



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

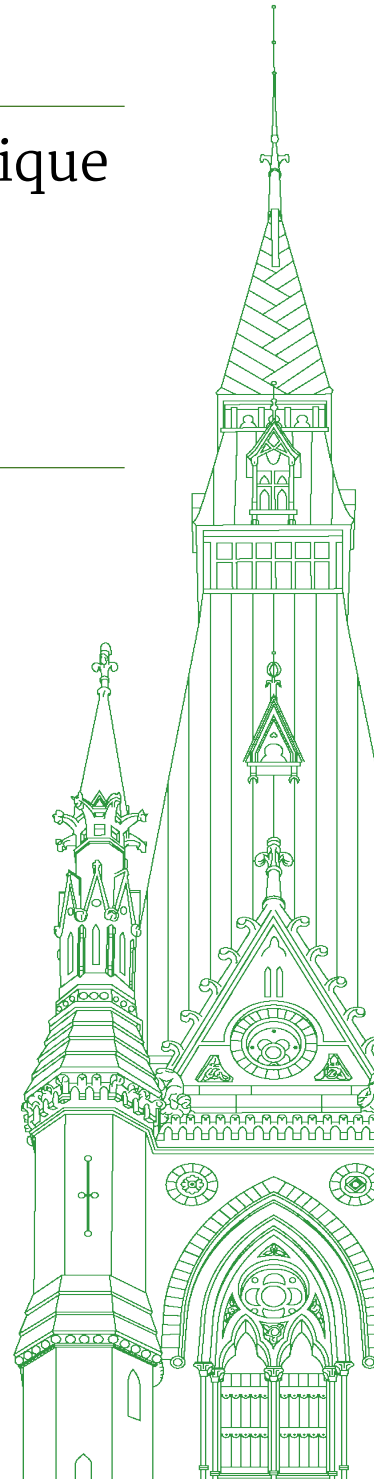
Comité permanent de la sécurité publique et nationale

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 033

Le mardi 21 avril 2026

Président : Jean-Yves Duclos



Comité permanent de la sécurité publique et nationale

Le mardi 21 avril 2026

• (1540)

[Français]

Le président (L'hon. Jean-Yves Duclos (Québec-Centre, Lib.)): Bonjour à toutes et à tous. Je vous remercie de vous être déplacés pour cette séance maintenant ouverte de la 33^e réunion du Comité permanent de la sécurité publique et nationale de la Chambre des communes.

Nous nous réunissons aujourd'hui conformément à l'article 108(2) du Règlement, que vous connaissez, pour nous permettre d'étudier le rôle de l'Agence des services frontaliers du Canada dans le corridor de ce qu'on appelle l'autoroute H₂O, et les pratiques de dédouanement portuaire.

Dans cette première heure, nous avons la chance d'accueillir trois représentants de Transports Canada, soit Sonya Read, directrice générale, Politiques maritimes, Mathieu Grenier, directeur, Analyse maritime, et Heather Moriarty, directrice, Politiques des ports et des voies navigables.

Vous êtes les bienvenus. Vous disposez de cinq minutes pour votre allocution d'ouverture.

[Traduction]

Sonya Read (directrice générale, Politiques maritimes, ministère des Transports): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de l'occasion qui m'est donnée aujourd'hui de comparaître devant le Comité permanent de la sécurité publique et nationale.

Je m'appelle Sonya Read, et je suis directrice générale des Politiques maritimes à Transports Canada. Comme le président l'a indiqué, je suis accompagnée aujourd'hui de mes collègues Heather Moriarty et Mathieu Grenier.

[Français]

Je suis reconnaissante d'avoir l'occasion de participer à cette importante étude thématique sur le rôle de l'Agence des services frontaliers du Canada, ainsi que des ministères comme Transports Canada, qui l'appuient dans les pratiques de dédouanement des ports, et de façon plus générale, dans le soutien au commerce maritime le long du corridor des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

[Traduction]

Je crois comprendre que mes collègues de l'Agence des services frontaliers du Canada ont comparu devant le Comité le 26 mars pour parler du rôle que l'Agence joue pour appuyer le commerce et l'économie canadienne et pour fournir un aperçu des services qu'elle offre relativement aux inspections des cargaisons maritimes. Comme l'ont souligné mes collègues de l'Agence, plusieurs ministères participent à la prise de décision concernant les infrastructures portuaires et les chaînes d'approvisionnement. C'est pourquoi

Transports Canada, Affaires mondiales Canada et le nouveau Bureau des grands projets travaillent ensemble pour atteindre les objectifs du Canada en matière de diversification des échanges commerciaux et de fluidité des chaînes d'approvisionnement.

[Français]

Alors que nous abordons le rôle de Transports Canada, je souhaite d'abord parler du mandat du ministère dans le domaine maritime puis, plus précisément, de la manière dont nous travaillons avec l'Agence.

Le mandat global de Transports Canada est de veiller à ce que les Canadiens disposent d'un système de transport sûr, sécuritaire, efficace, respectueux de l'environnement et technologiquement avancé. C'est un système qui soutient la croissance économique et améliore l'accessibilité dans l'ensemble des modes de transport.

• (1545)

[Traduction]

Dans le contexte maritime, cela couvre un large éventail de responsabilités, y compris la réglementation de la navigation et de la sécurité maritime, la supervision des administrations portuaires, l'application des normes en matière de sécurité des navires et la protection du milieu marin contre la pollution.

Plus précisément, en tant que directrice générale des Politiques maritimes, je suis responsable du leadership stratégique lié à la Loi maritime du Canada, au cadre de surveillance des administrations portuaires canadiennes et de la Voie maritime du Saint-Laurent, ainsi qu'aux problèmes systémiques qui influencent la manière dont le transport maritime soutient les objectifs économiques et commerciaux du Canada. Je suis également responsable de faire avancer dans les forums internationaux clés du secteur maritime mondial les objectifs du Canada en matière de politique économique sur le transport maritime, ainsi que d'élaborer, de négocier et de mettre en œuvre des conventions maritimes internationales ainsi que des mesures législatives et des règlements nationaux.

[Français]

Le système de transport maritime du Canada est composé d'une variété d'actifs maritimes, de ports publics et privés, ainsi que des administrations portuaires du Canada qui représentent les 17 ports les plus grands et stratégiques du Canada. Ces ports et la Voie maritime du Saint-Laurent sont essentiels aux objectifs commerciaux du gouvernement. Par conséquent, nous accordons un intérêt renouvelé à la gestion appropriée et à la capitalisation de cette infrastructure commerciale critique afin d'en assurer le rendement.

Je souhaite souligner deux façons dont Transports Canada soutient ces objectifs.

[Traduction]

Premièrement, Transports Canada a lancé récemment le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux de 5 milliards de dollars, qui fournira des fonds pour construire et améliorer les infrastructures commerciales qui relient le Canada, dans le but de débloquent l'accès à de nouveaux marchés mondiaux et de contribuer à doubler les exportations vers des destinations autres que les États-Unis. Transports Canada mettra en œuvre ce programme en partenariat avec d'autres ministères et organismes gouvernementaux, y compris la Banque de l'infrastructure du Canada.

Bien que je ne sois pas directement responsable de la direction de ce programme, mon équipe et moi-même fournissons des conseils sur la manière dont les projets proposés répondent aux besoins du Canada en matière de chaîne d'approvisionnement et de diversification des échanges commerciaux.

Cela m'amène au deuxième secteur de travail que je voudrais souligner, c'est-à-dire la collaboration avec l'Agence des services frontaliers du Canada.

Comme vous le savez, dans le budget de 2025, le gouvernement a annoncé que l'agence travaillerait avec Transports Canada et Affaires mondiales Canada afin de désigner d'autres ports propices à l'importation et à l'exportation de conteneurs, particulièrement dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent, comme Québec et Hamilton.

Alors que Transports Canada investit dans des projets de transport et dans la gouvernance des corridors de transport maritime, nous devons travailler avec nos collègues de l'agence de manière stratégique. Cela exige l'adoption d'une approche axée sur les corridors dans le cadre de l'évaluation et de l'allocation des ressources, une approche qui prend en compte la chaîne d'approvisionnement complète, au-delà d'un port.

Même si l'agence est en fin de compte responsable des décisions liées à l'affectation de ses ressources, y compris les décisions liées aux nouveaux services, Transports Canada fournit des analyses économiques et des conseils stratégiques sur la manière dont un projet ou un investissement proposé contribuerait aux priorités économiques du Canada, notamment la fluidité de la chaîne d'approvisionnement, là où il y a des contraintes en matière de capacité, la résilience et la diversification du commerce.

[Français]

Nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de comparaître devant le Comité et nous répondrons avec plaisir à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, madame Read. Nous savons que vous auriez d'autres choses à ajouter, mais ce sera certainement possible au cours de la période des questions et réponses qui s'en vient.

Pour commencer, je passe la parole à Mme Kirkland pour six minutes.

[Traduction]

Rhonda Kirkland (Oshawa, PCC): Merci, monsieur le président.

Je vous suis reconnaissante de votre déclaration préliminaire, madame Read.

Vous avez évoqué des ports stratégiques. Je suis justement députée d'Oshawa, et j'estime qu'Oshawa pourrait être un port stratégique, même s'il est souvent oublié. J'aborderai brièvement cet enjeu, ainsi que la collaboration avec l'ASFC dans ces autres ports qui doivent encore être désignés. Je comprends que Transports Canada et vous-même fournissiez également des analyses économiques ou des conseils stratégiques. Je crois avoir correctement interprété ce que vous avez dit.

Sonya Read: C'est exact.

Rhonda Kirkland: Sachant que Transports Canada est responsable du fonctionnement global de notre système de transport, comme vous l'avez mentionné, les membres du Comité ont récemment entendu le témoignage de Ian Hamilton, président et chef de la direction de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, ou HOPA. Il a clairement indiqué que l'ASFC constituait le principal obstacle à la croissance du port d'Oshawa.

Considérez-vous cela comme un obstacle, et savez-vous pourquoi ces problèmes perdurent au sein de notre système?

Sonya Read: Nous entretenons une relation de travail très coopérative avec l'Agence des services frontaliers du Canada. Comme je l'ai mentionné, nous collaborons avec elle afin de lui fournir des conseils économiques et stratégiques visant à étayer les décisions qu'elle prend en matière d'affectation des ressources dans l'ensemble des ports du Canada. De plus, nous travaillons en étroite collaboration avec HOPA en ce qui concerne ses besoins en matière d'infrastructures. Nous reconnaissons l'importance des services fournis par l'ASFC dans les différents ports, et nous collaborons étroitement avec elle relativement à ses décisions en matière d'affectation des ressources.

• (1550)

Rhonda Kirkland: Savez-vous que l'ASFC n'est pas présente au port d'Oshawa?

Sonya Read: C'est l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa; il s'agit donc en réalité d'un seul et même port, même s'il compte plusieurs sites en raison de la fusion de la ville avec Oshawa, ce que vous savez bien sûr. Elle a récemment donné son accord de principe pour la construction d'un entrepôt d'attente à Hamilton, dans le cadre d'un projet mené sur place.

Rhonda Kirkland: En tant que députée d'Oshawa, j'entends souvent parler de Hamilton dans le contexte de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa. Je pense qu'il est important qu'Oshawa ne soit pas laissée pour compte dans ce contexte, c'est la raison pour laquelle mes questions sont très pointues.

À l'heure actuelle, si un port ne peut pas traiter de conteneurs — ce qui est effectivement le cas, car l'ASFC n'offre pas de services de dédouanement là-bas —, la situation ressemble davantage à une défaillance du système qu'à un problème opérationnel. Transports Canada peut-il faire quelque chose pour coordonner ses activités avec l'ASFC, afin de résoudre ce problème?

Sonya Read: Je pense que cette question comporte plusieurs aspects. Il faut bien sûr commencer par évaluer la capacité du port, l'existence d'un projet ou l'installation qui servira au transbordement des conteneurs, ainsi que le type de marchandises qui transiteront par le port. C'est généralement par là que nous commençons.

Je sais que cela suppose que de nombreuses décisions différentes sont prises. L'ASFC était présente tout à l'heure. Elle pourra vous parler du processus de désignation des services de soutien pour les arrivées. Il s'agit souvent de décisions d'ordre commercial, et nous travaillerions bien sûr en collaboration avec l'administration portuaire et les promoteurs du projet s'ils cherchaient à saisir des occasions de ce genre.

Rhonda Kirkland: D'accord. Pour clarifier les choses, cela dépendrait du projet. Pour que cette désignation puisse aller de l'avant, il faudrait qu'un projet vous soit soumis à des fins d'examen, ainsi qu'aux responsables de la planification.

Sonya Read: En temps normal, nous examinerions la question en nous demandant s'il existe un projet ou une initiative en cours qui nécessiterait les services de l'ASFC pour aller de l'avant, et la discussion s'articulerait autour de cette idée. Les deux doivent aller de pair.

Rhonda Kirkland: Nous avons entendu dire que la présence d'agents formés sur le terrain est indispensable pour que les choses avancent à Oshawa. Du point de vue de la planification des systèmes, y a-t-il une question de rendement... ou des préoccupations? La mise en œuvre d'un projet est-elle le seul moyen de faire en sorte que l'ASFC soit présente au port d'Oshawa?

Sonya Read: À cet égard, il faudrait que je m'en remette à mes collègues de l'ASFC.

Rhonda Kirkland: D'accord. Je n'ai plus qu'une minute.

Je sais que vous êtes complètement... alors j'adresserai peut-être cette question aux autres. Je sais que nous ne parlons pas d'aéroports en ce moment, mais j'ai envisagé de vous poser cette question, car vous en connaissez peut-être la réponse.

Il est intéressant de noter que j'ai discuté ce matin avec des pompiers d'Oshawa, ainsi qu'avec l'Association internationale des pompiers. Ils sont préoccupés par le fait que le Canada n'est pas en phase avec les organisations internationales de l'aviation civile. Je ne sais pas si vous en avez conscience en ce qui concerne nos capacités de lutte contre les incendies dans les aéroports.

Par exemple, lorsque le président Joe Biden est venu au Canada, nous avons dû nous assurer que l'aéroport d'Ottawa appliquait des normes de sécurité-incendie conformes à celles en vigueur aux États-Unis. Êtes-vous au courant de cela?

Sonya Read: Pardon, je ne le suis pas. Je ne dispose pas de cette information.

Rhonda Kirkland: Ça ne correspond à aucune de vos fréquences. Bon, j'ai posé la question, alors il faudra l'adresser à la bonne personne la prochaine fois.

Le président: Je vous remercie.

[Français]

Madame Acan, vous avez la parole pour six minutes.

[Traduction]

Sima Acan (Oakville-Ouest, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie également les témoins de s'être joints au Comité aujourd'hui.

