



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

# Comité permanent de la sécurité publique et nationale

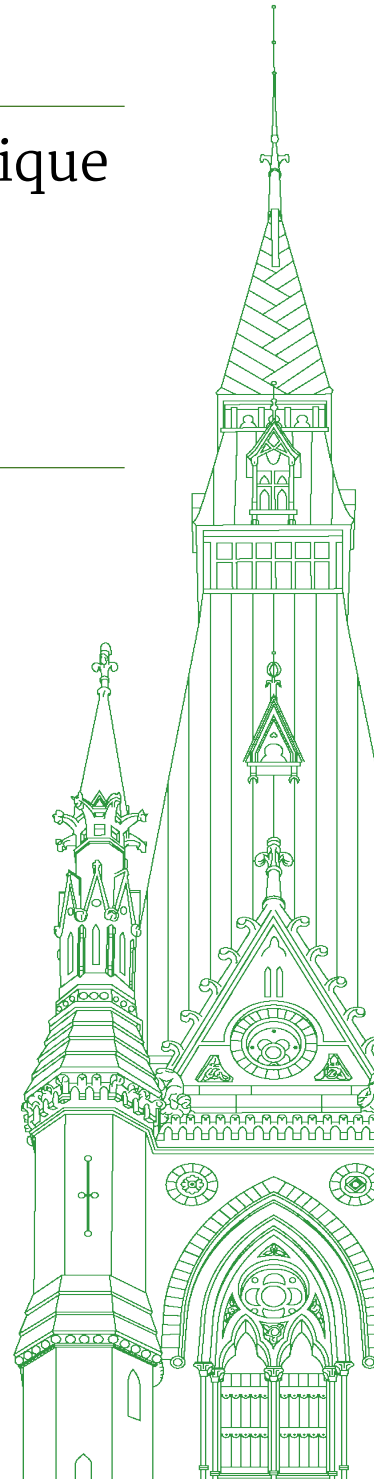
TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 034**

Le jeudi 23 avril 2026

---

Président : Jean-Yves Duclos





# Comité permanent de la sécurité publique et nationale

Le jeudi 23 avril 2026

• (1535)

[Français]

**Le président (L'hon. Jean-Yves Ducloux (Québec-Centre, Lib.)):** Bonjour à tous et à toutes.

Permettez-moi d'ouvrir officiellement la séance.

Je vais vous présenter dans quelques instants le témoin qui est sur place et les deux témoins qui participent par vidéoconférence dans le cadre de la 34<sup>e</sup> réunion du Comité permanent de la sécurité publique et nationale de la Chambre des communes. Celle-ci porte, comme vous le savez, sur le rôle de l'Agence des services frontaliers du Canada dans le corridor de l'autoroute H2O et les pratiques de dédouanement portuaire.

Nous souhaitons la bienvenue aux trois témoins qui comparaissent devant nous en cette première heure de la rencontre.

Je commence par vous présenter le témoin qui est sur place: M. Serge Auclair, vice-président des relations commerciales et externes à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Nous recevons également, par vidéoconférence, M. Neil Dubord, chef de police à la retraite et membre de l'Ordre du mérite des corps policiers, et M. Jean-Paul Rodrigue, professeur à l'Université Texas A&M.

Bienvenue à vous trois.

Vous avez chacun cinq minutes pour faire votre allocution inaugurale. Nous allons commencer par vous, monsieur Dubord.

[Traduction]

**Neil Dubord (chef de police (retraité), Ordre du mérite des corps policiers, à titre personnel):** Merci.

Honorables sénateurs, membres du Comité et compatriotes canadiens, j'ai occupé des postes de direction dans le milieu de la sécurité publique pendant 37 ans. Lorsque je réfléchis à l'héritage que nous laissons à la prochaine génération, je constate que c'est celui d'une nation souveraine qui ouvre involontairement ses portes économiques au crime transnational organisé.

Environ 6,1 millions de conteneurs d'expédition passent par notre réseau portuaire national chaque année. C'est un moteur logistique d'exception, mais il se fait instrumentaliser.

Permettez-moi de brosser un tableau de ce qui passe par ce réseau.

Au Canada, nous vivons une épidémie de décès. Récemment, des agents frontaliers ont intercepté 6 330 kilogrammes de méthamphétamine cachés dans des contenants d'huile de canola. Cette quantité représente environ 1,5 milliard de dollars de souffrances destinées

aux marchés étrangers. Nous ne nous contentons plus de consommer des drogues; nous en fabriquons et en exportons. Pendant ce temps, les précurseurs chimiques du fentanyl entrent dans nos ports, alimentant une crise qui a coûté la vie à plus de 50 000 Canadiens depuis 2016. Les victimes ne sont pas que des statistiques. Ce sont des nourrissons nés dans l'agonie du sevrage, dont les petits corps tremblent dans les lits d'hôpitaux parce que les produits chimiques qui détruisent nos communautés sont entrés sans contrôle dans nos ports sous réglementation fédérale.

