

lon lesquelles le modèle des chauffeurs au rabais aurait été utilisé d'une manière ou d'une autre?

Doug Ettinger: C'est un excellent point. Nous cherchons toujours à nous améliorer. Nous ne disons pas que nous sommes parfaits, comme il a été mentionné plus tôt. De toute évidence, ce n'est pas le cas. Nous faisons des erreurs. S'il y a des preuves, nous mènerons un examen approfondi en fonction de l'accès complet que nous avons à toutes les données. Nous mettrons ces entreprises sur la sellette et nous irons au fond des choses.

Nos processus sont très rigoureux, mais nous pouvons toujours apporter des améliorations. Lorsque le Comité formulera ses recommandations, nous les éplucherons et nous les mettrons pleinement en œuvre, car il n'y a rien de plus important que ce que nous avons entendu ici plus tôt aujourd'hui au sujet du caractère sacré de la vie et des tragédies qui se produisent sur les routes. Nous ne voulons en aucun cas être associés à cela, de quelque façon que ce soit.

Mike Kelloway: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Verleysen, monsieur Ettinger et monsieur Brisson, au nom du Comité, je tiens à vous remercier d'avoir comparu aujourd'hui et d'avoir contribué à cette étude très importante.

Chers collègues, nous allons suspendre la séance pendant quelques minutes pour permettre au greffier d'accueillir le prochain groupe de témoins.

La séance est suspendue.

• (1150)

(Pause)

• (1200)

Le président: La séance reprend.

Chers collègues, j'ai l'honneur d'accueillir les témoins de la deuxième partie de la réunion.

De l'Association des administrations portuaires canadiennes, nous accueillons Daniel-Robert Gooch, président-directeur général; de Desgagnés Transarctik Inc., nous accueillons David Rivest, président-directeur général; et de Melford Atlantic Gateway, nous accueillons Mike Uberoi, directeur général.

Bienvenue aux trois témoins.

Nous allons passer directement aux déclarations préliminaires.

Monsieur Gooch, je vous cède la parole pour votre déclaration préliminaire.

Daniel-Robert Gooch (président-directeur général, Association des administrations portuaires canadiennes): Bonjour. Je suis heureux d'être ici au nom de l'Association des administrations portuaires canadiennes, qui représente les 17 administrations portuaires du Canada. Il s'agit d'infrastructures nationales essentielles et elles joueront un rôle central dans la réalisation des objectifs de diversification commerciale et de résilience économique du pays.

Aujourd'hui, je me concentrerai sur quatre points principaux.

[Français]

Le premier point porte sur l'agilité financière. Les administrations portuaires du Canada feront face à un écart d'infrastructure important estimé entre 15 et 21,5 milliards de dollars d'ici 2040.

Contrairement à de nombreux autres secteurs des transports, les administrations portuaires ne reçoivent pas de financement public continu. Elles comptent plutôt sur leurs propres revenus, l'accès aux programmes fédéraux et le financement privé pour construire et entretenir des infrastructures essentielles.

• (1205)

[Traduction]

Le problème, c'est que le cadre d'emprunt actuel, qui date de 1998, est trop rigide et ne reflète pas les réalités commerciales. Les limites d'emprunt sont fixes, elles sont liées à des ratios obsolètes et il peut falloir des années pour les ajuster au moyen d'approbations fédérales. Cela entraîne des retards, augmente les coûts des projets et rend plus difficile l'attraction de capitaux privés.

Il y a donc visiblement une occasion à saisir. En instaurant des limites d'emprunt plus élevées et plus adaptables qui reflètent la capacité de gains réelle et le potentiel des administrations portuaires, le gouvernement fédéral peut débloquer d'importants investissements privés, offrir une plus grande certitude financière et réduire la dépendance à l'égard d'un financement public imprévisible.

Les administrations portuaires collaborent déjà avec Transports Canada pour trouver des solutions, mais certains éléments du modèle des administrations portuaires doivent être améliorés. Si on s'attend à ce que les ports exécutent le programme de diversification commerciale du Canada, ils doivent disposer d'outils financiers modernes pour y arriver.

Le deuxième point concerne la gouvernance et les nominations au conseil d'administration. Le modèle de gouvernance portuaire du Canada établit un juste équilibre entre les besoins des intervenants locaux et régionaux et la surveillance fédérale, mais le processus de nomination fédéral pose de véritables défis. Dans certains cas, les postes vacants au conseil d'administration sont restés vacants pendant des années. Cela nuit à la continuité, réduit l'efficacité et ralentit la prise de décisions à un moment où l'on attend des ports qu'ils agissent rapidement en ce qui concerne les grandes priorités en matière d'infrastructure et de commerce.

Il existe une solution simple. Le projet de loi C-33 contenait auparavant une disposition qui aurait introduit une échéance de 12 mois pour les nominations fédérales. Nous sommes d'avis que cette approche devrait être rétablie dans tout effort législatif à venir. Des nominations rapides et transparentes permettront de renforcer la gouvernance, d'améliorer la confiance des investisseurs et de garantir que les conseils d'administration sont en mesure d'assumer le leadership nécessaire pour atteindre les objectifs nationaux.

Le troisième point concerne la facilitation des partenariats et l'élargissement de la gamme des activités autorisées. La modernisation ne concerne pas seulement l'infrastructure, mais aussi le fait de donner aux administrations portuaires la souplesse nécessaire pour fonctionner dans un environnement plus commercial et concurrentiel. Aujourd'hui, les restrictions législatives restreignent la portée des activités que les administrations portuaires peuvent entreprendre. Elles limitent leur capacité à capitaliser des filiales, à participer à des coentreprises et à établir des partenariats qui pourraient renforcer leur position financière.

L'élargissement de la définition des activités autorisées et une plus grande participation aux partenariats permettraient aux ports de développer des sources de revenus complémentaires et de réinvestir ces revenus dans les infrastructures maritimes essentielles. Il

ne s'agit pas de s'éloigner de leur mandat principal, mais de le renforcer. Une plus grande souplesse permettrait d'améliorer la résilience financière, d'accélérer la réalisation des projets et de mieux positionner les ports canadiens pour attirer des capitaux privés.

Le dernier point concerne les investissements dans les corridors commerciaux. Nous appuyons pleinement le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux et les efforts du gouvernement fédéral pour mettre en place des chaînes d'approvisionnement plus résilientes et diversifiées. Les ports constituent des noyaux centraux dans ces corridors, et les investissements doivent être coordonnés entre les systèmes logistiques de transport maritime, ferroviaire, routier et intérieur.

Lors de sa récente comparution devant le Comité, nous avons été encouragés d'entendre le ministre, M. MacKinnon, dire que le gouvernement reconnaît l'importance non seulement des grands projets portuaires, mais aussi des initiatives plus modestes et moins connues qui sont essentielles au rendement global du système. Cette reconnaissance est importante. Il est important que le financement soutienne non seulement les grands projets de premier plan, mais aussi les petits investissements à fort impact qui permettront de résoudre les goulots d'étranglement et de débloquer le commerce régional. Le programme reflète cette approche au moyen d'un volet ciblé pour les projets à fort impact, d'un volet de collaboration pour relever des défis précis et d'un appel ouvert pour combler des lacunes en matière d'infrastructure régionale.

En conclusion, la capacité du Canada à diversifier ses échanges commerciaux et à renforcer sa résilience économique reposera sur des installations portuaires qui sont adaptables sur le plan financier, qui sont bien gérées, qui font preuve de souplesse sur le plan opérationnel et qui sont soutenues par des investissements coordonnés dans les infrastructures.