Depuis 2018, le gouvernement s'est attaché à moderniser les ports canadiens, que cela consiste à étudier les moyens d'améliorer les systèmes de transport ou à soutenir la compétitivité du Canada

sur la scène internationale. Récemment, le premier ministre a annoncé le projet de terminal à conteneurs de Contrecoeur, dont les travaux ont déjà commencé.

Bien que la mission principale du Comité porte sur les infrastructures de sécurité des ports maritimes stratégiques du Canada, il est également important de reconnaître que l'amélioration du traitement douanier des conteneurs est étroitement liée à l'efficacité et à la résilience de nos chaînes d'approvisionnement.

Ma première question est la suivante. Le Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement a souligné qu'il fallait remédier à la congestion portuaire avant que les réformes puissent produire tous leurs effets. Le gouvernement participe actuellement au processus visant à simplifier les autorisations fédérales et à réduire les formalités administratives. Quelles mesures Transports Canada a-t-il prises pour réduire la congestion dans la région des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent?

• (1555)

Sonya Read: Le gouvernement du Canada travaille en étroite collaboration avec les ports pour répondre à leurs besoins en matière d'infrastructures dans l'ensemble du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Parmi les projets proposés dans l'ensemble du réseau des Grands Lacs, notamment à Port Hope, mais aussi dans les ports de Montréal, de Trois-Rivières et de Québec, pour n'en citer que quelques-uns, plusieurs ont bénéficié d'un financement.

Je pense que Contrecoeur est sans conteste le projet le plus récent et probablement l'un des plus importants et des plus significatifs qui aient été proposés dans ce contexte. Ce projet permettra d'accroître la capacité du port de 60 %, ce qui en fait le plus grand projet d'expansion d'un port de l'Est du pays de l'histoire du Canada. Il apportera une capacité supplémentaire de plus de 1,5 million d'EVP.

Nous sommes conscients que cela nous permet également de prendre les devants en anticipant les prévisions en matière de volume de la demande et en veillant à ce que la congestion portuaire ne devienne pas un obstacle qui freine la capacité du Canada à croître et à diversifier ses échanges commerciaux.

Sima Acan: Je vous remercie beaucoup de vos réponses.

Par ailleurs, dans le cadre de ces travaux, comment Transports Canada collabore-t-il avec les autorités de la Voie maritime et les exploitants portuaires pour remédier aux goulots d'étranglement pendant les périodes de pointe des saisons de navigation?

Sonya Read: Nous organisons des discussions régulières afin de comprendre les causes de ces goulots d'étranglement qui apparaissent dans notre système. Nous poursuivons notre analyse pour déterminer les causes de ces blocages au sein de la chaîne d'approvisionnement et les moments où ils surviennent. Parfois, ils résultent d'événements imprévus. Parfois, ces périodes de congestion sont causées par des conditions météorologiques ou à d'autres perturbations temporaires.

Nous nous occupons de l'ensemble des modes de transport — ferroviaire, routier et portuaire — afin de détecter les éléments préoccupants et de trouver des solutions possibles.

Sima Acan: Je vous remercie.

Pourriez-vous aussi nous parler des investissements dans les infrastructures qui ont été réalisés pour moderniser les ports canadiens, grâce au Fonds national des corridors commerciaux et aux améliorations apportées à notre système de dédouanement?

Sonya Read: Plusieurs investissements ont été réalisés dans le cadre d'anciens programmes et du programme du Fonds national des corridors commerciaux, notamment dans le cadre de projets portuaires qui nécessitaient la mise en place ou l'expansion de services de l'ASFC. Par exemple, c'est le cas du projet de Duke Point, au port de Nanaimo, en Colombie-Britannique. Le projet de Contrecoeur a en fait été annoncé pour la première fois dans le cadre du programme du Fonds national des corridors commerciaux, et il a bénéficié d'une contribution de 150 millions de dollars de la part du gouvernement du Canada et de 130 millions de dollars de la part de la province de Québec.

D'autres initiatives ont été mises en place dans les ports d'Halifax, de Saint John et d'Argentia, à Terre-Neuve, des initiatives qui ont toutes nécessité que l'AFSC fournisse des services supplémentaires.

Sima Acan: Merci beaucoup, madame Read.

Transports Canada a-t-il mené des études visant à recenser les ports qui présentent un potentiel stratégique et dont la modernisation nécessiterait un soutien fédéral?

• (1600)

Sonya Read: Grâce au Fonds pour la diversification des corridors commerciaux, qui a été lancé récemment, la première étape consiste en un processus d'invitation. Grâce à ce financement, qui a été lancé au début du mois de mars, je crois, nous avons entamé un processus de collaboration avec différents ports et d'autres promoteurs de projets. Le processus ne se limite pas aux ports.

Sima Acan: Je vous remercie.

[Français]

Le président: Merci, madame Acan.

Madame DeBellefeuille, vous disposez de six minutes.

Claude DeBellefeuille (Beauharnois—Salaberry—Soulanges—Huntingdon, BQ): Merci.

Madame Read, je vous remercie de votre présence. Je vais vous demander d'être brève dans vos réponses. Vous pourrez répondre par oui ou par non aux deux petites questions.

J'ai compris que Transports Canada joue avant tout un rôle stratégique de coordination dans le développement de la fluidité des chaînes d'approvisionnement canadiennes. Est-ce que j'ai bien compris?

[Traduction]

Sonya Read: Oui, cela fait partie de notre rôle.

[Français]

Claude DeBellefeuille: Quand il y a une congestion de conteneurs en attente de dédouanement dans un port d'entrée, considérez-vous que ça représente un défi préoccupant pour l'efficacité globale des chaînes d'approvisionnement?

[Traduction]

Sonya Read: Nous collaborerions avec les autorités compétentes si des problèmes de congestion portuaire liés au dédouanement se présentaient.

[Français]

Claude DeBellefeuille: Vous savez qu'à Montréal, par exemple, il y a depuis un certain temps une congestion de conteneurs en attente de dédouanement.

Pensez-vous que, quand il y a une congestion au port de Montréal, ça nuit à la chaîne d'approvisionnement? Répondez par oui ou non, s'il vous plaît.

[Traduction]

Sonya Read: Toute congestion dans un port aurait des répercussions sur la chaîne d'approvisionnement.

[Français]

Claude DeBellefeuille: Vous nous avez dit tantôt que Transports Canada travaillait sur des projets pour essayer d'améliorer la fluidité et la chaîne d'approvisionnement.

Seriez-vous ouverts à l'idée que Transports Canada dirige, en collaboration avec l'Agence des services frontaliers du Canada, un projet pilote qui permettrait peut-être de tarifier les services de dédouanement dans des petits ports municipaux le long des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent? Par exemple, on pourrait essayer de décongestionner le port de Montréal, dans le cadre de ce projet pilote qu'on surveillerait, en affectant au port de Valleyfield deux agents deux fois par mois.

Seriez-vous ouverts à l'idée d'essayer des manières innovantes, créatives, qui permettraient le développement des petits ports municipaux sans qu'ils deviennent nécessairement des ports d'entrée?

[Traduction]

Sonya Read: Je dirais deux choses à ce sujet.

Je tiens à préciser que, pour l'instant, je n'ai pas connaissance de problèmes de congestion particuliers liés aux exigences de dédouanement dans le port de Montréal.

En ce qui concerne la collaboration avec l'agence, comme cela a été indiqué précédemment — et comme cela a été annoncé dans le budget de 2025 —, nous travaillons avec l'ASFC et Affaires mondiales afin de trouver des possibilités d'étendre les services de l'ASFC le long du corridor Saint-Laurent-Grands Lacs.

[Français]

Claude DeBellefeuille: Ce qu'on comprend, c'est que le gouvernement a mis beaucoup d'efforts dans des grands ports d'entrée, comme Montréal, et même Québec, qui est un port tout de même important.

Toutefois, mis à part le port d'Hamilton, les petits ports sont sans nouvelles. Nous sommes à la recherche de solutions créatives. Peut-on sortir du cadre pour soutenir les petits ports qui exigent les services d'un agent à temps partiel, quelques heures par mois? Ces ports vont permettre le développement économique d'un grand territoire régional. Le ministère est-il ouvert à des discussions ou à des négociations pour tenter des expériences et essayer de trouver des solutions?

C'est évident, madame Read, il n'y aura jamais assez de personnel de l'Agence pour dédouaner tous les conteneurs qui veulent circuler sur les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent. Ça va nous prendre de l'innovation. Le ministère est-il ouvert à des propositions de projets-pilotes pour essayer d'autres solutions?

[Traduction]

Sonya Read: En ce qui concerne les règles relatives au dédouanement — et plus précisément au dédouanement des conteneurs —, je dois m'en remettre à mes collègues de l'ASFC.

Nous continuerons de travailler étroitement avec eux afin de déterminer s'il est nécessaire d'élargir les services qui peuvent être offerts le long du corridor du Saint-Laurent.

• (1605)

[Français]

Claude DeBellefeuille: Je sais que les services de dédouanement sont assurés par l'ASFC, mais le ministre des Transports a un rôle stratégique pour que ça circule le long de la chaîne d'approvisionnement et qu'il y ait le moins de congestion possible. Des ports existent le long des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent. Avec un petit soutien de l'ASFC, si vous décidiez que c'était la voie stratégique à emprunter, le ministre a quand même une voix d'importance dans la décision d'expérimenter différentes solutions qui pourraient être innovantes. Ce n'est pas l'ASFC qui décide de cela.

[Traduction]

Sonya Read: Comme je l'ai indiqué, le gouvernement du Canada, Transports Canada, l'ASFC et Affaires mondiales se sont engagés à travailler en collaboration, et nous continuerons de le faire.

[Français]

Claude DeBellefeuille: Seriez-vous ouverts à discuter de projets-pilotes? Seriez-vous prêts à sortir des sentiers battus pour expérimenter sur des solutions innovantes afin de dédouaner des conteneurs à petite échelle dans les petits ports?

[Traduction]

Sonya Read: Comme je l'ai fait remarquer, nous continuerons de travailler en collaboration avec l'ASFC et Affaires mondiales pour trouver des solutions visant à étendre les services portuaires de l'ASFC.

[Français]

Claude DeBellefeuille: On sait qu'au Québec, il y a deux pratiques de détection des rayonnements. Quand on quitte Saint-Bernard-de-Lacolle, ce n'est même pas à 40 minutes de Salaberry-de-Valleyfield. Je pense que deux agents, deux fois par mois, pour dédouaner des conteneurs, c'est raisonnable. On s'attend à ce que le ministère soit ouvert à des solutions innovantes. J'espère que nous allons être capables de nous entendre.

Le président: Merci, madame DeBellefeuille.

Je passe maintenant la parole à M. Lloyd pour cinq minutes.

[Traduction]

Dane Lloyd (Parkland, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie également les témoins de leur présence.

Dans le cadre de vos activités dans le secteur du transport maritime, vous occupez-vous de la certification des hélicoptères?

Sonya Read: Non, je ne m'occupe pas de cela. Désolé.

Dane Lloyd: Dans le cadre de notre précédente étude sur la lutte contre le vol de véhicules, certaines recommandations concernaient la surveillance des ports. Dans les années 1990 et avant cette période, il y avait dans notre pays un programme solide de surveillance portuaire. Ce programme a été remplacé. Des témoins

nous ont indiqué qu'il est très difficile d'intervenir lorsque certaines zones ne relèvent pas de l'ASFC. Des problèmes liés au chevauchement des compétences empêchent l'interception de marchandises de contrebande et de biens volés.

Quelle est la position actuelle de Transports Canada au sujet des services de police portuaires?

Sonya Read: Nous collaborons avec les administrations portuaires canadiennes afin d'analyser les points faibles des ports sous l'angle de la sécurité. Le ministère examine les plans de sécurité de chaque port afin de distinguer leurs éventuels points faibles et d'y remédier.

En ce qui concerne les services de police portuaires, ces décisions remontent bien sûr à assez longtemps. Elles ont été prises dans le but de rationaliser et de simplifier les responsabilités en matière de maintien de l'ordre. Les ports disposent de capacités en matière de sécurité, mais ils collaborent également avec la GRC et la police locale pour ce qui est du maintien de l'ordre et de la prise en charge des activités criminelles dans le port. L'objectif à l'époque — qui reste d'ailleurs d'actualité — était de veiller à ce que les responsabilités en matière de maintien de l'ordre dans les ports soient clairement définies.

Dane Lloyd: Le résultat peut-il être considéré comme une réussite, compte tenu de cette intention?

Sonya Read: Je pense que les responsabilités ont été clarifiées grâce à cela. Je ne dispose d'aucune donnée...

Dane Lloyd: Les responsabilités ont été clarifiées, mais qui est tenu pour responsable lorsque des véhicules sont volés dans nos ports?

Sonya Read: Excusez-moi. Je...

Dane Lloyd: Les véhicules sont volés et transportés au moyen de notre réseau portuaire.

Sonya Read: Je crois que la question de la circulation des véhicules volés est un processus très complexe. Évidemment, ces véhicules arrivent dans les ports dans des conteneurs; ce n'est donc pas forcément la présence d'une police portuaire distincte qui permettrait de mieux résoudre ce problème que les interventions actuelles des services de police municipaux ou de la GRC.

Ce que je peux dire, c'est que Transports Canada collabore avec ses partenaires fédéraux en matière de sécurité, notamment les autorités portuaires et la GRC, afin de mettre en place un comité national de sécurité portuaire qui servira de forum aux ministères et organismes fédéraux ainsi qu'aux services de police, y compris les services de police locaux, qui seraient les mieux placés pour...

• (1610)

Dane Lloyd: Je vous remercie.

Selon une lettre envoyée au ministre des Transports, au ministre de la Sécurité publique et à la ministre de l'Industrie en septembre dernier par l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent, le retrait des services de l'Agence des services frontaliers du Canada au port de Valleyfield en 2024 a réduit la capacité de dédouanement dans cette région.

Ma question est la suivante: pourquoi le gouvernement a-t-il autorisé l'ASFC à se retirer du port de Valleyfield, malgré les avertissements selon lesquels cela réduirait la capacité de dédouanement?

Sonya Read: Pour répondre à cette question, il faudrait que je m'en remette à mes collègues de l'ASFC.

Dane Lloyd: D'accord.

Quel a été le processus d'évaluation mis en place? Transports Canada a-t-il procédé à une évaluation avant que l'ASFC ne se retire du port de Valleyfield?

Sonya Read: Cette décision n'aurait pas été de notre ressort.

Dane Lloyd: D'accord. Alors, je suppose que ma prochaine question, si vous n'êtes pas responsable de l'intervention de l'ASFC dans le port...

En février, le ministre des Transports a déclaré ce qui suit: « Il ne fait aucun doute que les ports canadiens sont des portes d'entrée stratégiques qui peuvent aider notre pays à doubler ses exportations vers de nouveaux marchés à l'échelle internationale ». Il a également fait remarquer que, pour étendre nos échanges commerciaux à des destinations situées au-delà des États-Unis, une part importante des marchandises devrait transiter par les ports.