Parmi les marchandises expédiées à l'étranger, mentionnons les quantités effarantes de biens privés qui subventionnent la violence des gangs. L'an dernier, 57 000 véhicules ont été volés au Canada. Les agents frontaliers ont intercepté moins de 3 % d'entre eux. Nous croyons qu'environ 60 % de ces 57 000 véhicules ont été expédiés à l'étranger.

Prenons l'exemple d'un touriste ayant garé son véhicule Honda sur une rue résidentielle à Montréal. Il disparaît du jour au lendemain. Trois semaines plus tard, des policiers le retrouvent en train d'être chargé dans un conteneur d'expédition dans un entrepôt local. Les criminels l'avaient caché derrière des piles de vieux matelas. Au port de Montréal, ils l'ont chargé sur un navire de charge à destination de la République démocratique du Congo. Ils ont littéralement caché un véhicule familial derrière des ordures et l'ont expédié de l'autre côté de l'Atlantique en toute impunité.

Les criminels se servent de nos enfants pour commettre leurs infractions. Les cartels recrutent même des enfants d'à peine 15 ans pour voler des voitures. Des policiers ont relaté explicitement que ces jeunes recrues sont torturées si elles échouent. Les profits tirés de ces voitures volées servent ensuite à acheter des armes à feu illégales qui sèment la terreur dans nos rues.

La faute ne revient pas aux agents dévoués de l'Agence des services frontaliers du Canada ou de la GRC. Ils sont pris dans un système voué à un échec mathématique. La vitesse à laquelle se fait le commerce mondial les empêche d'inspecter physiquement plus de 1 ou de 2 % des conteneurs à destination de l'étranger.

La menace interne est encore plus inquiétante. Dans la région métropolitaine de Vancouver seulement, 30 000 personnes détiennent une carte d'accès aux ports, mais seule une fraction d'entre elles ont besoin d'une habilitation de sécurité fédérale. Des membres à part entière de bandes de motards criminalisées franchissent les barrières, font fonctionner les grues et gèrent les manifestes numériques. Il est complètement inutile d'ériger une clôture lorsque le crime organisé détient la clé de la barrière d'accès.

Nous devons agir, et ce, dès maintenant. Je propose quatre recommandations réalisables et novatrices pour que nous nous réappropriions nos frontières.

Premièrement, il faut déployer une force opérationnelle intégrée permanente. Nous devons éliminer le cloisonnement des compétences et adopter un modèle de services policiers intergouvernemental. Des agents en uniforme très visibles doivent être postés sur les quais et épaulés par des enquêteurs d'élite en civil qui peuvent traquer un cartel d'une gare de triage locale jusqu'à l'océan.

Deuxièmement, nous devons accueillir favorablement le renforcement du secteur privé. Nous devons habiliter les entreprises privées de confiance à utiliser des technologies de contrôle et des techniques d'analyse avancées pour examiner préalablement le fret. Le gouvernement doit conserver tous les pouvoirs d'arrestation et de saisie, mais nous avons désespérément besoin du secteur privé pour qu'il décuple notre capacité à cerner ces menaces. Nous avons besoin de l'innovation du secteur privé pour faire pencher la balance en notre faveur.

Troisièmement, les habilitations de sécurité universelles doivent être obligatoires pour tous nos travailleurs portuaires. Tout travailleur des quais au Canada doit faire l'objet d'une vérification approfondie. Nous devons recourir aux mêmes exigences rigoureuses que celles utilisées aux États-Unis pour expulser les membres de gangs de notre réseau logistique.

Quatrièmement, et en dernier lieu, nous devons financer ces mesures de protection de façon durable au moyen d'un droit de conteneur maritime de 5 \$. L'imposition de frais minimes de 5 \$ par conteneur ne se fait pas sentir dans le portefeuille. Ces frais représentent moins d'un cinquième de 1 % de la valeur moyenne du fret; or, si on les applique à l'ensemble de notre volume de marchandises expédiées, ils généreront plus de 30 millions de dollars par année. Il doit être explicitement inscrit dans la loi que ces fonds doivent servir à financer pleinement nos forces policières intégrées et notre nouvelle technologie.

L'absence de dissuasion visible constitue une invitation à commettre des crimes. Nous avons les données. Nous avons un plan. Nous avons un mécanisme de financement. Il est temps de sécuriser la porte d'entrée souveraine de notre formidable pays et de laisser un héritage de force et de sécurité aux générations futures.

Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Dubord.

Nous passons maintenant à M. Jean-Paul Rodrigue.

[Français]

Il comparait par vidéoconférence.