Nous remercions le Comité du leadership dont il fait preuve dans le cadre de cette étude et nous avons hâte de participer à la discussion sur le sujet.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gooch.

La parole est maintenant à M. Rivest.

[Français]

Monsieur Rivest, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

David Rivest (président-directeur général, Desgagnés Transarctik inc.): Je remercie le président et les membres du Comité de me donner l'occasion de comparaître aujourd'hui.

Je compare au nom de Desgagnés, un groupe québécois de transport maritime. La société possède et exploite une flotte canadienne et elle est active dans le transport de marchandises générales et de marchandises sèches, le transport de vrac liquide, la desserte maritime essentielle des collectivités de la Basse-Côte-Nord du Québec, le ravitaillement par mer dans l'Arctique et les activités des ports et des terminaux.

De notre point de vue, la stratégie portuaire du Canada doit reposer à la fois sur les grands ports, sur les ports de taille moyenne et sur les nœuds desservant l'Arctique.

Les grands ports, les principales portes d'entrée, sont indispensables. Le Canada en a besoin pour son envergure, sa spécialisation et son accès aux marchés mondiaux. Cela dit, si le Canada veut réellement diversifier ses échanges, le réseau portuaire doit faire plus qu'assurer le transport de grands volumes depuis quelques sites. Il doit aussi soutenir le ravitaillement des collectivités, le développement des ressources et les chaînes d'approvisionnement industrielles. Concrètement, cela inclut certaines marchandises, comme les matériaux de construction, les matières premières industrielles, les fournitures minières, les produits forestiers, l'acier, le béton, les cargaisons liées à un projet et les composantes d'éoliennes — pour ne donner que quelques exemples — destinées aux utilisateurs industriels et aux sites de transformation.

La réalité de nombreux ports de taille moyenne est bien différente de celle des grands ports spécialisés. Il leur faut des capacités de manutention adaptables, un entreposage flexible, des aires d'entreposage extérieur, des zones de préparation, des interfaces routières et ferroviaires efficaces ainsi que, le cas échéant, des zones sous douane et des services douaniers réactifs.

À titre d'exemple, sur la Basse-Côte-Nord du Québec, les conséquences des infrastructures inadéquates sont manifestes. À La Romaine, l'une des 12 collectivités desservies par le *Bella Desgagnés*, les limites de charge au quai réduisent la capacité utile des conteneurs d'environ 50 %, ce qui a pour effet de doubler les besoins en manutention et de diminuer l'efficacité d'environ 40 %. Les retards à un port se répercutent ensuite vers l'est, parce que le navire ne peut pas rattraper le temps perdu en cours de route.

Concrètement, une infrastructure insuffisante se traduit directement par une hausse des coûts, une baisse de la fiabilité et une fragilisation des chaînes d'approvisionnement dans les collectivités. Dans ce contexte, je présenterais respectueusement trois recommandations.

Premièrement, le Comité devrait recommander que Transports Canada considère les sites maritimes de moyenne taille, régionaux, éloignés et desservant l'Arctique comme des infrastructures commerciales stratégiques dans la mise en œuvre des nouveaux programmes fédéraux relatifs aux corridors et à l'Arctique. Les sites devraient être évalués non seulement selon leur débit actuel, mais aussi selon leur contribution stratégique à long terme à la résilience commerciale et au rendement des chaînes d'approvisionnement. Parmi les éléments dans lesquels il serait pertinent d'investir, il y a l'amélioration des postes à quai et des quais, le dragage lorsque la profondeur de navigation est un facteur limitatif, la modernisation des entrepôts, les aires sécuritaires d'entreposage extérieur et de dépôt, l'amélioration de la connectivité routière et ferroviaire, ainsi que les améliorations environnementales qui renforcent la performance opérationnelle à long terme.

Deuxièmement, le Comité devrait recommander que dans l'évaluation fédérale des projets, on accorde une importance particulière à la capacité d'appui au développement industriel et à l'adaptabilité des cargaisons. Les projets de développement maritime devraient être mieux valorisés lorsqu'ils appuient des pôles industriels, soutiennent la deuxième et la troisième transformation, permettent de traiter une composition de cargaisons appelée à évoluer et complètent les grands ports. Il s'agit d'un critère plus stratégique que le seul tonnage.

Troisièmement, le Comité devrait recommander l'amélioration de la coordination opérationnelle et de la réactivité des services qui facilitent le commerce, notamment lorsque des capacités douanières

et des zones sous douane sont nécessaires pour soutenir les ports qui traitent des cargaisons mixtes, y compris des conteneurs, selon des itinéraires efficaces.

Dans l'Arctique et dans le Nord, le Canada adopte de plus en plus une approche fondée sur des bases opérationnelles, des pôles et des nœuds. Cette même logique devrait guider l'évolution du système portuaire canadien. C'est en disposant de principales portes d'entrée, appuyées par des sites secondaires performants et reliés par des chaînes logistiques maritimes et terrestres fiables, que le Canada renforce ses collectivités, soutient son industrie et bâtit une chaîne d'approvisionnement canadienne plus résiliente et mieux contrôlée.

En conclusion, si le Canada entend élargir son accès à de nouveaux marchés et réduire sa dépendance envers les États-Unis, il doit certes continuer de renforcer ses principales portes d'entrée. Cependant, il doit également moderniser le réseau qui les entoure — terminaux régionaux, ports de taille moyenne, nœuds desservant l'Arctique et plateformes logistiques industrielles — parce que c'est ainsi que le Canada bâtira un système à la fois efficace, résilient, adaptable et véritablement national dans son fonctionnement.

• (1210)

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Rivest.

Nous passons maintenant à M. Uberoi.

La parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

Mike Uberoi (directeur général, Melford Atlantic Gateway): Monsieur le président, honorables députés, je m'adresse à vous aujourd'hui au nom de Melford Atlantic Gateway.

Nous ne sommes pas ici pour solliciter de l'aide concernant la planification ou des autorisations. Nous avons accompli le travail nécessaire. Melford est un projet de développement en zone verte qui comprend un grand terminal maritime, la construction de 32 kilomètres de voies ferrées et un parc logistique.

Nous avons le projet d'infrastructure le plus prêt à démarrer au Canada à l'heure actuelle. Les permis fédéraux et provinciaux relatifs à l'environnement ont été obtenus pour notre site industriel de 1 800 acres, qui est totalement exempt de congestion urbaine. Nous avons consulté les Premières Nations, qui ont accepté d'investir dans le projet. Nous disposons d'un contrat de travail de huit ans qui offre précisément la stabilité à long terme que les compagnies maritimes dans le monde exigent. Le projet est mené par le secteur privé et il est prêt à être construit. Maintenant, nous avons besoin d'un pays prêt à le soutenir.

Aujourd'hui, une part considérable des échanges commerciaux canadiens passent par les ports américains. Lorsque nous dépendons de nos concurrents, comme New York et le New Jersey, qui ont pris en charge 8,7 millions de conteneurs équivalents vingt pieds, ou EVP, l'année dernière, les emplois et les activités économiques canadiennes suivent les marchandises au sud de la frontière.

Melford ne vise pas seulement à endiguer les fuites vers les États-Unis. Il s'agit d'ouvrir le Canada au monde. La Nouvelle-Écosse reconnaît l'importance de Melford, comme en témoigne la lettre de soutien que le premier ministre Houston a envoyée au premier ministre Carney, en octobre, pour lui demander que Melford soit considéré comme une priorité.