Cependant, notre politique portuaire actuelle ne répond pas à cet objectif. En février, les membres du Comité ont été informés que les ports joueraient un rôle essentiel en permettant au Canada de doubler ses exportations vers des marchés autres que les États-Unis, mais qu'a fait le gouvernement depuis pour réduire les restrictions en matière de capacité de ces voies navigables stratégiques?

Sonya Read: Vous voulez dire depuis février?

Dane Lloyd: Eh bien, au cours de la dernière année.

Sonya Read: J'évoquerais le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux, qui a été annoncé à l'automne et lancé il y a quelques semaines, et qui a mis en branle le processus d'identification et de collaboration avec les promoteurs de projets potentiels. L'objectif est de cerner des initiatives aptes à soutenir cette diversification commerciale et de doubler les exportations canadiennes.

Dane Lloyd: Est-ce que Transports Canada fait...

Le président: Je suis désolé. J'aimerais beaucoup vous laisser continuer. Malheureusement, c'est tout le temps que nous avons pour le moment.

La parole est au député Ehsassi, pour cinq minutes.

L'hon. Ali Ehsassi (Willowdale, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci également à nos témoins d'aujourd'hui. Je vous suis très reconnaissant d'avoir pu comparaître.

Maintenant, d'emblée, je tiens à clarifier une chose. Si je comprends bien, pour qu'un propriétaire ou un exploitant portuaire dispose d'installations, il est responsable de la détention et de l'examen appropriés des marchandises qui entrent. Il semble que ces responsabilités incombent aux exploitants et aux propriétaires de quais et de ports. Est-ce exact?

Sonya Read: Oui. Les exploitants de terminaux portuaires auraient — pour l'essentiel — la garde et le contrôle des marchandises entrant et sortant par leurs terminaux.

L'hon. Ali Ehsassi: Quel que soit l'équipement — qu'il s'agisse d'équipements de pointe ou de lasers —, c'est à eux qu'incombe la responsabilité de prendre toutes les dispositions nécessaires. Est-ce exact?

Sonya Read: Pour connaître les investissements précis requis pour chaque opérateur de terminal, il faudrait que je demande à l'Agence des services frontaliers du Canada, ou ASFC.

L'hon. Ali Ehsassi: Il ne s'agit toutefois pas d'une question d'investissements. Il s'agit de savoir à qui incombe cette obligation. Si je comprends bien, la Loi sur les douanes contient une disposition stipulant que ce sont les propriétaires ou les exploitants d'un port qui sont responsables de ces aspects.

Sonya Read: C'est ce que je crois comprendre, mais il faudrait que je le demande à l'agence.

L'hon. Ali Ehsassi: Si vous pouviez nous revenir là-dessus, nous vous en serions très reconnaissants.

Sonya Read: Bien sûr.

L'hon. Ali Ehsassi: Ma question complémentaire porte sur la Voie maritime du Saint-Laurent, où, comme vous le savez, nous avons environ 100 ports et quais. Dans la foulée du budget de 2025, le mandat a été fixé de trouver comment accroître notre capacité en matière de marchandises entrantes et sortantes. Étant donné que trois ministères différents sont chargés d'identifier et d'évaluer les différents ports et quais, quels critères utilisez-vous pour examiner toutes ces options?

Sonya Read: Nous pourrions envisager ces initiatives par l'intermédiaire, par exemple, du Fonds pour la diversification des corridors commerciaux. Nous recherchons des projets aptes à favoriser le développement des infrastructures commerciales et de transport et qui aideront le Canada à accéder aux marchés mondiaux. Nous recherchons des projets qui permettront de réduire les embouteillages et les retards.

• (1615)

L'hon. Ali Ehsassi: Oui, je vois ce que vous dites. C'est pourquoi j'ai commencé par dire qu'il y a 100 quais et ports distincts. Je présume que les trois ministères examinent cette liste ensemble. Comment faites-vous le tri entre les différents projets? Il serait inconcevable d'allouer des ressources à chacun de ces quais et ports. Comment évaluez-vous les avantages comparatifs des uns et des autres afin de cerner ceux qui méritent d'être retenus?

Sonya Read: Nous avons examiné la situation par corridor afin de cerner les problèmes particuliers à chacun d'eux. Dans la mesure où nous examinons les zones où il pourrait y avoir des encombrements ou des goulets d'étranglement, les zones problématiques deviendraient assurément des priorités au moment de discuter avec des promoteurs de projets susceptibles d'être intéressés par la résolution de ces problèmes, par exemple. Cela pourrait nécessiter une extension des services de l'ASFC. Comme je l'ai dit, une partie de ce travail s'inscrit dans le premier volet du Fonds pour la diversification des corridors commerciaux.

L'hon. Ali Ehsassi: Serait-il exact de présumer que vous envoyez des questionnaires à chacun de ces opérateurs ou propriétaires qui souhaitent étendre leurs services? Quel est le processus mis en place à cet égard?

Sonya Read: Comme je l'ai dit, l'analyse comporte deux volets. Il y a une analyse des corridors proprement dits, qui ne se penchent pas sur des terminaux particuliers. Elle porte davantage sur les problèmes des différents corridors, le but étant de localiser les goulets d'étranglement et les zones de congestion potentiels. Le premier volet du Fonds pour la diversification des corridors commerciaux fonctionne sur invitation et vise à contacter des promoteurs de projets potentiels qui pourraient avoir des projets aptes à résoudre ces problèmes.

L'hon. Ali Ehsassi: Je vous remercie.

[Français]

Le président: Merci.

Madame DeBellefeuille, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

Claude DeBellefeuille: Merci beaucoup.

Madame Read, quand la construction du pont Gordie-Howe a commencé, le politique a dit à l'Agence de former 46 agents. Quand les responsables stratégiques et politiques du gouvernement ont décidé d'agrandir le port de Montréal, ils ont dit à l'Agence de former des agents en vue de l'agrandissement pour faire le dédouanement. Selon moi, c'est une décision stratégique que de déterminer si, oui ou non, on augmente les effectifs des ports spécialisés le long des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Alors, je ne partage pas nécessairement votre opinion sur le fait qu'il faut toujours se rapporter à l'Agence.

Le port de Valleyfield est voisin de Glencore, qui transforme le zinc. Le minerai est reçu en vrac par bateau. Sur le bateau, il y a deux conteneurs. Il y a un arrêt obligatoire au port d'entrée de Montréal pour dédouaner deux conteneurs. On congestionne le port. Les conteneurs se vident dans un camion, et ceux-ci s'en vont au port de Valleyfield pour entreposer la marchandise.

Alors, dites-moi: est-ce que vous croyez sincèrement que cette façon de fonctionner décongestionne la chaîne d'approvisionnement?

Est-ce qu'il ne serait pas plus simple de doter le port de Valleyfield de deux agents, ce qui représenterait quatre jours de travail par mois, pour éviter au port de Montréal de devoir dédouaner deux ou trois conteneurs sur un bateau qui transporte majoritairement du vrac?

Est-ce que vous ne trouvez pas que c'est plus raisonnable, compte tenu des ressources, de soutenir une initiative innovante, plutôt que d'obliger les bateaux à arrêter à Montréal pour dédouaner deux conteneurs, alors qu'ils transportent en grande partie du vrac?

[Traduction]

Sonya Read: Je crois comprendre que l'ASFC a peut-être répondu à d'autres questions pendant qu'elle était ici, mais il reste que c'est elle qui serait la mieux placée pour aborder l'ensemble de la question des infrastructures et des équipements nécessaires pour soutenir la présence ou le...

• (1620)

[Français]

Claude DeBellefeuille: Non, je ne vous parle pas d'équipement, je vous parle d'assurer la fluidité de la chaîne d'approvisionnement, ce qui est votre rôle stratégique. Je vous parle d'un bateau plein de vrac qui arrête au port de Montréal pour faire dédouaner deux conteneurs, qui sont mis dans un camion qui s'en va ensuite au port de Valleyfield pour être déchargé.

Trouvez-vous que c'est logique et que ça rend la chaîne d'approvisionnement plus fluide, cette décision stratégique et politique du gouvernement?

Le président: Malheureusement, les deux minutes et demie sont déjà écoulées.

Je passe maintenant la parole au député Au pour cinq minutes.

[Traduction]

Chak Au (Richmond-Centre—Marpole, PCC): Madame Read, merci de votre présence.

Dans votre exposé, vous avez évoqué les cinq domaines de votre mandat: la sûreté, la sécurité, l'efficacité, l'environnement et les avancées technologiques. Procédez-vous de temps à autre à des auto-évaluations? Dans l'affirmative, quels indicateurs utilisez-vous pour mesurer votre performance, et à quand remonte la dernière évaluation de cette performance dans ces cinq domaines? Par exemple, la performance a-t-elle été très bonne dans l'un d'entre eux ou très mauvaise dans un autre? Quels ont été les résultats des évaluations dans ces cinq domaines?

Sonya Read: En ce qui concerne la performance du ministère pour l'ensemble de son mandat, je vous renvoie au processus ministériel de planification et de production de rapports, qui explique comment nous avons atteint les différents objectifs de chacun des éléments de notre mandat.

Chak Au: De manière générale, pouvez-vous confirmer que le mandat a été rempli dans une vaste mesure?

Sonya Read: Encore une fois, je pense que nos rapports de rendement ministériels démontrent comment et dans quelle mesure Transports Canada s'acquitte de son rôle au sein du gouvernement du Canada, conformément à la loi qui l'encadre et à son mandat en matière de programmation.

Chak Au: D'accord.

Vous avez mentionné que vous vous concentrez sur la diversification de l'approvisionnement. Notre comité est chargé de la sécurité publique et de la sécurité nationale, et il m'arrive de penser que l'efficacité et la sécurité ne font pas toujours bon ménage. Nous savons que l'ASFC a déclaré que le balayage des conteneurs entrant et sortant du pays a été très limité. Croyez-vous que Transports Canada considère cela comme étant tout à fait acceptable?

Sonya Read: Je m'en remettrais à l'ASFC pour ce qui est de trouver le juste équilibre entre la fluidité de...

Chak Au: De votre point de vue, cependant... Bien sûr, l'ASFC a son point de vue, mais du point de vue de Transports Canada, le balayage limité des conteneurs qui entrent au pays et qui sortent du pays est-il acceptable?

Sonya Read: Transports Canada va travailler avec l'ASFC et Affaires mondiales Canada pour s'assurer que nous disposons de l'infrastructure et des services nécessaires pour soutenir nos objectifs de diversification commerciale.

Chak Au: Pour ma prochaine question, j'ose espérer que vous vous absteniez de la relayer à un autre ministère.

Mon collègue a mentionné que le temps de dédouanement posait problème au port de Montréal. Encore une fois, avez-vous une norme sur le temps de dédouanement pour le port de Montréal? Avez-vous une norme et, si c'est le cas, comment le port de Montréal s'en tire-t-il?

Sonya Read: D'après ce que je comprends, la norme générale est d'environ trois jours. Cela correspond au temps d'attente requis pour permettre le dédouanement des différents conteneurs au port de Montréal.

Chak Au: Existe-t-il des données sur les résultats réels? Quel est le pourcentage indiquant un dépassement à quatre jours?

Mathieu Grenier (directeur, Analyse maritime, ministère des Transports): Puis-je intervenir, monsieur le président?

Le délai standard de trois jours couvre la période allant du moment où le conteneur arrive sur le quai jusqu'à celui où il est chargé sur le train et sorti du port; il inclut donc le dédouanement. Nous n'avons pas connaissance de problèmes de dédouanement. Il s'agit plutôt de l'évacuation du conteneur par train ou par camion depuis ce port.

Chak Au: Mes collègues ont tous souligné qu'il y avait un problème avec les délais de dédouanement. Êtes-vous en train de dire qu'il n'y en a pas?

Mathieu Grenier: Nous n'avons pas connaissance de problèmes...

• (1625)

Sonya Read: Nous n'avons pas connaissance d'un problème particulier.

Mathieu Grenier: ... ni d'un problème particulier concernant le dédouanement.

Chak Au: Puis-je vous demander de nous fournir de plus amples précisions à ce sujet?

Sonya Read: Bien sûr, nous pouvons vous fournir des précisions concernant les temps d'attente et le processus afférent.

Chak Au: Je vous remercie.

Le président: Merci, député Au.

Pour terminer, nous donnons la parole au député Powlowski, pour cinq minutes.

Marcus Powlowski (Thunder Bay—Rainy River, Lib.): Je suis l'un des deux députés de Thunder Bay. Si vous regardez une carte et voyez jusqu'où les navires de haute mer peuvent remonter à l'intérieur des terres, vous constaterez que notre situation géographique est vraiment favorable. À l'instar de Duluth, Thunder Bay se trouve en plein milieu du continent. Cependant, le port de Thunder Bay ne reçoit à peu près pas de conteneurs, même si — d'après ce que j'ai compris des professionnels du transport maritime —, au fil des ans, le transport maritime est passé de plus en plus du vrac aux conteneurs. Si le port de Thunder Bay veut accueillir des marchandises en conteneurs... Il est parfois obligé de le faire. Par exemple, il a reçu une éolienne. Il a accueilli de grandes turbines d'éoliennes, mais les pièces détachées sont arrivées en conteneurs et elles ont dû passer par Duluth plutôt que par Thunder Bay.

D'après ce que je comprends, il y a très peu de conteneurs sur les Grands Lacs, ce qui m'amène à... Connaissez-vous le rapport de la Chambre de commerce maritime intitulé *Réaliser le potentiel du système des Grands Lacs et du Saint-Laurent: Analyse économique des services de réception de conteneurs dans six ports de l'Est du Canada*? Le connaissez-vous?

Sonya Read: Oui, nous le connaissons.

Marcus Powlowski: Êtes-vous d'accord avec les chiffres avancés dans ce rapport?

Sonya Read: Nous avons rencontré la Chambre de commerce maritime et Aviseo au sujet de leur rapport. Nous estimons qu'il s'agit d'une contribution importante au débat sur le renforcement de la compétitivité de la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent, notamment en ce qui concerne l'amélioration des services de l'ASFC. Comme je l'ai indiqué, l'expansion des services nécessite une évaluation de multiples variables. D'après ce que nous avons compris des propos d'Aviseo, ils ne disposaient pas nécessairement de toutes les données nécessaires pour étayer l'ensemble des conclusions mises de l'avant dans le rapport.

Marcus Powlowski: Merci.

Dans l'ensemble, leurs chiffres semblent plutôt bons en ce qui concerne les retombées économiques nettes des services de réception de conteneurs à divers endroits. Des ports comme Québec, Valleyfield, Picton, Hamilton, Windsor et Goderich ont généré une valeur ajoutée de 131 millions de dollars — je présume que c'est par an. L'impact sur le revenu des entreprises s'est élevé à 132 millions de dollars. En ce qui concerne le revenu disponible des ménages, cet impact se chiffre à 365 millions de dollars — rendu possible, je présume, par une circulation plus efficace des marchandises. Ensuite, le rapport passe chaque port en revue — Picton, Goderich, Hamilton — et pour chacun, il fournit des chiffres plutôt encourageants en matière de retombées économiques.

Je voudrais mentionner la ville de Québec. Parlant de la réalisation d'un point d'entrée de l'ASFC, le rapport affirme que « le gouvernement fédéral peut récupérer tous les coûts en un peu plus de deux mois ». Je suis donc un peu perplexe quant aux raisons qui nous empêchent d'aller de l'avant.

De plus, si vous regardez... Ils donnent d'autres exemples de ce qui pourrait être fait pour améliorer l'efficacité. De reste, cela réduit les émissions de gaz à effet de serre, car on utilise la voie navigable. Il y a des gains d'efficacités dans la chaîne d'approvisionnement.

Nous avons parlé des retards au port de Montréal. Selon les auteurs du rapport, les chiffres montrent que « le Canada a constamment affiché le temps médian d'escale le plus élevé pour les porte-conteneurs, avec une moyenne d'environ 1,6 à 1,8 jour ». À Montréal, c'est trois jours. Le Canada enregistre des temps d'attente assurément plus longs que ceux constatés aux États-Unis, en Allemagne, en Italie ou en France.

Le coût pour l'ASFC n'est-il pas relativement modeste? Je me demande simplement pourquoi nous ne passons pas à la vitesse supérieure. Ce n'est pas un investissement énorme. L'ouverture de points d'entrée de l'ASFC pourrait apporter des avantages économiques significatifs. Si nous ne le faisons pas, quand pouvons-nous espérer avoir des réponses à ce sujet? Si nous ne le faisons pas, pourquoi en est-il ainsi, et quand allons-nous nous y mettre?

Sonya Read: D'après ce que j'ai compris, le rapport présentait certaines lacunes concernant les données relatives à l'ASFC, notamment au sujet du coût des exigences de l'ASFC en matière d'infrastructure et de main-d'œuvre pour la mise en œuvre des services proposés. Par conséquent, ces éléments n'ont pas nécessairement été pris en compte dans l'analyse. De ce fait, Transports Canada n'est pas en mesure de valider les projections de recettes présentées dans le rapport ni la viabilité financière de la mise en œuvre des différents projets proposés.

Marcus Powlowski: Si vous n'êtes pas en mesure de vérifier les chiffres et de dire si c'est une bonne idée sur le plan financier, qui l'est? Je veux dire, n'est-ce pas le rôle du gouvernement? Si nous devons examiner la question, et qu'on nous demande de fournir un service pour aider l'industrie, ne devrions-nous pas le faire? Je veux dire, à qui d'autre pouvons-nous... Si vous ne comptez pas vous fier à leurs chiffres de toute façon, pourquoi le leur demander?

• (1630)

Sonya Read: Je suis désolée, mais je veux juste être claire. Me demandez-vous pourquoi nous avons demandé leurs chiffres à Aviseo?

Marcus Powlowski: Non. Je crois que vous avez dit que vous n'étiez pas en mesure de vérifier ces chiffres ni d'établir si, d'un point de vue financier, c'était une décision judicieuse. Eh bien, n'est-ce pas là le rôle du gouvernement? Si nous cherchons à fournir des services publics, et si l'un de notre objectif est de contribuer à la diversification commerciale et d'améliorer notre économie, ne devrions-nous pas faire ces vérifications nous-mêmes?

Sonya Read: Nous le ferions sur la base d'une analyse de rentabilité complète si celle-ci était présentée à Transports Canada. Comme je l'ai indiqué, nous avons discuté avec Aviséo et la Chambre de commerce maritime du travail qu'ils ont accompli dans le cadre de cette étude, afin de mieux comprendre leurs chiffres. Nous avons compris qu'il y avait certaines limites concernant les données. De ce fait, nous ne pouvons pas nécessairement valider leurs projections de recettes et les avantages économiques qu'ils entrevoyent.

Toutefois, si ces cas particuliers étaient présentés dans le cadre d'une analyse de rentabilité, nous serions en mesure de valider le processus à partir de celle-ci. Nous ne nous baserions pas nécessairement sur l'étude d'Aviséo, bien qu'il s'agisse d'un indicateur très utile.

Le président: Merci de cette précision.

Merci encore, monsieur Grenier, madame Read et madame Moriarty, pour cette présentation et tout le travail qui y a conduit. Nous vous souhaitons une bonne fin de journée. Nous allons suspendre la séance quelques instants, le temps de vous laisser quitter la salle et de permettre aux prochains témoins de prendre place.

Merci.

• (1630)

(Pause)

• (1635)

[Français]

Le président: Je vous remercie tous d'être de retour.

Nous pouvons commencer la deuxième heure, pour laquelle nous avons quatre invités de trois associations différentes. D'abord, il s'agit de Mathieu Paquet, associé, et de Guillaume Chartrand, consultant principal, chez Aviséo Conseil. Ensuite, nous accueillons James Hamilton, directeur général de l'association des concessionnaires de voitures d'occasion de l'Ontario. Finalement, nous avons John Tod, vice-président, Opérations, Canada de l'Est, VIN Verification Services Inc.

Chers messieurs, je vous remercie de vous être déplacés et d'avoir fait l'effort de vous préparer pour cette importante séance.

Nous allons commencer par un discours d'ouverture de cinq minutes pour chacune des trois organisations.

Monsieur Paquet, vous avez la parole.

Mathieu Paquet (associé, Aviséo Conseil): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de nous recevoir aujourd'hui.

Je me présente: Mathieu Paquet, associé chez Aviséo Conseil et économiste. Je suis accompagné de mon collègue Guillaume Chartrand, consultant principal et économiste chez Aviséo Conseil.

Au cours des derniers mois et des dernières années, nous avons eu le privilège d'accompagner plusieurs ports dans la réalisation d'études économiques. Plus récemment, nous avons rendu publique

une étude réalisée avec la Chambre de commerce maritime qui porte sur l'analyse économique des services de réception de conteneurs dans six ports de l'Est du Canada.

Cette étude s'inscrit dans un contexte bien particulier. Le Canada fait face à un défi important en matière de productivité et d'investissement. D'ailleurs, depuis la pandémie, on observe un décrochage de la croissance de la productivité du Canada par rapport à celle des États-Unis. En parallèle, le pays cherche à renforcer sa résilience économique, à fluidifier ses chaînes d'approvisionnement et à diversifier davantage ses partenaires commerciaux, notamment par les corridors maritimes.

Certaines réponses à ces défis relèvent de transformations à long terme. Pensons, par exemple, à l'intelligence artificielle. D'autres peuvent produire des gains beaucoup plus rapidement. L'amélioration de la logistique commerciale fait partie de ces leviers concrets qui nécessitent relativement peu d'investissements, mais qui peuvent avoir un impact rapide sur la productivité du secteur des entreprises.

Notre posture, comme économistes, consiste à étudier les retombées économiques de ces services. Nous n'évaluons pas ces projets sous l'angle de leur mise en œuvre opérationnelle, et l'étude ne se voulait pas une étude de marché. Le point central de l'étude est simple: les services de réception de conteneurs représentent avant tout un levier d'efficacité économique. Ils permettent à des marchandises d'être échangées et de circuler de manière plus directe, plus rapide et plus fiable, et, dans plusieurs cas, à moindre coût.

Pour les importateurs, cela peut vouloir dire des intrants plus abordables ou des délais mieux maîtrisés. Pour les exportateurs, cela peut vouloir dire un meilleur accès aux conteneurs, une logistique plus fluide et une compétitivité renforcée sur les marchés internationaux. Pour l'économie dans son ensemble, cela se traduit par des gains de productivité qui percolent dans l'économie, au bénéfice des entreprises, des ménages et des gouvernements.

Il existe déjà une littérature économique abondante sur le lien entre les infrastructures portuaires, la fluidité commerciale et la performance économique. Nous aurions pu nous inspirer des travaux qui lient un stock d'infrastructures publiques, comme les ports, à des gains de productivité. Nous voulions cependant être plus directs et plus précis dans notre approche.

Les principaux mécanismes d'impact prennent la forme d'une réduction des délais de transport, d'une réduction des coûts logistiques, d'une meilleure allocation des conteneurs vides, d'une plus grande flexibilité du système ou encore d'une utilisation plus efficace de la capacité maritime existante. Plus conceptuellement, ces mécanismes ont un impact sur la productivité des entreprises et des secteurs qui utiliseraient les services de conteneurs dans les ports à l'étude.

Pour mesurer ces effets, nous avons utilisé des modèles d'équilibre général calculable du Québec, de l'Ontario et du Canada. Il s'agit d'un type de modèle que la plupart des administrations publiques d'envergure possèdent. Nos résultats peuvent donc être aisément reproduits.

L'un des constats importants de notre étude est que ces projets ont le potentiel de générer des bénéfices économiques récurrents à partir d'interventions relativement ciblées. Ils contribuent aussi à des effets plus larges, qui sont particulièrement pertinents dans le cadre des travaux de ce comité: une plus grande résilience des chaînes d'approvisionnement, une meilleure diversification des points d'entrée, une réduction de certaines pressions sur le réseau routier, ainsi qu'un renforcement de la sécurité économique du pays.

D'ailleurs, outre les retombées économiques présentées dans notre étude, il convient de mentionner que de nombreux intervenants nous ont souligné l'importance d'assurer une redondance dans l'accès aux marchandises conteneurisées dans le corridor Saint-Laurent—Grands Lacs.

Nous avons également porté une attention particulière à la question des coûts liés à l'Agence des services frontaliers du Canada. L'information détaillée n'étant pas disponible pour chacun des projets, nous avons retenu une approche prudente, à partir du cas d'Halifax. Même dans une perspective conservatrice où les coûts pour l'Agence seraient du même ordre de grandeur que ceux de l'expansion réalisée au port d'Halifax, l'exercice montre que les bénéfices économiques et fiscaux demeurent considérables.

Enfin, rappelons que notre étude s'inscrit en continuité avec une réflexion amorcée en amont. La résolution de la congestion portuaire a été identifiée, à l'échelle nationale, comme une priorité stratégique pour améliorer la performance de la chaîne d'approvisionnement canadienne.

Merci de votre attention. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

• (1640)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Paquet.

Monsieur Hamilton, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

James Hamilton (directeur exécutif, Association des concessionnaires de voitures d'occasion de l'Ontario): Je vous remercie.

Monsieur le président, mesdames et messieurs du Comité, bonjour.

Je m'appelle James Hamilton, et je suis directeur exécutif de l'Association des concessionnaires de voitures d'occasion de l'Ontario. Notre association défend les intérêts de près de 5 000 concessionnaires automobiles — véhicules neufs et d'occasion —, entreprises de recyclage, sociétés de location de véhicules, et membres associés dans toute la province de l'Ontario. Par ailleurs, nous présentons également des membres situés dans d'autres provinces.

Alors que le Comité examine le rôle de l'Agence des services frontaliers du Canada dans le commerce maritime et les pratiques de dédouanement portuaire, nous souhaitons aborder une faille de sécurité majeure liée à un élément de données: le clonage et la modification des numéros d'identification des véhicules, ou NIV. Certains d'entre vous ont sans doute lu ou entendu parler de ce phénomène en pleine expansion dans les médias. Il s'agit probablement, pour être honnête, d'une conséquence du fait que le crime organisé se détourne des ports, où nous avons obtenu certains succès dans la lutte contre le vol de véhicules. Le crime organisé se tourne simplement vers d'autres stratagèmes. Il s'agit d'une nouvelle forme d'es-

croquerie: les voleurs utilisent des identités de véhicules légitimes afin de dissimuler un véhicule volé ou récupéré, le faisant ainsi paraître légal lors de la vente. En substance, les criminels créent de faux NIV, plaques d'immatriculation et documents de propriété correspondant à un véhicule similaire dans une autre juridiction, ou du moins avec un NIV qui se decode comme un NIV réel. Ils peuvent alors vendre ce véhicule volé, muni d'un NIV cloné, à un acheteur peu méfiant ici au Canada. Souvent, ces acheteurs sont nos membres, les concessionnaires, qui se trouvent généralement en première ligne de la transaction. En fin de compte, c'est toutefois le consommateur qui en fera les frais. Cela peut conduire à ce que des acheteurs innocents se voient refuser une assurance en cas d'accident ou lorsqu'ils doivent faire une réclamation, car il s'agit en réalité d'un véhicule volé que nos forces de l'ordre finissent souvent par retracer.

L'ASFC gère une base de données contenant les NIV de l'ensemble des véhicules exportés à partir du Canada. Afin d'aider les forces de l'ordre à identifier les véhicules volés et à réduire les flux financiers vers les groupes criminels organisés, notre association cherche actuellement à conclure un accord de partage de données avec l'ASFC pour pouvoir exploiter ces informations. Cela permettrait ainsi à nos membres, par exemple, de vérifier si le NIV d'un véhicule qu'ils envisagent d'acheter a déjà été exporté, ce qui constituerait pour eux un signal d'alerte indiquant qu'il s'agit probablement d'un véhicule cloné ou d'un véhicule volé dont le NIV a été modifié. Ils ne l'achèteraient bien sûr pas. Au lieu de cela, ils alerteraient les forces de l'ordre au sujet d'un véhicule potentiellement suspect.

Les NIV provenant de véhicules exportés peuvent s'avérer particulièrement utiles. En effet, il s'agit de NIV authentiques attribués à des véhicules qui ont réellement existé et qui ne se trouvent plus au Canada; ils sont donc tout indiqués pour être utilisés sur une voiture volée. Cela revient en quelque sorte à utiliser l'identité d'une personne décédée pour commettre une usurpation d'identité ou une fraude, car il s'agit d'une identité qui a bel et bien existé. Le NIV était authentique; il n'est simplement plus ici, ce qui en fait un choix idéal. Nous avons constaté des cas où ces numéros d'identification apparaissent sur des véhicules achetés par des concessionnaires. Nous pensons qu'il s'agit là d'un moyen supplémentaire pour les concessionnaires de disposer d'une source de données leur permettant de se prémunir contre ce type de situation. Cela ne va pas résoudre tous les problèmes. Comme cela a été mentionné plus tôt au cours de cette session, le vol de voitures est un problème compliqué et complexe, et il n'existe pas de solution unique. Chaque fois que quelqu'un suggère qu'il y en a une, c'est probablement trompeur, mais c'est un élément supplémentaire, et c'est facile à mettre en œuvre, car les données sont disponibles.

À l'heure actuelle, l'ASFC partage ce type de données avec des entités privées étrangères et des assureurs, mais elle refuse pourtant de les communiquer aux concessionnaires agréés canadiens par l'intermédiaire de notre association, alors que ce sont précisément eux qui pourraient signaler ces « véhicules fantômes » au moment de la reprise, et avant leur revente.