Nous avons impérativement besoin d'une telle capacité d'accueil pour les grands navires. Au cours des 35 dernières années, la part du Canada dans le volume de conteneurs de la côte Est a chuté. Elle est passée de 7,3 à 2,8 %. Pourtant, sur la côte Ouest, la part de marché du Canada a augmenté de plus de 300 %. La côte Ouest a connu ce succès grâce au soutien du gouvernement fédéral et à ses investissements dans de nouveaux terminaux — ceux de Deltaport et de Prince Rupert.

Sur la côte Est, nous avons exactement la même possibilité maintenant. Melford peut devenir le Prince Rupert de l'Est. Avec un port naturel en eau profonde de 36,5 mètres et aucune restriction relative au tirant d'air, nous pouvons accueillir les porte-conteneurs ultra-larges qui définissent l'avenir du transport maritime mondial.

Melford offre une capacité d'accueil pour les grands navires qui s'avère bien nécessaire. Disposer d'un port capable d'accueillir les plus grands navires fera augmenter le volume total de marchandises manutentionnées au Canada. L'acheminement de marchandises par Melford pourrait profiter à d'autres ports de la côte Est et de la voie maritime et leur éviter de perdre des parts de marché au profit de concurrents américains en raison de la congestion ou des contraintes liées à la taille des navires. Comme le dit l'adage, la marée montante soulève tous les bateaux. Cela s'est avéré exact sur la côte Ouest, où Prince Rupert et Vancouver ont tous deux prospéré depuis l'ouverture de Prince Rupert.

Melford renforce la capacité, la résilience et la pérennité des chaînes d'approvisionnement canadiennes. De plus, bien que nous axons nos efforts sur un projet de terminal portuaire à conteneurs en eau profonde, Melford a récemment suscité l'intérêt de divers secteurs qui sont conscients des caractéristiques uniques du site. Il s'agit d'un emplacement idéal qui pourrait servir de plaque tournante logistique pour des activités liées à l'énergie éolienne terrestre et extracôtière — y compris Wind West —, aux pâtes et papiers, à l'acier et à la défense. Cependant, aucune de ces vastes activités économiques ne peut se réaliser sans la construction du terminal.

Nos recommandations à votre comité sont claires.

Premièrement, reconnaître officiellement Melford comme un atout stratégique national pour la diversification commerciale.

Deuxièmement, accorder la priorité à des investissements dans des projets d'infrastructure prêts à démarrer pouvant débloquer des projets d'importance nationale qui ont déjà franchi les obstacles liés à la réglementation et à la consultation.

Merci. Je serai ravi de répondre à vos questions.

● (1215)

Le président: Merci beaucoup.

En cette deuxième partie de la réunion, M. Muys sera le premier député à poser des questions.

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

Dan Muys: Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins de toutes les régions du pays qui sont ici.

Monsieur Gooch, bon retour. Vous êtes venu témoigner devant notre comité à de nombreuses reprises.

Comme vous le savez, notre comité a mené une étude sur les grands projets d'expansion des infrastructures portuaires il y a

quelques années. Je crois que vous étiez venu témoigner. Douze recommandations en avaient découlé, dont bon nombre sont reprises par vous aujourd'hui. De plus, des membres de votre association qui ont témoigné dans le cadre de notre étude ont mentionné une bonne partie d'entre elles. Elles ont à voir avec l'agilité, la flexibilité financière et la simplification des examens.

Comment passer de la parole aux actes? C'était il y a trois ans. Le gouvernement avait alors répondu que c'était important. Il y avait le projet de loi C-33, dont vous avez parlé, qui présentait au moins un aspect positif. Il est mort au Feuilleton.

Comment passer de la parole aux actes? Quelles sont les mesures faciles à prendre qui permettraient de faire avancer les choses très rapidement?

Daniel-Robert Gooch: Merci pour cette question. Merci au Comité pour son soutien constant.

Je pense que beaucoup de gens disent qu'il n'y a rien de tel qu'une crise pour vraiment mobiliser les esprits. Manifestement, le gouvernement comprend désormais l'importance de diversifier les échanges commerciaux du Canada et il prend des mesures concrètes en ce sens. Nous aimons bien le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux et le fait qu'il soit ouvert à des projets régionaux, ce dont nous n'étions pas forcément certains au départ.

Il semble qu'une approche axée sur les corridors ait été adoptée dans la conception de fonds pour les corridors, en ce qui concerne les corridors stratégiques qui, espérons-le, orienteront les investissements. Certains aspects du modèle doivent toutefois être revus. Nous avons eu des discussions fructueuses avec le ministère des Transports. Je dirais qu'il s'agit encore de discussions préliminaires et nous comprenons que le gouvernement cherche à mettre en place une stratégie de diversification du commerce, comme il l'a annoncé dans le budget. Si un projet de loi vient appuyer cette initiative, nous espérons sincèrement que les observations que nous avons formulées sur le projet de loi C-33 seront prises en compte dans le cadre de l'élaboration de toute nouvelle mesure législative.

Nous pensons toutefois que certaines de ces mesures peuvent être mises en œuvre au moyen de politiques gouvernementales. Il ne faut pas nécessairement apporter de modifications législatives.

● (1220)

Dan Muys: Qu'en est-il de la flexibilité financière? Votre association a publié un rapport sur la question. Des membres de votre association et vous-même êtes venus donner votre point de vue et le projet de loi C-33 semblait vraiment ne pas être à la hauteur à cet égard. C'est ce que l'on nous a dit au cours de la visite des ports que nous avons effectuée dans le cadre de l'étude, en mars 2023.

Dans quelle mesure est-il urgent de passer à l'action? Il y a des occasions à saisir. Un modèle qui date de 30 ans n'est plus la solution.

Daniel-Robert Gooch: Nous pensons qu'il est possible d'apporter des réformes raisonnables et modestes au modèle qui permettraient de rendre les ports plus flexibles. Vraiment, tout cela va de pair.

J'ai précédemment travaillé dans le secteur aéroportuaire. Le modèle y est très différent. Nous ne proposons pas de changer le modèle, mais nous préconisons une plus grande flexibilité quant à la capacité à créer des sources de revenus. Si un port souhaite développer une source de revenus sur une zone qui n'est peut-être pas essentielle à l'activité commerciale, étant donné que nous savons que les terres doivent être protégées et que l'accès à l'eau doit être préservé, nous avons peut-être besoin d'une plus grande flexibilité pour construire, par exemple, une tour de bureaux sur le terrain qui puisse répondre à des besoins maritimes et non maritimes.

Nous proposerions également d'assouplir les modalités d'emprunt. Je crois comprendre que nos ports ne disposent pas de la même capacité financière que d'autres organisations de taille similaire. Il faut parfois un an, voire plus... On engage un consultant, puis le travail est refait. Je pense que lors de nos premières discussions, Transports Canada a reconnu que des améliorations étaient possibles. Nous espérons donc voir cela s'améliorer également. Vraiment, tout va de pair.

Le financement des infrastructures a également un rôle à jouer dans la réalisation de certains projets. Je sais que l'on en parle beaucoup, mais c'est tout un arsenal d'outils offrant une certaine flexibilité financière que nous recherchons.

Dan Muys: Qu'en est-il de la fuite vers les ports américains? Une fois que le volume est perdu, il ne revient pas forcément aussi facilement. Sommes-nous trop lents sur le plan structurel? Quelles mesures de simplification et quels changements faut-il mettre en œuvre pour éviter de voir, comme on vient de le mentionner dans les déclarations préliminaires, les activités se diriger vers New York, le New Jersey ou des ports de la côte Ouest, par exemple?