L'Association des concessionnaires de voitures d'occasion de l'Ontario a participé au sommet fédéral sur le vol de véhicules organisé à Ottawa en février 2024. C'était au plus fort de la crise du vol de véhicules, particulièrement virulente en Ontario et au Québec à cette époque. Le port de Montréal figurait également parmi les principales sources de préoccupation à ce moment-là. Comme je l'ai mentionné, beaucoup a été accompli depuis lors, et le nombre de vols de véhicules est en diminution, en grande partie grâce aux efforts visant à rendre l'exportation illégale plus difficile pour les criminels dans les ports. Par ailleurs, l'Association Équité, qui, comme certains d'entre vous le savent peut-être, est très active dans le dossier du vol de véhicules et dispose de nombreuses données fiables, a indiqué que le vol de véhicules en Ontario a baissé de 20 %, mais nous devons nous garder de trop nous réjouir, car le vol de véhicules au Canada représente encore près de 1 milliard de dollars de pertes pour les assureurs en 2025.

• (1645)

En général, les criminels savent faire preuve d'un degré de flexibilité et de créativité particulièrement élevé. Les revenus tirés du trafic de véhicules volés constituent la troisième source de revenus du crime organisé, après la drogue et les armes à feu. De toute manière, beaucoup de criminels utilisent cet argent sale pour se procurer de la drogue et des armes. Je peux vous garantir qu'ils ne vont pas renoncer à ces sources de revenus simplement parce qu'une porte leur est fermée; ils vont simplement changer de stratégie. Pour ce faire, les criminels concentrent de plus en plus leurs efforts sur le marché intérieur des véhicules volés.

Il arrive encore aujourd'hui qu'un numéro d'identification du véhicule, ou NIV, d'un véhicule volé soit enregistré en Ontario avec un NIV ayant fait l'objet d'un processus d'exportation. Cela s'explique par le fait que le ministère des Transports de l'Ontario ignore que ce NIV a été exporté, car il ne reçoit pas non plus ces données de l'ASFC. Lors du sommet de 2024, l'ASFC a reconnu que les données constituent un outil essentiel dans la lutte contre le vol de véhicules. Nous partageons cet avis et souhaitons nous associer à l'ASFC pour protéger les consommateurs de l'Ontario.

Je vous remercie.

Le président: C'est moi qui vous remercie, monsieur Hamilton.

Monsieur Tod, à vous la parole pour un total de cinq minutes, je vous prie.

John Tod (vice-président, Opérations, Canada de l'Est, VIN Verification Services Inc.): Monsieur le président et membres du Comité, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui pour discuter du rôle de l'ASFC dans le corridor de l'autoroute H2O et les pratiques de dédouanement portuaire.

Pour gagner du temps, je vous ai déjà fait parvenir un résumé de mon parcours professionnel.

Je comparais devant vous aujourd'hui pour vous livrer une analyse claire et franche des lacunes du système actuel, et des domaines dans lesquels des améliorations substantielles sont à la fois possibles et nécessaires.

La réalité est claire. Le système ne fonctionne pas, et les données sont sans équivoque. En 2024, l'ASFC a intercepté environ 2 200 véhicules volés, soit environ 4 % de 57 000 véhicules volés à l'échelle nationale cette année-là. En 2025, ce taux d'interception est tombé sous la barre des 3 %. On assiste donc à une diminution

du nombre d'interceptions, malgré plusieurs témoignages antérieurs devant le Comité indiquant que 60 % des véhicules volés sont destinés à l'exportation, principalement via le port de Montréal.

Les membres du crime organisé savent exploiter les lacunes prévisibles de notre système de contrôle des exportations. Les véhicules sont faussement déclarés comme des biens ménagers ou du matériel électronique. Les conteneurs sont chargés à l'intérieur des terres et mélangés à des marchandises légitimes. Les documents d'exportation peuvent alors être falsifiés après le départ des navires.

Surtout, de nombreux véhicules volés sont équipés de numéros d'identification de véhicule, ou NIV, clonés ou falsifiés. Ces véhicules ne peuvent pas être détectés par les numériseurs à rayons X. En vérité, seuls des inspections physiques et un processus complet d'authentification des documents permettent de donner des résultats, mais malheureusement, ce type de contrôles en bonne et due forme sont devenus beaucoup trop rares.

L'ASFC s'appuie sur un modèle d'inspection fondé sur les risques. Néanmoins, moins de 4 % des conteneurs à l'exportation font l'objet d'un contrôle physique, et souvent même moins. Des audits antérieurs ont révélé que de nombreux signalements électroniques à haut risque ne donnent pas lieu à une inspection secondaire. Il s'agit là de failles systémiques que le crime organisé et les réseaux criminels ont appris à exploiter.

Par conséquent, les ports canadiens sont de plus en plus utilisés comme points d'entrée pour les activités criminelles. Le port de Montréal, par exemple, traite environ 70 % des exportations légitimes de véhicules du Canada, mais reste le centre névralgique du trafic de véhicules volés. Néanmoins, ce problème ne se limite plus à un seul port. Par exemple, Halifax a connu une forte augmentation des fraudes financières liées aux véhicules. Le trafic de conteneurs transitant par Saint John a plus que doublé. Les agents du port de Vancouver, qui est le plus grand port à conteneurs du Canada, n'inspectent physiquement qu'une petite fraction des expéditions sortantes.

La tendance est indéniable: là où la présence des forces de l'ordre est limitée ou irrégulière, l'exploitation criminelle existe et prospère. L'absence de dissuasion visible devient alors une véritable invitation au crime. Par ailleurs, de tels risques s'accroissent à mesure que le réseau portuaire canadien s'étend et que les flux commerciaux mondiaux évoluent.

Pour être clair, l'ASFC est confrontée à de réelles contraintes opérationnelles et juridiques. En effet, ses agents ne peuvent pas inspecter chaque conteneur. Les technologies actuelles de numériseur ne permettent pas de vérifier l'authenticité des NIV. Le partage de données d'exportation demeure limité partout au pays. Les normes de formation et les outils d'enquête n'ont pas suivi le rythme de la sophistication des réseaux criminels modernes.

Je tiens d'ailleurs à dire qu'il ne s'agit en aucun cas d'un manquement de la part des agents de l'ASFC, mais bien d'une défaillance inhérente à la conception du système. Le secteur privé peut jouer un rôle constructif, à condition de former un partenariat efficace avec le gouvernement fédéral.

Je vais être très clair: en vertu de la législation actuelle, les entreprises privées ne peuvent ni ne doivent exercer de pouvoirs de contrôle au sein de nos ports. L'externalisation des fonctions de contrôle risque d'entraîner des contestations judiciaires, des violations de la Charte et de compromettre les poursuites. Il s'agit là de préoccupations réelles qui ont été soulevées auprès de l'ASFC.

Il existe toutefois une alternative viable. Des partenaires du secteur privé qualifiés peuvent renforcer les capacités de l'ASFC grâce à leur expertise et à leur maîtrise des technologies, à condition que le pouvoir de contrôle reste fermement entre les mains de l'ASFC et que la gouvernance soit clairement définie. Certains éléments de cette approche existent déjà. Ce modèle comporte toutefois des risques juridiques, un manque d'évolutivité et de transparence, et a conduit à un accès limité et inégalitaire aux données provenant du gouvernement.

Grâce à des mesures de supervision adéquates, ce modèle peut être modernisé. Des partenaires de confiance du secteur privé peuvent aider l'ASFC en lui fournissant des analyses avancées, un ciblage de la présélection basé sur l'intelligence artificielle, un soutien à la formation national standardisé et, surtout, des contrôles de véhicules adaptables à l'échelle de tous les points d'entrée, et pas seulement au port de Montréal.

Il ne s'agit pas de privatiser l'inspection des marchandises, mais bien de multiplier les moyens mis à notre disposition. Lorsque les criminels auront conscience qu'ils risquent d'être repérés dans n'importe quel port, leur comportement changera. Il est possible de réduire les contrôles aléatoires et les retards commerciaux, tout en augmentant la capacité, sans avoir à mettre en place de nouvelles infrastructures majeures. La fraude effectuée sur les NIV peut être détectée plus efficacement. La confiance de la population est ainsi susceptible de s'améliorer grâce à une plus grande transparence de la part du gouvernement, et à des résultats mesurables.

Pour conclure, je souhaite présenter respectueusement au Comité cinq recommandations principales.

Premièrement, il convient d'instaurer un modèle de formation harmonisé à l'échelle nationale pour les agents de l'ASFC, axé sur un ciblage cohérent, justifiable et fondé sur les risques.

Deuxièmement, mettre pleinement en œuvre l'obligation de déclaration préalable à l'exportation 72 heures à l'avance afin de combler définitivement la lacune relative aux formalités administratives postérieures au départ.

Troisièmement, étendre le partage des données relatives aux numéros d'identification des véhicules, dans le respect de règles strictes, à d'autres partenaires de confiance du secteur privé à des fins de lutte contre la fraude.

Quatrièmement, mettre en place des accords de niveau de service équitables et transparents au sein des centres de contrôle technique, y compris les contrôles techniques des véhicules, afin d'harmoniser les délais, les coûts, et les responsabilités.

Cinquièmement, créer les conditions nécessaires pour mettre en place un projet pilote de recours au secteur privé axé sur l'authentification des NIV, afin d'accroître considérablement les capacités d'acteurs privés sans avoir à effectuer un transfert de compétences.

• (1650)

Le crime organisé continue de pouvoir faire sortir une énorme quantité de véhicules volés du Canada; non pas parce que les agents

de l'ASFC manquent de détermination ou de compétence, mais car tout le système pêche par manque d'envergure, de transparence, de cohérence, et d'outils modernes. En clair, il est urgent de moderniser nos pratiques.

Sur ce, voilà qui conclut ma présentation. Je vous remercie, et je me tiens à votre disposition pour répondre à toutes vos questions.

Le président: Merci beaucoup, messieurs.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Lloyd pour un total de six minutes.

Dane Lloyd: Merci.

Je tiens d'abord à remercier nos invités pour leur présence parmi nous.

Je souhaite adresser mes premières questions à M. Tod et à M. Hamilton.

Pour clarifier les choses, ce ne sont pas nécessairement les numéros d'identification des véhicules, ou NIV, de véhicules volés et exportés qui sont utilisés. Ce sont les NIV de véhicules exportés de manière légale qui servent à cloner les NIV de véhicules volés. Est-ce bien le cas?

James Hamilton: Ce sont là les NIV que les malfaiteurs tendent à utiliser, car, du fait qu'ils sont authentiques, ils ne présentent aucune irrégularité. Ces NIV permettent en fait de constituer toute une chaîne de titres de propriété qui semblent légaux, du moins à première vue.

Dane Lloyd: Et de quelle manière les membres du crime organisé parviennent-ils à connaître les NIV de ces véhicules exportés?

James Hamilton: Je ne peux que spéculer sur leur provenance. J'imagine qu'ils proviennent probablement d'exportateurs peu scrupuleux. Vous avez peut-être entendu dire que, l'année dernière, l'ASFC a infligé une amende de près de 40 millions de dollars à un exportateur en particulier pour avoir exporté 2 400 véhicules sans jamais les avoir déclarés correctement via le système.

En fait, il y aura toujours un individu peu scrupuleux prêt à divulguer un NIV pour une poignée de dollars.

• (1655)

Dane Lloyd: Donc, si j'ai bien compris, les malfaiteurs se procurent vraisemblablement de NIV auprès d'exportateurs, puis les utilisent de manière frauduleuse sur des véhicules ici même, au Canada.

James Hamilton: Exactement.

Dane Lloyd: J'ai soulevé cet enjeu auprès de Mme O'Gorman, l'actuelle présidente de l'ASFC. Lorsque je souhaite vérifier un véhicule, je consulte le site Web du Centre d'information de la police canadienne, le CIPC, et le site m'indique à partir du NIV si le véhicule correspondant a été volé. Il s'agit donc de renseignements accessibles au grand public.

Par contre, le site Web contient-il une liste des NIV des véhicules exportés?

James Hamilton: Non. Si tel était le cas, je n'aurais pas besoin d'être ici devant vous aujourd'hui.

Dane Lloyd: C'est bien ce que je me disais. Lorsque j'ai demandé à la présidente de l'ASFC pourquoi les NIV des véhicules exportés n'étaient pas rendus publics, elle m'a répondu que cela soulevait certaines préoccupations liées à la confidentialité.

Ma question est donc la suivante: dans le cas où les NIV devaient être divulgués, quels sont les risques liés à la protection des renseignements personnels?

James Hamilton: Je pense que M. Tod aura sans doute quelque chose à dire à ce sujet. Pour ma part, je ne crois pas qu'il y ait de problème de confidentialité si les questions sont du genre: « Ce véhicule a-t-il été exporté? », ou encore: « Ce véhicule a-t-il été volé? ». Il s'agit de questions simples auxquelles on peut répondre par oui ou par non. Nous ne demanderons jamais qui en est le propriétaire du véhicule en question, et nous n'exigerons jamais d'obtenir des renseignements personnels, comme une adresse.

Dans un monde idéal, le propriétaire dans cet exemple nous répondrait simplement que son véhicule a été exporté vers l'Allemagne à telle date, et c'est tout.

Dane Lloyd: Ma prochaine question peut paraître bête, mais est-il légitime de soupçonner que si un véhicule a été exporté en Allemagne, et qu'un individu essaie de le faire immatriculer ou de le vendre à un concessionnaire de voitures d'occasion à Brampton, il y a de fortes chances qu'il s'agisse d'un véhicule volé? Est-ce que cela a du sens?

James Hamilton: Oui, cela a du sens.

À ce sujet, permettez-moi à de vous raconter une petite anecdote. Un type qui travaillait pour moi en tant que sous-traitant a acheté une camionnette à un particulier. Il a ensuite obtenu sa plaque d'immatriculation en Ontario, et l'a fait assurer. Environ un an et demi après l'avoir acheté pour plusieurs milliers de dollars — vous savez, c'est l'une de ces camionnettes à cabine allongée que les entrepreneurs adorent —, on le lui a volé. Comme un malheur n'arrive jamais seul, sa couverture d'assurance lui a été refusée. Lorsque nous avons vérifié le NIV à l'aide des ressources limitées dont nous disposons, nous avons déterminé que le véhicule avait en fait été exporté en Allemagne en 2021. Le NIV de cette camionnette avait donc déjà été exporté des années avant qu'il ne l'achète en 2023.

Le sous-traitant avait pu faire immatriculer sa camionnette auprès de ServiceOntario, car le MTO ne dispose pas non plus des NIV recueillis par l'ASFC.

Dane Lloyd: Une excellente première mesure serait donc d'autoriser l'ASFC à communiquer tous ces NIV de véhicules exportés aux agents chargés de l'immatriculation, et ce, partout au Canada.

James Hamilton: D'un point de vue purement altruiste, je ne vois pas pourquoi cela poserait un problème de monétisation.

Dane Lloyd: J'aimerais creuser cette question.

À l'heure actuelle, l'ASFC communique des données sur les NIV des véhicules exportés, car il s'agit après tout de données appartenant aux Canadiens. Ces données sont transmises à deux organisations, Équité et Carfax Canada.

Ma question est la suivante: que fait Carfax Canada avec les NIV de ces véhicules exportés?

James Hamilton: Ils prennent ces données et les croisent avec la multitude d'autres données dont ils disposent.

Carfax dispose d'une quantité colossale de données. C'est une bonne chose, soit dit en passant. Sans Carfax, il serait beaucoup plus difficile pour les concessionnaires de procéder aux vérifications nécessaires. Cependant, le coût de la collecte de toutes ces données est élevé.

Ils l'intègrent à leur outil de lutte contre la fraude. Vous le constaterez si vous obtenez un rapport Carfax. Vous y lirez que le véhicule suscite des questions, notamment lorsqu'un véhicule a été exporté et qu'il se trouve maintenant en Ontario.

Dane Lloyd: En substance, le gouvernement du Canada favorise l'existence d'un monopole, car il ne fournit ces renseignements qu'à une seule entreprise. Celles-ci les intègre ensuite dans ses rapports sur les véhicules, auxquels vos parties prenantes paient pour avoir accès.

James Hamilton: C'est exact.

Dans ce cas, mes membres répercuteraient simplement ce coût sur les consommateurs.

Dane Lloyd: À combien estimez-vous ce coût pour les consommateurs canadiens?

James Hamilton: Pour ce type d'activité, on parle de millions de dollars. Une recherche Carfax coûte environ 46 à 48 \$.

Dane Lloyd: Ce coût est-il par véhicule?

James Hamilton: Oui, pour chaque numéro d'identification de véhicule qu'ils recherchent.

Dane Lloyd: D'accord.

Monsieur Tod, souhaitez-vous formuler des commentaires à ce sujet?

John Tod: Je suis d'accord avec ce qu'a dit M. Hamilton au sujet de l'accès aux numéros d'identification de véhicule qui sont exportés. Vous pouvez vous rendre dans n'importe quel Costco ou sur n'importe quel stationnement au Canada et vérifier les numéros d'identification de véhicule. Ces renseignements sont accessibles au public.

Il en va de même pour la recherche de votre véhicule. Quiconque peut se rendre sur le site public du Centre d'information de la police canadienne pour rechercher un numéro d'identification de véhicule et vérifier si le véhicule a été volé ou non.

Je ne vois pas très bien quels seraient les problèmes liés à la confidentialité de ces numéros d'identification de véhicule.

Dane Lloyd: Oui.

Avez-vous d'autres suggestions à nous faire? Vous avez déjà formulé cinq excellentes recommandations.

D'après ce qu'on m'a dit, il arrive parfois que les agents chargés de l'immatriculation ne consultent même pas le site Web du Centre d'information de la police canadienne pour vérifier si un véhicule a été volé. Ils procèdent tout simplement à l'immatriculation de ces véhicules.

John Tod: Oui. C'est le cas dans certaines provinces.

Je pense que les bureaux d'immatriculation manquent de capacités d'analyse. Prenons l'exemple de l'Ontario. Il y a environ 300 guichets ServiceOntario, chacun doté de plusieurs agents. Pour les services dont ils s'occupent, de A à Z, il y a généralement une file d'attente qui commence avant la porte d'entrée. Ils ne sont pas formés pour enquêter sur les fraudes. Ils ne sont pas formés pour enquêter sur les vols de voitures. Un bon point de départ serait de leur fournir, à leur poste de travail, les outils nécessaires pour leur permettre de repérer les véhicules susceptibles d'avoir été volés.

• (1700)

Le président: Merci, monsieur Lloyd.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Ramsay pour six minutes. Allez-y.

Jacques Ramsay (La Prairie—Atateken, Lib.): Merci, monsieur Hamilton et monsieur Tod. C'est très intéressant.

Ma question s'adresse à M. Paquet.

[Français]

Monsieur Paquet, vous étiez présent à la présentation précédente. J'essayais de comprendre ce qu'était une analyse économique que Transports Canada faisait. Dans les détails qu'on m'a donnés, j'ai vu une analyse de la logistique et une analyse technique. Je n'ai pas compris l'analyse technique.

Vous avez peut-être mieux compris et décortiqué ce que les fonctionnaires de Transports Canada nous ont dit. Quel genre d'analyse technique Transports Canada fait-il, selon vous?

Mathieu Paquet: Il faudrait demander aux fonctionnaires de Transports Canada. Quand nous les avons rencontrés, nous n'en avons pas parlé.

Jacques Ramsay: Ils ont fait des critiques de votre analyse. Auriez-vous une réponse à leur donner?

Mathieu Paquet: Oui. J'ai été un peu surpris.

Si vous lisez notre étude, vous remarquerez qu'il y a énormément de détails méthodologiques. Nous avons été très transparents. Nous sommes ouverts à travailler avec eux. S'ils le veulent, nous pouvons refaire quelques modélisations.

Je dirais que dans tous les choix méthodologiques qui ont été faits dans l'étude, nous avons toujours été dans la borne inférieure. Nous avons toujours fait des choix extrêmement prudents.

Admettons que les six projets sont réalisés et que nous nous voyons dans cinq ans. Est-ce qu'on va avoir les résultats qui sont dans l'étude? Moi, je pense qu'on va avoir des résultats encore plus parlants, parce que nous avons justement fait le choix méthodologique d'être très prudents.

Jacques Ramsay: Juste pour que je comprenne bien, pouvez-vous me dire si, dans votre analyse, vous avez pris en considération le développement économique de la région autour du port?

Mathieu Paquet: Non. Tous les effets de levier comme ceux que vous mentionnez ont été exclus de l'analyse. Effectivement, les intervenants à qui nous avons parlé nous ont dit que si ces projets allaient de l'avant, ils seraient plus enclins à investir et à accroître l'activité économique. C'est donc effectivement porteur de produit intérieur brut et de revenus fiscaux. Cependant, ça a été exclu de l'analyse parce que nous ne voulions pas spéculer. Nous voulions avoir des hypothèses prudentes. Je compléterais même ma réponse en disant que toutes les dépenses d'investissement supplémentaires n'ont même pas été prises en compte. Donc, nous avons été extrêmement prudents.

Jacques Ramsay: Là, je ne veux pas que vous spéculiez, mais je vais quand même vous poser la question suivante. Est-ce que j'ai raison de penser que ce développement économique pourrait mener à des chiffres supérieurs aux chiffres auxquels vous êtes arrivés?

Mathieu Paquet: Vous auriez raison de supposer que, si on prenait en compte d'autres variables qui ont été omises de l'équation, les résultats seraient supérieurs.

Jacques Ramsay: Parlez-nous donc des résultats que vous avez obtenus.

Mathieu Paquet: En matière de valeur ajoutée, donc de produit intérieur brut, sur une base annuelle, les retombées provenant des gains de productivité qui seraient engendrés par les six ports à l'étude sont les suivantes. Les retombées du projet de Québec sur le PIB réel s'élèveraient à environ 60 millions de dollars, celles du projet de Valleyfield à 5,2 millions de dollars, celles du projet de Pictou à 26,9 millions de dollars, celles du projet d'Hamilton à 10 millions de dollars, celles du projet de Windsor à 24,6 millions de dollars et celles du projet de Goderich à 4,5 millions de dollars. Donc, on parle de retombées récurrentes d'environ 130 millions de dollars par année sur le PIB réel, juste avec les gains de productivité. Les retombées sur les recettes gouvernementales fédérales seraient, je crois, autour de 79 millions de dollars.

Jacques Ramsay: Ça, c'est pour six ports.

Mathieu Paquet: Oui.

Jacques Ramsay: Combien y en a-t-il qui pourraient bénéficier des mesures auxquelles vous faites allusion dans votre étude dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent?

Mathieu Paquet: C'est une bonne question. J'imagine qu'il y a d'autres ports qui pourraient être intéressés. L'étude n'a porté que sur les six ports qui ont participé à l'étude.

Jacques Ramsay: OK. C'est tout.

Le président: Merci, monsieur Ramsay.

Madame DeBellefeuille, vous avez la parole pour six minutes.

Claude DeBellefeuille: N'ai-je pas le reste de son temps?

• (1705)

Le président: Eh bien...

Claude DeBellefeuille: Je blaguais.

Messieurs, je vous remercie beaucoup de témoigner.

Monsieur Paquet, j'ai été un peu mal à l'aise, tantôt, durant le témoignage de Transports Canada. J'ai comme senti un jugement sur le sérieux de votre étude. Vous représentez quand même une firme reconnue. Je pense que vous travaillez sur les retombées économiques d'Alto, donc vous êtes reconnus par le gouvernement.

Alors, je vous poserais la question suivante: est-ce que vous considérez que votre étude économique est pessimiste, réaliste ou optimiste?

Mathieu Paquet: Pour les raisons que j'ai commencé à énumérer, je dirais certainement que c'est une étude très prudente. Si on regarde l'intervalle des retombées attendues, nous sommes certainement du côté plus conservateur, plus prudent, de l'intervalle. Nous l'avons écrit dans l'étude. Nous avons été très transparents quand nous avons parlé de facteurs d'élasticité un peu plus techniques. La documentation nous donnait, par exemple, deux chiffres, soit 0,6 et plus de 2,0. Nous aurions pu prendre la valeur médiane, nous aurions pu prendre la valeur la plus élevée, et ça aurait été correct. Nous avons pris la valeur la plus basse, ce qui donne des résultats un peu plus bas. Donc, comme je vous l'ai dit, nous avons été extrêmement prudents.

Claude DeBellefeuille: Parfait.

Pouvez-vous m'expliquer une chose? J'ai essayé tantôt de discuter avec Transports Canada du fait que le port de Valleyfield est complémentaire au port de Montréal par sa proximité. Pouvez-vous nous en parler?

Mathieu Paquet: Je vous ai écoutée et je trouve que vous avez donné un très bon exemple. En complément de réponse, je dirais que le port de Montréal est un port de volume, et je pense que l'expansion à Contrecoeur vient encore le confirmer. Toutefois, il y a aussi des avantages à avoir recours à des ports spécialisés. Le port de Valleyfield est un exemple de ces ports spécialisés qui ont des infrastructures et des navires vraiment spécialisés, ce qui fait que les cargaisons qui étaient manutentionnées à Valleyfield jusqu'à 2023 pouvaient être traitées de façon à accélérer l'ensemble du cycle logistique. Donc, il faudrait le demander au Port de Montréal, mais j'imagine que le fait d'avoir à traiter des marchandises qui demandent une certaine attention en même temps qu'un haut volume de marchandises, ça nécessite une attention particulière et ça ajoute peut-être des retards. Il faudrait le confirmer avec le Port de Montréal.

Claude DeBellefeuille: Pourriez-vous me dire dans quelle mesure vos conclusions pour le port de Valleyfield tiennent compte des coûts que vous aviez estimés pour l'octroi de services d'inspection mobile?

Mathieu Paquet: C'est une bonne question.

Je vous dirais très peu, pour une simple et bonne raison. Il y a une annexe dans l'étude qui détaille comment nous sommes arrivés aux 54 000 \$ de coûts pour l'Agence des services frontaliers du Canada, ou ASFC. Entre autres pour le fédéral, on parle de revenus de 2,1 millions de dollars et d'un impact sur le PIB de 5,2 millions de dollars. Même si on s'était trompé, si les coûts annuels pour l'ASFC étaient 10 fois plus élevés, c'est-à-dire 544 000 \$ au lieu de 54 000 \$, lorsqu'on regarde les ratios de coûts pour le gouvernement au sein de l'ASFC contre les recettes fiscales, c'est encore un excellent ratio. De plus, quand on regarde le ratio pour le PIB, c'est encore une fois un excellent ratio.

Claude DeBellefeuille: L'ASFC nous a souvent dit que, pour elle, il n'était pas optimal d'investir dans le port de Valleyfield. Il y a tellement de demandes pour des agents que le fait de déployer deux agents quelques heures par mois n'est pas un bon investissement pour l'Agence. Par contre, dans votre étude, vous dites complètement le contraire.

Mathieu Paquet: Oui. J'irais même plus loin. Tout ce que nous avons mesuré dans l'étude, ce sont les effets de productivité pour les marchandises qui passeraient par Valleyfield. Toutefois, pour les raisons que j'ai mentionnées préalablement, il y aurait potentiellement des gains pour le Port de Montréal à se concentrer sur des marchandises à plus haut volume, ce qui a été exclu de l'étude.

Claude DeBellefeuille: Selon vous, quel serait l'impact de l'ouverture des services sur le développement régional?

Mathieu Paquet: Il serait certainement positif.

Je sais que mon collègue s'est beaucoup penché là-dessus, donc je vais le laisser répondre à votre question.

Guillaume Chartrand (consultant principal, Avisa Conseil): Merci de votre question, madame DeBellefeuille.

Je pense qu'un meilleur accès aux infrastructures stratégiques serait très bénéfique pour différentes régions à l'étude. En ce moment, l'accès aux infrastructures de dédouanement est limité à une seule région dans le corridor Saint-Laurent—Grands Lacs.

Lorsqu'on est capable de rapprocher le point de service du lieu de production, nos producteurs sont capables de s'approvisionner de manière plus abordable. Ils sont aussi capables d'avoir accès à des conteneurs vides qu'on peut remplir ensuite pour l'exportation de

manière plus abordable et plus efficace. Tous ces effets rendent les régions à l'étude plus attirantes pour l'investissement direct et l'investissement étranger. D'ailleurs, on a un exemple au port de Valleyfield pour illustrer ça.

General Dynamics prévoit investir 700 millions de dollars et veut bâtir 14 ou 15 bâtiments pour étendre ses activités de production. Son investissement serait juste augmenté par des services de dédouanement dans un port qui est spécialisé dans le type de marchandises dangereuses que la compagnie souhaite importer.

• (1710)

Claude DeBellefeuille: Je suis contente que vous donniez un exemple concret, parce qu'il est vrai que le gouvernement a investi plusieurs millions de dollars dans General Dynamics. Le port de Valleyfield est un outil de transport important pour recevoir de la marchandise internationale. On parle aussi de Glencore Canada, qui traite le zinc et qui est le voisin immédiat du port de Valleyfield. Ce sont donc des exemples.

Guillaume Chartrand: Effectivement.

Claude DeBellefeuille: Ce sont des exemples qui parlent, et on ne comprend pas cette espèce de résistance de la part du ministère des Transports ou de l'Agence à trouver le moyen de dédouaner quelques conteneurs par mois. Ça n'a aucun sens. En revanche, vous prouvez que si on allait de l'avant, il y a des possibilités de faire des affaires.