Daniel-Robert Gooch: Nous évoluons dans un environnement concurrentiel en Amérique du Nord. Les ports américains disposent de capacités financières bien supérieures. Le port de New York est gigantesque et les choses bougent rapidement à l'heure actuelle. Certains de nos membres se penchent sur la question pour mieux comprendre ce qui passe par les États-Unis par rapport à ce qui passe par le Canada. Je pense que l'on peut parler d'un contexte très mouvementé également étant donné que l'administration Trump prévoit imposer des frais sur les marchandises qui entrent au Canada à destination des États-Unis. Nous ne savons pas vraiment quelle en sera l'incidence.

Du côté positif, si nous parvenons à diversifier... On me dit que certains de nos ports de la côte Est commencent à rencontrer des problèmes de capacité. C'est une bonne chose que le gouvernement agisse assez rapidement et qu'il y ait beaucoup d'échanges avec nos membres au sujet de la situation.

Le président: Merci beaucoup.

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

Mike Kelloway: Merci, monsieur le président.

Mes questions s'adressent au représentant de Melford. Je vous remercie sincèrement pour votre témoignage sur l'importance du développement portuaire à Melford, en Nouvelle-Écosse. Vous avez parlé de diversification des chaînes d'approvisionnement, de réduction de notre dépendance à l'égard des États-Unis et de réduction de la congestion aux points d'entrée existants. Je me demande si vous pouvez nous expliquer plus en détail le rôle de Melford dans ce contexte. Comment voyez-vous les choses évoluer?

Il y a un deuxième aspect dont j'aimerais parler. Notre étude porte notamment sur les grands ports et les infrastructures existantes, mais aussi sur les nouveaux ports qui pourraient, d'une certaine manière, venir en aide aux grands ports. Je me demande si vous pouvez également nous expliquer en quoi Melford s'inscrit dans un contexte de collaboration avec d'autres ports, non pas en tant que concurrent, mais en tant que source d'une immense valeur ajoutée pour le Canada atlantique et l'ensemble du Canada.

• (1225)

Mike Uberoi: Permettez-moi de vous donner tout d'abord quelques renseignements généraux sur Melford. Melford n'est pas simplement une présentation PowerPoint ou une idée. Nous travaillons au projet depuis plus d'une décennie. Nous avons obtenu les terrains grâce à un processus d'acquisition au cours duquel nous avons racheté 106 parcelles à 66 propriétaires différents. Nous sommes chargés de l'ensemble des démarches: conception, ingénierie et obtention de permis. Nous sommes prêts à commencer la construction. Cela dit, le fait d'avoir pu réaliser ce regroupement de terres a créé une occasion de construire un terminal efficace, d'une très grande envergure, sur les eaux les plus profondes de la côte Est de l'Amérique du Nord. Disposer de cette capacité d'accueil de grands navires en eaux profondes nous permet de proposer une option aux compagnies maritimes.

Lorsque j'étais directeur financier chez Halterm — je trahis mon âge en disant cela et j'ai vérifié ce matin — il y a 30 ans, Maersk a amené le *Regina Maersk* à Halifax pour montrer que les navires devenaient de plus en plus grands. Il ne s'agissait pas de dire qu'ils allaient venir, mais qu'ils étaient déjà là et qu'ils ne feraient que grossir. Le message était: « faites quelque chose, car nous avons besoin d'infrastructures pour les accueillir ». C'était il y a 30 ans.

Sur la côte Ouest, avec le projet de Deltaport, et maintenant, d'après ce que j'ai entendu, il y a un projet de deuxième terminal à Prince Rupert, nous avons vu notre part de marché augmenter de 300 %.

Sur la côte Est, nous n'avons pas bénéficié de ce type de nouvelles constructions ou de nouvelles infrastructures. Melford offre la possibilité d'inverser la tendance.

Mike Kelloway: Est-ce que Melford peut soutenir les infrastructures existantes, comme celles à Halifax ou le port de Montréal, et collaborer avec elles? Y a-t-il des synergies dans ce domaine que votre entreprise peut exploiter ou qu'elle exploite déjà?

Mike Uberoi: Je crois que oui, mais cela nécessiterait des modifications législatives. Le port de Montréal est une excellente installation portuaire — services de bout en bout, services complets de chargement et de déchargement des navires —, mais il est limité en raison du tirant d'eau dont les navires ont besoin pour entrer dans le port.

La plupart, sinon la totalité, des marchandises qui passent par Montréal et qui se rendent en Asie sont transbordées quelque part en cours de route. Pourquoi ne pas effectuer ce transbordement à Melford? Il suffirait d'amener les grands navires à Melford, d'y transborder les marchandises, pour ensuite les acheminer vers Montréal. Cela nécessiterait une modification législative, mais nous pouvons soutenir les activités du port de Montréal de cette façon.

Ensuite, lorsqu'on examine les volumes que traitent les terminaux du port de Halifax, on constate que Melford ne viendrait pas les cannibaliser, et ce pour deux raisons.

D'une part, le principal client du port de Halifax est MSC. Il y possède 49 % des terminaux. MSC ne va pas déplacer les marchandises qui passent par ses propres terminaux.

D'autre part, la majeure partie des marchandises qui sont acheminées par Halifax est transportée par train. La compagnie ferroviaire ne cherche pas à transférer ces cargaisons vers un autre terminal. Elle s'occupe déjà de ces marchandises; il n'y aurait pas de cannibalisation. Tout ce qui entre et sort de Melford viendrait s'ajouter à cela.

Je pense que nous pouvons collaborer avec Halifax, et nous serons heureux d'avoir cette conversation. L'espace disponible sur le front de mer est limité. Il y a des problèmes de congestion urbaine et des problèmes de tirant d'air. La capacité d'accueil des grands navires est donc limitée. C'est avec plaisir que nous aurons cette conversation avec les intervenants à Halifax pour voir si nous pouvons collaborer dans ce domaine. Les élévateurs à grains devraient peut-être être à Melford plutôt qu'au centre-ville d'Halifax.

Nous travaillerons avec eux volontiers — avec M. Gooch, les administrations portuaires canadiennes et l'Administration portuaire d'Halifax — pour voir si nous pouvons examiner la situation en Nouvelle-Écosse de façon globale et déterminer ce qui convient le mieux à la province.

Mike Kelloway: Monsieur Uberoi, dans votre témoignage, vous avez formulé des recommandations. Je veux m'assurer que nous en tiendrons compte pour ce qui est des fonds actuellement disponibles.

Je veux également m'assurer que nous les incluons dans les recommandations que nous rédigerons afin de souligner que des ports, comme celui de Melford, et d'autres ports du Canada veulent faire partie de la solution aux problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement et à l'économie du Canada en général.

● (1230)

Mike Uberoi: En plus de mes recommandations précédentes, je recommanderais au Bureau des grands projets de s'intéresser au port de Melford et d'examiner les façons dont nous pouvons renforcer la chaîne d'approvisionnement. Il ne faut pas se limiter à Transports Canada et aux outils dont il dispose. La solution pourrait nécessiter le recours à des outils plus variés.

Le président: Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour six minutes.

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

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

Je vais d'abord m'adresser à M. Rivest, PDG de Desgagnés Transarctik inc.

La semaine dernière, je pense, ou il y a deux semaines, il a été rendu public que le gouvernement a décidé de subventionner le transport de l'acier à l'intérieur du Canada pour aider l'industrie de l'acier à face aux tarifs américains, ce qui n'est pas une mesure nécessairement négative à la base, parce que, souvent, il n'était pas financièrement rentable de déplacer de l'acier, par exemple, de la côte Est vers la côte Ouest ou inversement. Comme il y a une aciérie dans ma circonscription, le sort de nos travailleurs est évidemment quelque chose qui m'intéresse.

Cependant, le choix du gouvernement a été de financer à 50 % le transport par train plutôt que de laisser les gens choisir le mode de transport qu'ils voulaient utiliser. De votre côté, chez Desgagnés, comment voyez-vous le fait que le gouvernement a essentiellement décidé d'accorder un avantage au train au détriment du transport maritime?

David Rivest: Je vous remercie de votre question.

D'entrée de jeu, l'initiative du gouvernement de faciliter ou d'aider le transport dans un axe est-ouest ou ouest-est, surtout pour les produits de l'acier ou les produits forestiers, est un avantage. Je pense que c'est quelque chose de bien. Cela étant dit, le fait de favoriser uniquement un mode de transport, dans ce cas-ci, le transport ferroviaire, crée essentiellement des blocages concernant d'autres modes de transport, dont le transport maritime.

Concrètement, l'été dernier, nous avons observé un changement sur le plan des chaînes logistiques en raison des changements de tarifs qui ont eu lieu. Nous avons constaté que des bobines d'acier, pour être précis, avaient été transportées de l'Ontario jusqu'au Québec. Donc, Desgagnés a joué un rôle dans le déchargement des navires au port de Valleyfield. Ce tonnage, qui représente 9 à 10 voyages par année, serait forcément détourné par le transport ferroviaire, mode de transport potentiellement moins écologique, moins rapide et moins efficace, en raison de la subvention gouvernementale.

Pour notre part, ce que nous aimerions voir dans un tel contexte, ce serait que la subvention qui s'applique au domaine ferroviaire s'applique également à d'autres modes de transport, dont le transport maritime, afin que tous les acteurs puissent jouer sur un pied d'égalité.

Xavier Barsalou-Duval: Avez-vous eu des discussions avec des représentants du gouvernement là-dessus? Savez-vous comment, de leur côté, ils justifient le fait de favoriser un mode de transport au détriment d'un autre et donc le fait de créer, indirectement, une certaine concurrence déloyale?

David Rivest: De notre côté, nous avons travaillé avec des milieux associatifs, qui ont eu des discussions avec Transports Canada et autres. Toutefois, nous n'avons pas obtenu de réponse jusqu'à maintenant. Je sais qu'il y a eu des discussions internes, mais la mesure dans laquelle l'approche sera changée ou mise en application reste à confirmer. Du moins, de notre côté, nous n'avons pas eu de dialogue ni vu de gestes démontrant qu'il va y avoir un changement à très court terme, et donc pour la saison qui s'en vient.

Xavier Barsalou-Duval: Les pertes de revenus sont-elles substantielles? Inversement, si vous aviez-vous pu bénéficier de ces mêmes subventions, auriez-vous pu réaliser des gains potentiels? Avez-vous une idée des ordres de grandeur?

David Rivest: Tout à fait. Je reviens à l'exemple du transport de bobines d'acier de l'Ontario jusqu'au Québec, auquel nous participons directement, mais il y en a sûrement d'autres, que connaissent d'autres opérateurs.

L'année passée, on a observé une réduction substantielle de la quantité d'acier importée d'outremer qui est livrée à Valleyfield en vue d'être distribuée à Québec. Le tonnage a essentiellement baissé d'environ 70 % et a été compensé par un tonnage équivalent transporté par voie maritime sur courte distance de l'Ontario au Québec. Donc, si la subvention s'appliquait uniquement au transport par rail, cela occasionnerait pour l'opérateur au port de Valleyfield une perte d'environ 70 % du tonnage et aurait des conséquences directes sur les heures travaillées par nos employés et, bien entendu, sur l'économie régionale.

• (1235)

Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Donc, les conséquences sont quand même majeures pour la région dans ce secteur. J'ai hâte de connaître la réponse que vous obtiendrez de votre côté, mais ils auront peut-être aussi la même position et pourront parler aux gens du gouvernement maintenant qu'ils sont davantage sensibilisés.

Il y a une autre difficulté à laquelle vous avez fait face, qui est la question du dédouanement, si je ne me trompe pas. Le manque d'agents pour dédouaner les marchandises a été soulevé par beaucoup d'autres témoins ayant comparu avant vous jusqu'à maintenant. Pourriez-vous nous expliquer un peu comment, selon vous, la non-disponibilité du personnel affecte vos opérations?

David Rivest: Je vous dirais qu'au cours des deux dernières années le Port de Valleyfield a été témoin d'une chute drastique du nombre de navires qui transportent des marchandises de l'Europe vers le Québec, et pour lesquelles il y a une distribution locale par la suite.

Certains navires appelaient le port. Ils avaient une cargaison mixte, c'est-à-dire de l'acier ou des produits autres combinés avec des marchandises en conteneur. Compte tenu des restrictions liées aux capacités de l'Agence des services frontaliers du Canada en date d'aujourd'hui, ces tonnages sont détournés vers des ports américains davantage dans les Grands Lacs. Il s'agit donc d'une perte nette d'achalandage pour le Port de Valleyfield.

Cet exemple parmi tant d'autres illustre le besoin d'agilité du côté des services frontaliers et des capacités de dédouanement dans de multiples ports outre que des ports à grande échelle. Je parle des ports régionaux, des ports dont la grandeur est quand même moyenne, mais qui contribuent de façon intégrante à l'efficacité des chaînes logistiques qui existent aujourd'hui.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Rivest.

Monsieur Groleau, nous poursuivons avec vous. Vous avez la parole pour cinq minutes.

Jason Groleau: Merci, monsieur le président. Vous m'avez manqué terriblement et je suis heureux d'être ici aujourd'hui.

Monsieur Rivest, merci d'être des nôtres. Nous nous sommes déjà rencontrés. Vous êtes le haut gestionnaire de Desgagnés Transarctik inc.

Je vais reprendre à la balle au bond. On a beaucoup parlé d'investir dans des grands ports et des grands sites maritimes, ce qui est correct. Nous sommes tous d'accord sur ça. Vous avez parlé de reconnaître et d'investir davantage dans des ports de moyenne capacité. Pourriez-vous en parler davantage? Quelle est l'importance de ces ports et de ces sites?

David Rivest: Les grands ports jouent indéniablement un rôle critique en matière d'exportations et d'importations, des terminaux pour conteneurs, de vrac liquide et de vrac solide.

Des ports de taille moyenne jouent également un rôle critique. Ces sites portuaires à tout faire sont très polyvalents. Ces ports peuvent compléter les axes principaux. On parle par exemple de cargo général et de composantes d'éoliennes. On sait que des projets importants verront le jour au Québec, et que les infrastructures portuaires seront nécessaires à la réception des composantes. Ces sites portuaires de taille moyenne doivent être polyvalents. Leurs infrastructures doivent être modernes et ils doivent avoir la capacité portante sous le port du quai. De plus, ils doivent être améliorés sur le plan de la gestion environnementale afin de bien soutenir l'ensemble des projets porteurs qu'il va y avoir non seulement au sein de la province, mais également à la grandeur du pays.

Jason Groleau: Monsieur Rivest, nous avons déjà parlé de ce qui suit dans le passé et j'aimerais que vous me l'expliquiez un peu plus en détail. Vous m'avez dit qu'il fallait appuyer les sites qui permettent le développement industriel pour les deuxième et troisième transformations. Je ne comprends pas trop, alors pourriez-vous me donner des détails?