Le président: Je suis désolé, madame DeBellefeuille, mais votre temps de parole est écoulé, malheureusement. C'est une excellente remarque, mais nous devons passer à une autre intervention.

Mme Kirkland a la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

Rhonda Kirkland: Merci.

Messieurs Paquet et Chartrand, je vous remercie pour les commentaires que vous avez formulés au sujet de Valleyfield. Je ne sais pas si vous étiez là tout à l'heure, mais je fais partie de la section d'Oshawa de l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa.

Selon l'étude de la Chambre de commerce maritime intitulée « Libérer le potentiel du système Grands Lacs—Voie maritime du Saint-Laurent », le port de Hamilton-Oshawa — que l'on appelle généralement APHO — a achevé la construction de son terminal à conteneurs destiné à accroître la capacité intérieure. Le rapport indique ce qui suit:

Il ne reste plus qu'à assurer la présence à temps partiel d'agents de l'ASFC sur place pour effectuer les inspections des conteneurs dans le cadre d'une licence d'entrepôt d'attente, pour laquelle l'administration portuaire a soumis une nouvelle demande le 9 mai 2025.

Nous savons que l'obtention de cette licence aura une incidence économique considérable sur la région des Grands Lacs, comme vous l'avez clairement souligné. D'après votre étude, le port de Hamilton-Oshawa aurait-il la capacité nécessaire pour devenir un premier port d'arrivée?

[Français]

Mathieu Paquet: C'est possible. Il faudrait voir avec l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa. J'imagine qu'elle va faire une étude précisément sur la question des conteneurs maritimes. Cependant, notre étude portait vraiment sur son projet, qui est un projet ferroviaire.

[Traduction]

Rhonda Kirkland: Pour clarifier les choses, lorsque nous parlons d'un investissement de 10 millions de dollars dans l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa, il s'agit d'un investissement à Oshawa. Nous parlons d'un investissement à Hamilton.

Est-ce exact?

Guillaume Chartrand: Je pense que tous les chiffres relatifs aux investissements mentionnés dans l'étude concernent le terminal ferroviaire de Hamilton, qui est un entrepôt d'attente.

Rhonda Kirkland: D'accord. Je tenais juste à clarifier ce point, car on entend souvent parler de l'APHO, mais il faudrait plutôt l'appeler « APH », car Oshawa en est souvent exclue. Merci beaucoup.

Je vais m'adresser soit à M. Tod, soit à M. Hamilton.

Monsieur Hamilton, à quelle fréquence rencontrez-vous des cas dans lesquels des véhicules volés sont renivés ou clonés, puis revendus sur le marché? Vous l'avez peut-être déjà mentionné dans votre introduction, mais pouvez-vous nous le rappeler? Quels sont les chiffres?

James Hamilton: Je ne dispose pas de chiffres précis à ce sujet. Les forces de l'ordre seraient sans doute mieux placées pour répondre à cette question. Bien sûr, la situation varie d'une administration à l'autre. Peel reste une zone très touchée, qui couvre Brampton et les environs. Durham et Oshawa enregistrent également un nombre de cas assez élevé.

Encore une fois, d'après mon expérience personnelle et après avoir discuté avec de nombreux membres des forces de l'ordre, ces cas ne sont pas rares. Ce phénomène prend de plus en plus d'ampleur.

Rhonda Kirkland: Merci.

Je dois d'ailleurs avoir une réunion de suivi à ce sujet avec le service de police régional de Durham et les autorités portuaires. J'en parlerai davantage au niveau local.

Un concessionnaire achète sans le savoir un véhicule cloné. Aidez-moi à comprendre ce qui se passe ensuite dans le cadre de cette transaction. Qui absorbe la perte? À quoi doit s'attendre le citoyen moyen?

James Hamilton: S'il s'agit d'un véhicule bien cloné... C'est une situation dans laquelle le crime organisé a réussi à franchir toutes les étapes du processus... Ils parviennent à convaincre le concessionnaire de l'acheter. Ils persuadent le consommateur de l'acheter chez le concessionnaire. Il peut s'écouler un an, voire plusieurs années, après cette transaction avant que le véhicule ne soit reconnu comme ayant été volé. Le malfaiteur, lui, s'est volatilisé depuis longtemps. La plupart du temps, on ne sait même pas de qui il s'agissait, car il utilisait de fausses identités et ce genre de choses.

La perte sera répercutée en premier lieu sur le consommateur. Il se répercutera ensuite sur la compagnie d'assurance qui assure le véhicule, car la police saisira ce véhicule et le restituera à la compagnie d'assurance, qui indemniserà le client pour le préjudice subi.

• (1715)

Rhonda Kirkland: Diriez-vous que ce problème a une incidence sur les coûts d'assurance ou les demandes d'indemnisation des particuliers? Je crois connaître la réponse, mais je pose la question pour les besoins de l'étude.

James Hamilton: Je crois pouvoir deviner quelle serait la réponse. Si l'on posait cette question à Équité, ils répondraient que le fait que les demandes d'indemnisation liées aux vols de voitures s'élèvent à 1 milliard de dollars rien que pour 2025 signifie que quelqu'un doit bien payer la note. Ce ne seront pas les compagnies d'assurance. Au final, ce sont les consommateurs qui paieront la note.

Rhonda Kirkland: Merci.

Vous et M. Tod avez tous deux clairement indiqué que l'approche actuelle, qui privilégie la réaction plutôt que la prévention, pose un réel problème. Je ne savais pas que l'ASFC ne communiquait pas les numéros d'identification de véhicule exportés aux concessionnaires, ni même au ministère des Transports de l'Ontario. J'ai été très surprise de l'apprendre.

Il y a eu récemment une affaire impliquant un employé de ServiceOntario — je ne sais pas si vous en avez entendu parler — qui a profité de sa fonction pour aider à procéder à des immatriculations frauduleuses de véhicules. Ce cas met en évidence l'accès privilégié dont disposent certaines personnes aux systèmes d'immatriculation.

Quelle est l'ampleur du risque que représentent les personnes qui peuvent accéder légalement au système?

Je serais ravie d'entendre la réponse de l'un ou l'autre d'entre vous.

John Tod: C'est une excellente question.

Le risque est important. Plus on réduit l'ambiguïté et la marge discrétionnaire du centre de services, quelle que soit la province... Vous devez avoir accès aux renseignements pertinents à ce guichet. Ces véhicules doivent être repérés à ce moment-là. Cette formule n'est pas difficile à mettre en place. Il leur suffirait de disposer des outils nécessaires. Mais on en revient toujours au même point. Ces véhicules ne peuvent être repérés qu'au moyen d'un examen physique.

Si vous me le permettez, je vais prendre quelques instants pour revenir sur votre première question.

Je pense que personne ne sait réellement combien de véhicules transitent par les ports. Hormis les cas dans lesquels un véhicule volé est utilisé pour commettre un autre crime, les trois principales destinations sont les ports, les bureaux d'immatriculation et le marché des pièces détachées. La mise en place de mesures dissuasives dans les ports, aux bureaux d'immatriculation et sur le marché des pièces détachées contribuerait à compenser ces coûts... à savoir les ressources consacrées à l'application de la loi pour tenter de résoudre ce problème. Ce que nous voulons dire, c'est que nous devons mettre en place un mécanisme de dissuasion intégré.

[Français]

Le président: Merci, madame la députée.

[Traduction]

Rhonda Kirkland: Le temps a passé très vite.

[Français]

Le président: Madame Acan, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

Sima Acan: Merci beaucoup, monsieur le président.

Malheureusement, toutes mes bonnes questions ont déjà été posées par Mme DeBellefeuille; je vais donc passer à mes questions sur le renivage que je vais poser à M. Hamilton.

Monsieur Hamilton, les vols de voitures au Canada ont diminué de 18 % en 2025 à l'échelle nationale, grâce à un plan d'action national. Nous allons également recevoir d'autres nouvelles positives au sujet de ces crimes. Cependant, mes questions portent principalement sur la question du « renivage », un problème qui concerne les véhicules exportés et qui fait peser un lourd fardeau tant sur les consommateurs que sur vos 5 000 concessionnaires membres. Lors de ma discussion avec l'Association canadienne de financement et de location, l'une des suggestions avancées a été la mise en place d'un système de vérification à distance des plaques d'immatriculation, afin de remédier au problème du « renivage ». L'objectif serait de passer d'un modèle réactif à une approche fondée sur le renseignement, s'appuyant sur la technologie et le partage de données en temps réel, ce qui, comme on peut l'imaginer, serait plus proactif.

Pourriez-vous nous expliquer en quoi une base de données consultable répertoriant les numéros d'identification de véhicule exportés pourrait renforcer l'intégrité du système en permettant aux concessionnaires de repérer les véhicules fantômes avant qu'ils ne soient revendus à des acheteurs peu méfiants?

James Hamilton: Au fil des années, les concessionnaires ont pris l'habitude d'utiliser différentes données pour évaluer la valeur d'un véhicule en vue de son achat ou de sa revente. En Ontario, notre secteur est soumis à une réglementation stricte, et ils sont tenus de faire preuve de diligence raisonnable. Ils ont l'habitude d'effectuer des recherches pour vérifier si un véhicule a été impliqué dans un accident, s'il fait l'objet d'une hypothèque ou pour connaître l'identité des anciens propriétaires, afin de pouvoir fournir des renseignements exacts au consommateur final.

Il s'agit là d'un autre élément de données, un élément important, lorsque nous parlons des numéros d'identification de véhicule destinés à l'exportation, pour les raisons que j'ai évoquées. Ils peuvent ainsi déterminer assez facilement et rapidement si leur véhicule présente un problème. Si le numéro d'identification de véhicule du véhicule qu'ils envisagent d'acheter indique qu'il a été exporté à un moment donné, ce véhicule ne devrait techniquement pas se trouver devant eux, ce qui soulève donc certaines questions. C'est un signal d'alarme, et les forces de l'ordre devraient se pencher sur la question. Elles viendront inspecter le véhicule afin de déterminer, grâce aux numéros d'identification de véhicule cachés à divers endroits du véhicule et dont seules les forces de l'ordre ont connaissance, si celui-ci pose problème.

Ce que nous voulons éviter, c'est que les consommateurs subissent les conséquences dont nous avons parlé: la saisie de leur véhicule ou une demande d'indemnisation qui, au final, coûte cher à tout le monde.

• (1720)

Sima Acan: Merci.

Comme vous nous l'avez également mentionné aujourd'hui, la Used car dealers association of Ontario souhaite conclure une entente de partage de données avec l'ASFC. Comme je l'ai mentionné, votre organisme représente environ 5 000 concessionnaires de véhicules neufs et d'occasion. Je sais que l'ASFC vous a dit, monsieur Hamilton, qu'en vertu de la Loi sur les douanes, les préoccupations relatives à la protection de la vie privée liées aux renseignements personnels associés au numéro d'identification de véhicule sont

considérées comme des renseignements douaniers. Par ailleurs, l'ASFC communique certains renseignements à deux organismes, Équité et Carfax, mais pas tous. Elle ne leur en transmet qu'une partie.

Pourriez-vous nous donner plus de détails sur la manière dont s'articulerait concrètement une entente de partage collaboratif des données entre votre organisme et l'ASFC? Plus précisément, comment les protocoles de traitement des données de votre organisme contribueraient-ils à combler ce manque de renseignements tout en garantissant le strict respect des normes de confidentialité et de sécurité?

James Hamilton: Notre organisme connaît déjà les protocoles de sécurité requis pour le traitement de ce type de données, car nous recevons du ministère des Transports de l'Ontario des données sur l'immatriculation des véhicules, la propriété des véhicules et les noms de leurs propriétaires, et nous obtenons des données relatives aux privilèges de la part du gouvernement de l'Ontario par l'entremise du ministère compétent. Tous exigent que nous disposions de protocoles de sécurité, de cyberprotection et de confidentialité, qui nous obligent à supprimer régulièrement certaines données. Nous ne les conservons pas plus longtemps que nécessaire. Nous sommes très attentifs à ces questions. Je dirais que nous sommes tout aussi conscients de ces préoccupations que Carfax.

Sima Acan: Merci beaucoup pour votre réponse.

Monsieur Tod, l'une des mesures visant à lutter contre le vol de véhicules consiste à renforcer notre capacité à inspecter les conteurs et à améliorer l'efficacité de nos points d'entrée dans ce domaine. Malheureusement, les malfaiteurs se font passer pour des importateurs-exportateurs légitimes, agissent comme des courtiers ou prétendent exercer une activité dans le secteur des voitures d'occasion lorsqu'ils exportent via nos ports. Pourriez-vous nous parler de l'importance du partage de renseignements comme moyen de traquer les fraudeurs ou de retrouver des véhicules volés?

John Tod: Je pourrais dire quelques mots à ce sujet, même si je ne fais plus partie des milieux policiers et du renseignement. Je pense que nous gagnons à partager le plus de renseignements possible. C'est une évidence.

Je pense que nous devons mettre en place certaines mesures de protection, en particulier pour traiter avec les entreprises privées dans ce type de contexte, qu'elles appartiennent ou non au secteur des assurances. Il ne fait aucun doute que nous avons tout intérêt à partager le plus de renseignements possible. Nous pouvons ainsi constituer ce réseau de renseignements qui nous permet de monter les dossiers bien avant que les navires n'arrivent aux ports, c'est certain.

Sima Acan: Merci beaucoup.

[Français]

Le président: Merci, madame Acan.

[Traduction]

Je suis désolé de vous interrompre à nouveau.

[Français]

Madame DeBellefeuille, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

Claude DeBellefeuille: Deux minutes et demie, c'est court.

Monsieur Paquet, économiquement parlant, est-ce que le gouvernement aurait avantage, pour créer de la richesse, à investir et à soutenir les ports spécialisés de plus petite ou de moyenne tailles afin de diversifier et d'amener de la fluidité dans la chaîne d'approvisionnement? Est-ce que votre étude est arrivée à cette conclusion-là?

Mathieu Paquet: L'étude est arrivée à la conclusion qu'il y avait des gains en matière de productivité, de revenus fiscaux et de produit intérieur brut pour le Canada, le Québec et l'Ontario. On parlait également de diversifier un peu et d'élargir les services de l'Agence des services frontaliers du Canada aux six ports de l'étude.

J'aimerais aussi mentionner que, pour tous les projets considérés, on parle quand même d'investissements relativement ciblés, pas de milliards de dollars. Ces investissements peuvent avoir un impact assez rapide, selon la maturité des projets des ports.

Claude DeBellefeuille: L'Agence a contesté le chiffre de 54 000 \$ en frais pour faire venir deux de ses agents au port de Valleyfield pour dédouaner quelques conteneurs par mois. Elle a dit que ça coûtait beaucoup plus cher que ça.