David Rivest: Tout à fait.

Nous nous intéressons présentement aux sites portuaires. Pour beaucoup d'entre eux, l'exportation ou l'importation sont les premiers noyaux d'une distribution ultérieure par voie ferroviaire ou par d'autres moyens. Notre recommandation est d'examiner quels sites portuaires pourraient être développés pour appuyer des industries lourdes de deuxième et de troisième transformations à proximité d'un site portuaire.

Je vous donne l'exemple du site portuaire de Bécancour où notre recommandation peut s'appliquer. Le Port de Bécancour est un site portuaire utilisé à la fois pour du transbordement et pour desservir les grandes industries à l'intérieur du site de l'industrie portuaire. Ce qu'il fait est un complément, parce que les grands usagers, les alumineries et les autres unités de transformation utilisent le site portuaire. Cependant, ce site est également utilisé comme tremplin pour d'autres types de cargaisons, par exemple des sites de consolidation afin de desservir l'Arctique canadien.

En résumé, ces sites portuaires deviennent polyvalents. Ils peuvent pivoter au fil du temps selon les besoins changeants liés aux chaînes logistiques. Il faut préconiser des sites portuaires de la sorte, et non seulement le développement portuaire, mais aussi le développement de tout ce qui peut graviter autour, afin de créer des emplois et des industries à long terme.

• (1240)

Jason Groleau: Nous allons maintenant parler d'une autre région: le Nord.

Ça brasse beaucoup sur la planète présentement. Autrement dit, il y a de l'instabilité un peu partout. Pour notre souveraineté, ne croyez-vous pas qu'il faudrait investir davantage dans l'Arctique, le Nord, les ports et les sites maritimes? Ne croyez-vous pas que ce serait un excellent investissement?

David Rivest: Absolument.

Desgagnés Transarctik inc. dessert plus de 50 destinations dans l'Arctique canadien, soit des communautés ou des sites d'extraction minière. Le fait d'investir dans les infrastructures est essentiel. Est-ce que ça prend des quais en eau profonde partout? La réponse est non. Ça prend des sites portuaires où il y a des endroits clés. Toutefois, ça prend des sites dont les infrastructures peuvent recevoir l'ensemble de la marchandise déchargée des navires.

Le même principe s'applique à ce que les Forces armées canadiennes expliquent présentement à propos des sites majoritaires, des sites secondaires et des noyaux pour la distribution par la suite. Nous proposons de continuer à élargir ça. Je pense qu'ils sont sur la bonne voie. Cependant, il faut des infrastructures afin de recevoir la cargaison et d'assurer une présence et un achalandage. C'est critique pour le développement de l'Arctique non seulement à un endroit précis, mais à la grandeur du territoire.

Jason Groleau: Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Il vous reste 30 secondes.

Jason Groleau: C'est très peu.

Pour terminer, monsieur Rivest, comment peut-on aider concrètement Desgagnés Transarctik inc. à développer ce marché? Il y a beaucoup de richesses dans le Nord.

David Rivest: Ce qu'il nous faut, c'est de l'agilité en ce qui a trait à la réglementation. Ça nous prend aussi des échanges proactifs et réguliers.

Nous connaissons bien l'Arctique, nous y sommes présents depuis 60 ans. Nous comptons être également présents dans son développement au cours des années à venir. Nous recherchons un dialogue proactif pour un développement fait de façon intelligente et harmonieuse. Avec tout le développement des ressources, il y a un beau potentiel pour l'Arctique canadien. Nous sommes sur la bonne voie, mais il faut assurer le dialogue.

Jason Groleau: Merci, monsieur Rivest.

Le président: Merci, monsieur Rivest.

Monsieur Lauzon, vous avez la parole pour cinq minutes.

Stéphane Lauzon: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être présents.

Mes questions seront en français.

Monsieur Gooch, en 2023, il y a eu un rapport du Comité intitulé « L'expansion des infrastructures portuaires au Canada ». Une de ses recommandations était que le gouvernement contribue à faciliter un plus grand échange de données. On a beaucoup parlé des petits, des moyens et des grands ports. De bonnes pratiques se font dans les grands ports.

Avez-vous l'impression que, depuis les recommandations du rapport, les communications se sont améliorées au sujet des bonnes pratiques qui se font partout au Canada?

Daniel-Robert Gooch: Je ne sais pas si je connais ce rapport. Pourriez-vous reposer la question, s'il vous plaît?

Stéphane Lauzon: La question est la suivante: y a-t-il une bonne collaboration entre les grands ports et les petits et les moyens ports? On semble dire qu'il y a deux catégories. Comme membre du Comité, ce n'est pas de la musique à mes oreilles. Ce que j'aime, c'est la collaboration et le partage de l'information.

Messieurs Rivest et Uberoi, j'aimerais aussi avoir vos commentaires là-dessus.

Monsieur Gooch, j'aimerais savoir comment vous offrez votre collaboration au sujet des bonnes pratiques à partager pour avoir un système équitable un peu partout au Canada.

Daniel-Robert Gooch: Je pense qu'il y a une bonne collaboration. Notre organisation comprend 17 administrations portuaires et, quatre fois par année, les PDG se rassemblent pour discuter des défis vécus par l'industrie.

[Traduction]

Je ne peux évidemment pas divulguer des renseignements commerciaux. Cela dit, nous avons des comités techniques où nos membres se réunissent pour discuter de sujets tels que la sécurité, les pratiques exemplaires en matière d'environnement et les pratiques exemplaires sur le plan opérationnel. Il y a beaucoup de collaboration et beaucoup moins de concurrence qu'on ne le laisse entendre, à mon avis. On semble avoir l'impression que la concurrence est féroce. Ce n'est pas comme Air Canada et WestJet. La situation est très différente.

● (1245)

Stéphane Lauzon: Ou Air Transat; oui, bien sûr.

[Français]

Monsieur Rivest, j'aimerais avoir votre perspective sur le partage de l'information et des bonnes pratiques entre les grands ports et les petits et moyens ports.

David Rivest: Bien entendu. Nous sommes dans différents sites portuaires au pays, mais moins dans les grands ports tels que Montréal ou Halifax. Cela étant dit, les ports de taille moyenne peuvent également profiter de l'échange de données.

Pour nous, comme exploitants de navires, ce qui est important, c'est l'efficacité de la flotte, c'est-à-dire qu'elle se fait en continu, que les navires arrivent au bon moment à quai pour être chargés ou déchargés et qu'ils repartent. Essentiellement, le navire doit toujours être en mouvement.

Là où l'échange de données pourrait nous aider à l'avenir, c'est pour la planification des trajets et des voyages. Aujourd'hui, cette transparence est plutôt opaque. La planification de l'arrivée des navires au port et la fin de leurs activités se fait beaucoup de façon manuelle, par de la correspondance écrite et par des appels téléphoniques.

Outre pour la planification des trajets, l'échange de données serait un avantage pour tous les services de soutien, que ce soit pour amarrer un navire ou pour les services d'un remorqueur, si requis. Ça pourrait rendre les choses plus fluides. Ça nous permettrait d'avoir des navires qui pourraient ajuster leur vitesse pour arriver au bon port, par les bons moyens et au bon moment.

Stéphane Lauzon: Monsieur Uberoi, dans le contexte économique mondial actuel, on relance l'économie canadienne avec des produits canadiens.

Si vous aviez une recommandation à faire au Comité pour qu'on puisse aller de l'avant et vous donner les outils nécessaires, quelle serait-elle?

Notre gouvernement veut s'améliorer pour faire encore mieux dans l'économie canadienne. Nous voulons devenir plus indépendants de certains pays, comme nos voisins du Sud qu'on ne nommera pas, mais dont il faut nous distancier de plus en plus, notamment en ce qui concerne la production manufacturière. On a donné l'exemple de l'acier. On produit la base et on fait faire les deuxième et troisième transformations aux États-Unis. Par la suite, on reçoit la marchandise et on la redistribue.

Selon vous, comment peut-on faire mieux pour améliorer cette chaîne d'approvisionnement?

[Traduction]

Mike Uberoi: Je pense qu'il faut examiner l'ensemble du réseau portuaire en collaboration plutôt qu'en vase clos. Il est possible d'améliorer les choses dans certaines circonstances ou dans certains domaines. Il semble y avoir un fossé entre les grandes administrations portuaires canadiennes et les ports privés, alors je pense que l'occasion nous est donnée de collaborer plus étroitement.

Nous croyons que l'ouverture du terminal de Melford grâce à la construction du quai élargira en fait la base commerciale. Cela nous donnera accès au parc logistique, qui générera plus d'activité économique que le terminal lui-même.

Le président: Merci beaucoup.

[Français]

Merci, monsieur Lauzon.

Je cède maintenant la parole à M. Barsalou-Duval pour deux minutes et demie.

Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Monsieur Rivest, tout à l'heure, vous avez parlé de l'importance des ports de moyenne taille, les ports régionaux. Vous êtes même allé jusqu'à dire que certains ports avaient besoin d'investissements, si je ne me trompe pas, parce que les infrastructures de la capacité portante étaient réduites.

En fait, c'est quelque chose que nous avons aussi entendu dans d'autres comités, que ce soit à propos du port de Québec ou de celui de Matane. Le port de Québec, pourtant, n'est pas un petit port, mais il a des infrastructures centenaires, dont une partie s'est effondrée récemment. Je sais que vous menez vos activités aussi en région, si je ne me trompe pas. Comment arrive-t-on au point où il y a des ports, partout sur le territoire, dont la capacité portante diminue? Cette situation vient mettre en péril nos économies.

De nouveaux fonds ont été annoncés par le gouvernement pour diversifier les échanges économiques. D'une part, qu'est-ce qui nous dit que l'argent ira vers ces ports? D'autre part, y en a-t-il assez, et comment peut-on y arriver?

David Rivest: Je vous dirais que les ports régionaux ou les ports de moyenne taille jouent un rôle critique en ce qui a trait à l'ensemble du réseau portuaire.

Bien souvent, la marchandise va arriver d'outremer à un grand port, comme celui d'Halifax ou de Montréal. Cette marchandise sera déchargée, mais, par la suite, elle sera consolidée dans d'autres sites pour qu'on soit capable de la distribuer dans les plus petites régions.

Les plus petits ports et les ports de moyenne taille font partie intégrante de l'ensemble d'un réseau portuaire, et il ne faut pas perdre ça de vue. En ce qui concerne la distribution des fonds qui aura

lieu, il est important de se rappeler que ce ne sont pas juste les grands ports qui doivent en bénéficier, mais aussi les plus petits ports.

Pourquoi doit-on investir dans les infrastructures? Des investissements ont eu lieu dans des sites portuaires il y a 40 ou 50 ans, mais l'entretien de ceux-ci a été délaissé. On se retrouve donc à avoir des sites régionaux dans des plus petites communautés qui sont essentiellement en voie de tomber en décrépitude.

Il faut s'assurer de bien viser pour définir quels sites portuaires sont importants. Il faut non seulement avoir une vision à court terme, mais aussi une vision à long terme. Quand on bâtit des infrastructures et qu'on fait des investissements massifs comme ceux qui sont anticipés, il faut avoir une visibilité sur 20 ans ou 40 ans. Il faut déterminer la façon dont la région va se développer et la façon dont un site portuaire peut en bénéficier. Il faut aussi agir avec agilité. Il ne faut pas juste dire qu'un port doit servir spécifiquement à un produit aujourd'hui. Il faut déterminer la manière dont les investissements peuvent se faire pour qu'un site portuaire puisse pivoter avec le temps, selon les chaînes logistiques qui vont évoluer.

• (1250)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Rivest.

[Traduction]

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

Dan Muys: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse au représentant de Melford Atlantic.

J'ai été frappé par quelques chiffres que vous avez mentionnés dans votre déclaration préliminaire. Je crois que vous avez dit que les volumes sur la côte Est étaient passés de 7,3 % à 2,8 %. Pourquoi? Quels sont les facteurs qui expliquent cette situation?

Mike Uberoi: Je pense que les infrastructures disponibles sont un facteur important. Prenons l'exemple de Prince Rupert et Deltaport, sur la côte Ouest. Tout a commencé avec Centerm et Vanterm en ville. Les activités se sont ensuite déplacées vers Deltaport. Puis, on a construit le terminal de Prince Rupert, une infrastructure pour les grands navires. Cela leur a permis, sur la côte Ouest, de tripler leur part de marché. Ces investissements dans de nouveaux terminaux efficaces n'ont pas été réalisés sur la côte Est.

Dan Muys: Pour mettre les choses en contexte, en combien de temps est-on passé de 7,3 % à 2,8 %?

Mike Uberoi: En 35 ans.

Dan Muys: D'accord.

Vous avez également parlé de la perte de clients au profit de New York et du New Jersey. À elle seule, la ville de New York affiche un PIB équivalent à celui de l'ensemble du Canada. C'est évidemment énorme. Que peut faire le gouvernement du Canada pour aider à renverser cette tendance, à votre avis?

Mike Uberoi: Je pense que la côte Est a besoin de grandes infrastructures efficaces pour être en mesure d'accueillir les grands navires. Sinon, ces navires ne feront que passer et se rendront à New York. En disposant des infrastructures nécessaires pour prendre en charge les grands navires, on pourra accéder à des marchés jusque là inaccessibles. Ces grands navires se rendent à différents endroits dans le monde, ce qui réduit les coûts de transport pour les expéditeurs.

Dan Muys: Pour les expéditeurs canadiens en cette période de diversification... D'accord.

Monsieur Gooch, j'aimerais lire une citation de votre association: Le Canada doit « simplifier les examens de projet » pour que les grands projets d'infrastructure se réalisent « beaucoup plus rapidement ».

Où en sommes-nous aujourd'hui à cet égard? Est-ce que les processus fédéraux en place à l'heure actuelle constituent un obstacle à ces projets et ralentissent la modernisation et l'expansion des ports?

Daniel-Robert Gooch: Je pense qu'il y a encore beaucoup de travail à faire. Je dirais que nos membres qui ont des projets sont très engagés. Certains d'entre eux participent déjà aux efforts du Bureau des grands projets.

Je n'ai pas beaucoup d'information sur ce qui s'y passe, mais je sais que l'Agence d'évaluation d'impact et le ministre des Transports nous font part de messages positifs: il faut accélérer les choses, et pas seulement pour ces grands projets. Notre plus grande préoccupation, ou notre point d'interrogation, je suppose, concernait vraiment l'approche qui serait adoptée.

Dan Muys: Pouvez-vous nous donner des chiffres, ne serait-ce qu'à titre comparatif? Quel rythme ce processus, qui semble manifestement lent, pourrait-il atteindre? Qu'entendez-vous à ce sujet?