Vous avez dit que, même si c'est plus cher, ça demeure rentable comme projet. Est-ce exact?

Mathieu Paquet: Oui. Je reviens aux ratios. Si vous multipliez le montant de 54 000 \$ par 10, ça donne 540 000 \$. L'étude arrivait avec des hypothèses très prudentes, soit 2,1 millions de dollars par année pour le gouvernement fédéral. D'un point de vue économique, ces ratios ont plein de sens. Lorsqu'on examine le produit intérieur brut réel par année, on parle de 5 millions de dollars.

Même si nous nous sommes trompés de beaucoup, ça demeure quand même un bon projet.

• (1725)

Claude DeBellefeuille: L'Agence a confirmé au Comité que les portails de radiation mobile étaient légaux et qu'ils correspondaient et répondaient à l'entente avec les États-Unis. Les municipalités de Saint-Bernard-de-Lacolle ou de Lacolle sont tout près de Valleyfield. Il y a donc une proximité stratégique pour le port de Valleyfield, qui pourrait recevoir les services des agents douaniers.

Comment expliquez-vous cette résistance à soutenir un projet comme celui de Valleyfield?

Mathieu Paquet: Il faudrait voir avec le gouvernement du Canada. De notre côté, nous avons seulement examiné le côté économique de la chose. Comme l'étude le démontre, c'est un projet tout à fait sensé d'un point de vue économique.

Claude DeBellefeuille: Merci.

Le président: Je vous remercie beaucoup de ces échanges.

Monsieur Gill, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

Sukhman Gill (Abbotsford—Langley-Sud, PCC): Merci à tous les témoins qui comparaissent ici aujourd'hui. J'ai beaucoup de plaisir à écouter les discussions d'aujourd'hui.

Ma première question concerne les concessionnaires de voitures d'occasion. À quelle fréquence trouvent-ils des véhicules dont le numéro d'identification de véhicule a été compromis? Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet?

James Hamilton: C'est de plus en plus courant. Nous n'en sommes certes pas encore au point où il s'agit d'un cas sur deux,

mais nous avons évoqué le changement de cap que le crime organisé va opérer. Étant donné qu'il leur est de plus en plus difficile d'exporter facilement des véhicules volés depuis divers ports, ils vont devoir changer de stratégie. L'une de leurs nouvelles stratégies consiste à se tourner vers le marché intérieur.

Ils ne chercheront pas forcément à envoyer une auto à Dubaï. Maintenant, ils vont essayer de la vendre à quelqu'un à Brampton. Inévitablement, nos membres vont être de plus en plus souvent confrontés à ce genre de situation. Ils l'apprennent généralement lorsqu'un agent de police vient saisir le véhicule ou le confisquer à l'un de leurs clients.

John Tod a évoqué la question des pièces détachées. Ce problème ne cesse de prendre de l'ampleur. Encore une fois, le crime organisé a compris que les pièces détachées d'un véhicule valaient beaucoup d'argent. Les catalyseurs et les coussins de sécurité gonflables ont une grande valeur marchande. La revente ou la contrefaçon de ces pièces peut également alimenter le marché de la récupération et du recyclage, ce qui constitue également une préoccupation croissante pour ce secteur. Ce phénomène a de nombreuses ramifications.

Sukhman Gill: Monsieur Tod, aimeriez-vous nous en dire plus à ce sujet?

John Tod: Je peux ajouter quelques chiffres et mettre les choses en contexte.

En Alberta et en Saskatchewan, où nous fournissons le service au nom des deux gouvernements, nous trouvons un véhicule volé ou un véhicule dont le NIV a été cloné pour environ 80 à 90 véhicules, selon la province.

Transposez cela à l'Ontario et à sa population, où un million de véhicules sont immatriculés chaque année. Si de 1 à 2 % de ces véhicules ont un NIV frauduleux, problématique, cloné ou volé — quels que soient les termes que vous voulez utiliser —, cela fait en sorte que, très rapidement, il y a un grand nombre de véhicules inscrits au registre du gouvernement qui sont légitimés et vendus à des consommateurs qui ne se doutent de rien. La seule façon de les identifier est l'examen physique.

Sukhman Gill: Nous voyons le crime organisé se tourner vers les navires. La recherche montre comment la police et tous les services essaient de maîtriser la situation.

Vous avez parlé de pivots. Quelle est votre plus grande source d'inquiétude, compte tenu de la façon dont le crime organisé évolue?

James Hamilton: Dans un monde idéal, j'aimerais qu'on crée un registre national, qui regrouperait tous les registres — ceux de l'Alberta, de l'Ontario, du Québec et de la Colombie-Britannique —, de manière à ce qu'on puisse déterminer facilement si un NIV est enregistré à un certain endroit, à un certain moment, ou si ce NIV apparaît dans les registres de deux administrations en même temps, par exemple. Croyez-le ou non, cela arrive. On pourrait faire une simple recherche dans Carfax. S'il en ressortait qu'un véhicule est immatriculé au Québec et en Colombie-Britannique en même temps, tout le monde pourrait conclure que c'est un clone. Si l'on voyait le même NIV apparaître aux États-Unis et en Ontario...

Ce que je veux dire, en gros, c'est que nous avons les données. Elles existent. Il s'agit simplement de revoir comment on les utilise.

Fait intéressant, lorsque nous avons participé au sommet fédéral de 2024 qui a lancé cette discussion — qui a connu beaucoup de succès, d'ailleurs —, il y avait des gens dans la salle qui pouvaient vraiment changer les choses. J'ai appris que la GRC ne fournissait pas les NIV qui figuraient dans la base de données du Centre d'information de la police canadienne à Interpol. On le lui demandait depuis des années, mais la GRC ne le faisait tout simplement pas, pour une raison ou une autre, protection de la vie privée ou autre. Dans les deux semaines qui ont suivi, en février 2024, la GRC a commencé à communiquer ces numéros à Interpol. C'était aussi simple que d'appuyer sur un bouton. C'était une solution facile. Ce ne sont pas toutes les solutions qui sont aussi faciles, lorsqu'il s'agit de données, mais Interpol a trouvé en Europe des milliers de véhicules qui venaient du Canada, grâce à ce partage de renseignements.

Cela peut changer la donne et ne rien coûter ou presque. Ce n'est qu'une question de volonté.

• (1730)

Sukhman Gill: Je me souviens également que vous avez mentionné à quel point il est essentiel que les données de l'ASFC soient communiquées à toutes les organisations comme la vôtre. Je veux comprendre pourquoi on tarde autant à le faire.

Que pouvons-nous faire pour nous assurer de bien tirer parti des renseignements que nous recueillons? Vous suivez toutes les mesures nécessaires. Vous suivez tous les protocoles. Quels sont les obstacles?

James Hamilton: C'est une excellente question à laquelle j'aimerais avoir une réponse.

L'une des surprises, je dirais, lorsque nous nous sommes lancés dans cette aventure, c'est... Nous nous pensions pourtant blancs comme neige quand nous en avons fait la demande à l'ASFC. Je suis un peu surpris de constater à quel point il est difficile de l'amener à en voir les avantages. Les gens de l'ASFC ne nous ont jamais dit pourquoi ils choisissent de communiquer ces renseignements à Équité et à Carfax, mais pas à des organisations comme la nôtre.

Je ne dis pas que Carfax et Équité ne devraient pas les avoir, bien au contraire. Je pense qu'il faudrait les communiquer davantage aux bons utilisateurs, s'ils peuvent montrer qu'ils ont des raisons légitimes d'y avoir accès.

Le président: Je suis désolé, monsieur Gill. Je vous remercie de cette excellente conversation.

Sukhman Gill: Elle commençait à peine.

Le président: Merci, monsieur Hamilton.

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

L'hon. Ali Ehsassi: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie également tous les témoins.

Monsieur Hamilton, je dois dire que vos observations sont vraiment fascinantes.

Voici l'une de mes préoccupations: vous nous avez expliqué l'effet domino de tout cela et le fait que certains de vos membres achètent ces voitures parce qu'ils ne sont pas au courant... Pour les acheteurs, évidemment, il faut faire attention. Comment pouvons-nous essayer de tuer le problème dans l'œuf pour qu'il ne se reproduise plus? Les tribunaux vont être submergés de demandes. Des Canadiens vulnérables vont devoir eux-mêmes gérer le problème.

Que pouvons-nous faire pour nous assurer que les concessionnaires ne se fassent pas prendre par erreur?

James Hamilton: Encore une fois, c'est une excellente question, qui nous renvoie à l'éducation. J'ai dit plus tôt que si l'ASFC me disait demain matin: « D'accord, Jim, voici les données », rien de tout cela ne disparaîtrait du jour au lendemain. Je ne prétendrais jamais rien de tel. C'est une pièce du casse-tête, mais vous en mentionnez une autre: l'éducation.

En Ontario, les concessionnaires sont maintenant tenus de suivre une formation obligatoire. Les vendeurs et les concessionnaires de véhicules automobiles doivent satisfaire, chaque année, à des exigences de formation, et une partie de cette éducation vise à leur enseigner comment évaluer correctement un véhicule et ce qu'ils doivent chercher.

Il y a des caractéristiques qu'on peut chercher pour repérer un véhicule dont le NIV a été cloné. M. Tod a plus d'expérience que moi en matière d'application de la loi. Les plaques qui indiquent le NIV sur le tableau de bord ont des particularités distinctives, elles sont fixées avec les bons rivets. Si elles sont vraiment bien faites, les fausses plaques peuvent tromper les gens ordinaires, mais pas un expert. Certaines ne sont pas si bien faites, et si les concessionnaires étaient sensibilisés à cela et à la nécessité de comparer les NIV indiqués sur le tableau de bord à ceux figurant dans la portière du conducteur et celle du coffre, qui portent toutes un NIV, ils constateraient que parfois, les criminels les plus négligents ne se donnent même pas la peine de les remplacer, de sorte que le NIV figurant sur le tableau de bord ne correspond pas à celui qui se trouve sur la portière. C'est un signal d'alarme.

C'est le genre de chose assez simple qu'on pourrait faire.

L'hon. Ali Ehsassi: Merci.

Je dois également dire que je conviens avec vous que les considérations liées à la protection de la vie privée ne devraient pas empêcher l'ASFC de communiquer certains renseignements, mais cela reste à déterminer.

Ma prochaine question est la suivante. Vous avez fait allusion au fait que depuis 2024, soit depuis ce sommet, les chiffres ont diminué de 20 %, mais je suis d'avis que c'est encore beaucoup trop peu. Nous pouvons en faire plus pour améliorer notre bilan.

Du point de vue de la technologie ou de l'équipement de haute technologie, de quoi avons-nous encore plus besoin pour aider nos autorités à mettre davantage de bâtons dans les roues des gangs criminels et veiller à mettre fin au vol de voitures et à l'exportation de voitures volées?

James Hamilton: Je serais porté à laisser M. Tod répondre à cette question.

L'hon. Ali Ehsassi: Je vais lui poser la même question.

James Hamilton: D'accord, alors.

Je dirais que d'après ce que je comprends, l'ASFC a encore du chemin à parcourir pour mettre au point une solution un peu plus technologique pour déclarer les numéros d'identification des véhicules. Lorsqu'un véhicule est exporté, on dépend encore beaucoup de renseignements autodéclarés et recueillis de façon informelle. Il n'y a pas encore de façon simple de recueillir les NIV. Des professionnels des TI auraient probablement des solutions à proposer pour traiter ces données massives. Je crois comprendre que l'ASFC y travaille, mais nous ne recevons pas beaucoup d'information sur ce qu'elle entrevoit quand. Je dirais qu'il reste beaucoup à faire et qu'il faudra probablement y investir pas mal d'argent encore avant qu'elle puisse faire un meilleur suivi des données sur les NIV.

• (1735)

L'hon. Ali Ehsassi: Passons maintenant à M. Tod. Vous avez effleuré le sujet dans votre déclaration: l'ASFC a besoin de plus d'outils de haute technologie. Qu'est-ce que cela représenterait?

John Tod: C'est une excellente question.

Le Comité a formulé un certain nombre d'excellentes recommandations dans le passé, et je pense qu'en ce qui concerne les détecteurs et ce genre de choses...

Je n'aborderai pas tant l'aspect technologique, parce qu'il y a des gens bien plus compétents que moi pour vous conseiller à ce sujet. Je peux toutefois vous dire, d'après ce que je peux voir, que le problème en est surtout un de volume pour que l'ASFC arrive à bien examiner les véhicules. De plus, le problème tient en partie au fait que les responsabilités de l'ASFC ne sont pas claires. Il y a beaucoup de confusion. D'autres témoins vous ont parlé de ceux qui sont appelés à aider l'ASFC dans les ports, qu'il s'agisse de la police ou de joueurs du secteur privé.

Pour revenir à votre première question, monsieur, sur la façon de mettre fin au problème du clonage, le Comité a formulé d'excellentes recommandations en 2024. Je crois que c'est le commissaire Tom Carrique, de la Police provinciale de l'Ontario, qui représentait l'Association canadienne des chefs de police lorsqu'elle a recommandé que chaque province ait un programme légitime d'examen des numéros d'identification des véhicules. Vous avez adopté sa recommandation. Lorsqu'un consommateur ou quelqu'un se présente

à un bureau d'immatriculation et qu'il y a un problème, il faudrait prendre une décision en conséquence. S'il y a un problème avec le NIV d'un véhicule, il ne devrait pas être vendu, et il devrait être soumis à un examen légitime avant qu'un consommateur innocent puisse s'en porter acquéreur. Si un tel moyen de dissuasion était mis en place, les criminels iraient voir ailleurs.

Le président: Je suis désolé de mettre fin à cette excellente conversation.

Merci à tous.

[Français]

Je vous remercie, messieurs, de vous être déplacés aujourd'hui et d'avoir pris beaucoup de temps et fait beaucoup d'efforts pour vous préparer à cette séance.

Nous vous souhaitons une bonne fin de journée.

[Traduction]

Je prierais les députés de bien vouloir rester quelques secondes de plus pour discuter de notre calendrier.

[Français]

Ce jeudi, nous allons continuer notre étude avec d'autres excellents témoins.

Mardi prochain, le 28 avril, ce sera l'énoncé économique du printemps. C'est la raison pour laquelle nous n'aurons pas de réunion cette journée-là.

Le jeudi suivant, soit le 30 avril, nous aurons, comme vous le savez peut-être, la comparution de deux ministres: le ministre de la Sécurité publique et la ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté. Ils témoigneront au sujet de la capacité du Canada à renvoyer des ressortissants étrangers ayant un casier judiciaire.

Vous avez probablement compris que le projet de loi C-22 a été adopté en deuxième lecture hier. Le greffier du Comité vous invite déjà à penser à des témoins dont vous pourriez suggérer la comparution pour cette étude qui viendra assez rapidement.

Je vous remercie et vous souhaite une bonne fin de journée.

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>