Daniel-Robert Gooch: Je ne suis pas certain que nous ayons vu un nombre suffisant de projets. Je sais que mes membres ont sans doute un avis sur cette question, puisqu'ils participent à des conversations auxquelles je ne participe pas. Il reste certainement beaucoup à faire pour que la vision dont on nous parle se traduise par une nette amélioration des délais de réalisation des projets.

Dan Muys: J'espère qu'ils seront assez rapides.

Permettez-moi de vous poser une question un peu hypothétique, simplement parce que nous avons reçu le ministre et je pense qu'il a laissé entendre qu'un projet de loi sur les ports pourrait être présenté. Je lis peut-être un peu entre les lignes, mais je ne pense pas que ce soit le cas. Qu'aimeriez-vous voir figurer dans ce projet de loi? Quelle serait votre liste de souhaits?

Daniel-Robert Gooch: Nous pouvons certainement vous transmettre cette liste. Nous avons fait part au ministère des Transports et au cabinet du ministre de notre point de vue sur le projet de loi C-33 et des éléments que nous aimerions voir se concrétiser.

Je dirais que l'établissement d'un délai de 12 mois pour les nominations au conseil d'administration est une solution facile. Le fait que des administrateurs attendent trois, quatre ou cinq ans pour savoir s'ils vont siéger à un conseil est un problème. De plus, je sais que certaines mesures prévues dans ce projet de loi, visant à renforcer la collaboration entre les ports, avaient été bien accueillies par nos membres au Québec.

Ensuite, nous ne savons pas si la souplesse financière que nous recherchons doit être abordée dans une mesure législative. Cela dit, une mesure législative visant à améliorer le processus d'emprunt — tout ce qui peut améliorer le processus d'emprunt — serait, je pense, la bienvenue.

• (1255)

Dan Muys: À part le délai de 12 mois pour les nominations au conseil d'administration, quels autres éléments du projet de loi C-33 méritent d'être maintenus, selon vous?

Daniel-Robert Gooch: Je dirais que ces éléments sont probablement les principaux.

Je pense que certaines choses n'avaient pas été abordées dans le projet de loi. Nous avons formulé quelques suggestions sur les règles relatives à la capitalisation des filiales et des coentreprises. Par exemple, l'un de nos membres a fait valoir que tant qu'il n'y aura pas une plus grande souplesse, les restrictions entourant la capitalisation d'une coentreprise ou d'une filiale feront en sorte que s'il a un engagement avec une Première Nation, il ne pourra pas en conclure un autre.

De nos jours, les filiales offrent une grande souplesse. Nous serons heureux de vous transmettre des suggestions assez précises.

Le président: Merci.

Pour terminer, je cède la parole à Mme Nguyen.

Vous avez cinq minutes.

Chi Nguyen: Merci beaucoup, monsieur le président.

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

[Français]

Je vais vous poser mes questions en anglais. Veuillez m'en excuser.

[Traduction]

Nous apprenons beaucoup dans le cadre de cette étude. Nous réfléchissons à une approche qui englobera le système dans son ensemble — les ports de petite taille, les ports de taille moyenne, ainsi que les grands acteurs... Pourriez-vous nous dire comment les formalités administratives et les difficultés intergouvernementales peuvent contribuer aux problèmes que vous constatez dans le système?

Daniel-Robert Gooch: Tout à l'heure, nous avons dit qu'une plus grande agilité permettrait à l'Agence des services frontaliers du Canada de réagir aux occasions qui se présentent. Je pense qu'il vous serait utile d'entendre ses représentants, si ce n'est déjà fait.

Le travail est réparti de la façon suivante: le mandat de Transports Canada est de s'occuper de la politique économique, tandis que l'ASFC est l'organisme chargé de l'application. Ces deux organismes travaillent ensemble de manière plus étroite, mais une plus grande souplesse qui permettrait à l'ASFC de résoudre les problèmes... Je dois avouer qu'elle a dû faire face à de nombreux défis au cours des dernières années: le vol de voitures, l'application de la loi à la frontière. Je sais que, parfois, c'est une question d'argent, et qu'elle a besoin d'aide, qu'elle a d'ailleurs reçue, mais elle en a besoin de plus.

David Rivest: Je vais vous donner trois exemples distincts de situations auxquelles nous avons fait face au cours des 12 derniers mois.

Premièrement, pour les administrations portuaires et les différentes entités concernées, le processus de réparation des quais ou de construction de nouveaux quais dure plus de 10 ans. C'est la réalité.

Deuxièmement, il est essentiel que nous puissions maximiser le nombre de navires entrant dans le port, et la profondeur de l'eau. Il faut attendre deux à trois ans pour obtenir les autorisations nécessaires pour le dragage.

Troisièmement, en ce qui concerne l'aménagement de terrains ou de l'arrière-pays adjacents aux ports, le processus pour l'obtention des permis, le développement et la construction peut durer de deux à trois ans. C'est très long. Il y a un manque d'agilité et de proactivité.

Voici ce que nous constatons: si le financement des corridors dépasse... et que l'on passe à la mise en oeuvre... Les processus doivent être plus rapides à toutes les étapes, qu'il s'agisse de la construction, du dragage, de la construction d'entrepôts, de l'aménagement de terrains, etc.

Mike Uberoi: Pour nous, c'est un peu différent. Nous avons obtenu tous nos permis. Ce processus a pris du temps et a coûté cher, mais il est désormais derrière nous.

L'exemple que je donnerais est le suivant: il y a quelques années, une fuite a révélé que nous avons présenté une demande de financement auprès du Fonds national des corridors commerciaux. Des articles à ce sujet ont été publiés dans le *Globe and Mail* et dans *La Presse*, je crois. Cela a suscité des attentes chez nos actionnaires et nos partenaires. Nous avons présenté la demande en 2022, mais n'avons jamais reçu une réponse officielle, positive ou négative, alors... les décisions concernant les demandes devraient être rendues plus rapidement.

• (1300)

Chi Nguyen: Merci.

Puisque nous réalisons également d'importants investissements dans les domaines de la défense et de la sécurité, j'aimerais savoir comment ce travail contribuera à renforcer nos capacités et notre réputation à l'échelle mondiale.

Monsieur Gooch, avez-vous des recommandations sur la façon dont nous pouvons continuer à accentuer et à renforcer notre présence à l'échelle mondiale?

Daniel-Robert Gooch: Je ne pense pas que nous ayons des recommandations propres au secteur de la défense. Nous constatons toutefois un intérêt pour le développement des ports, en général. Je sais qu'une grande partie des investissements en matière de défense ne seront pas nécessairement liés au secteur commercial, mais le secteur maritime peut jouer un rôle important dans ce domaine.

David Rivest: En ce qui concerne la défense, nous avons constaté que les dernières annonces se concentraient sur les infrastructures à double usage. Je pense que c'est une très bonne façon d'examiner la question. Il est sans doute judicieux de se pencher sur les infrastructures portuaires, les aéroports et les aires de dépôt dans l'Arctique qui seraient utilisés à la fois à des fins militaires et civiles.

Mike Uberoi: Je me ferai l'écho de ce qu'a dit M. Rivest au sujet des infrastructures à double usage. Deux groupes distincts ont communiqué avec nous afin d'utiliser nos installations pour une activité potentiellement liée à la défense. Sans un système de quai longitudinal, cela n'est pas possible.

Le président: Merci beaucoup.

Je tiens à remercier tous les témoins, qui ont pris le temps de comparaître devant nous aujourd'hui et de contribuer à cette étude très importante. Je souhaite à chacun d'entre eux un bon retour à la maison.

Chers collègues, la séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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