Vous avez la parole pour cinq minutes, monsieur Rodrigue.

[Traduction]

**Jean-Paul Rodrigue (professeur, Texas A&M University, à titre personnel):** Merci, monsieur le président.

Je vais présenter une perspective du sud de la frontière, aux États-Unis.

Je suis né à Montréal. Je suis un Canadien qui vit aux États-Unis depuis environ 28 ans. Je m'intéresse aux questions de transport par conteneurs, de commerce international et de logistique.

Au cours des prochaines minutes, je vais vous expliquer ce que je sais des mécanismes transfrontaliers de transport de conteneurs et de la situation difficile actuelle causée par la stagnation des sys-

tèmes portuaires canadiens de la côte Est par lesquels transitent des conteneurs. Les nombres ne sont pas très reluisants.

Je vais parler de ces deux points plus en détail et je ferai quelques observations.

Premièrement, parlons de ce qui fonctionne très bien. Bon nombre d'entre vous connaissent très bien le système de prédédouanement avec les États-Unis pour le transport aérien. Il existe depuis assez longtemps et il est efficace. C'est l'un des systèmes les plus complets au monde. Des millions de voyageurs s'en servent chaque année.

Ce système de prédédouanement nécessite toutefois quelques conditions préalables. Il faut notamment prévoir des zones extraterritoriales dans les aéroports dans lesquelles le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis exerce une certaine compétence pour l'entrée des marchandises. C'est le premier élément. Là où ces zones existent, les Canadiens peuvent se rendre très facilement dans de nombreux aéroports aux États-Unis. Cette mesure est très connue.

Ce qui est moins connu, c'est que cet accord a récemment été élargi pour y ajouter le fret — quoique, pour autant que je sache, cette expansion ne s'applique pas pour l'instant. Quelques études pilotes ont été menées à Prince Rupert et à Montréal, mais les mécanismes sont en place pour permettre un passage plus efficace des conteneurs à la frontière canado-américaine. C'est compréhensible. C'est bien.

En examinant le réseau de la côte Est — qu'on pourrait aussi appeler le réseau du Saint-Laurent — jusqu'à Halifax, j'ai remarqué plus d'un obstacle.

Le premier est inquiétant sur le plan stratégique. Selon mon examen, les ports les plus fréquentés en Amérique du Nord nécessitent un tirant d'eau d'au moins 45 pieds. À partir du seuil de 45 pieds, il commence à y avoir beaucoup de déplacement de conteneurs. Malheureusement, le fleuve Saint-Laurent à la hauteur de Montréal est en deçà de ce seuil, ce qui représente un défi. La possibilité de passer par la côte Est du Canada pour accéder aux États-Unis dans le cadre d'ententes transfrontalières comporte des contraintes. Dans ce contexte, il y a donc peut-être une réticence à investir dans le réseau.

Deuxièmement, depuis une quinzaine d'années, les rythmes de croissance du Canada et des États-Unis ne suivent pas du tout la même courbe. Les taux de croissance au Canada sont d'environ 18 % depuis une dizaine d'années. Aux États-Unis, ils atteignent bien plus que le double des taux canadiens. Il y a une divergence entre la dynamique des réseaux portuaires à conteneurs des États-Unis et celle des réseaux canadiens. Une telle divergence fait en sorte que la part de marché des ports canadiens ayant accès aux États-Unis s'effrite graduellement.

Tous les ports de la côte Est — particulièrement ceux de Montréal et de Halifax — sont en déclin par rapport à leur sommet. Montréal a atteint un sommet en 2019, puis elle a perdu de la vitesse. D'après ce que je vois, la croissance est pratiquement nulle sur la côte Est, ce qui représente un casse-tête.

D'après mes calculs — qu'il faudrait grandement réviser parce que la part diminue —, environ 18 ou 19 % des conteneurs manutentionnés dans les ports canadiens sont destinés aux États-Unis. Bien sûr, ces taux varient considérablement. Prince Rupert est une porte d'entrée très importante parce qu'elle est dans un corridor direct vers Chicago. Il y transite environ 65 % du volume, constitué d'importations américaines; le volume des autres marchandises diminue graduellement pour diverses raisons.

En conclusion, la devise « dédouané une fois, accepté deux fois » engendrera de nombreux défis: une fois qu'un conteneur a franchi les douanes canadiennes, il peut être autorisé à entrer aux États-Unis sans être inspecté une deuxième fois.

Le premier défi est l'absence de croissance du trafic de conteneurs sur la côte Est canadienne. On est peu poussé à se pencher sur le phénomène.

• (1540)

Deuxièmement, notre système de prédédouanement met en lumière la nécessité d'avoir des installations adaptées et dotées de personnel sur place pour inspecter la marchandise. Cela signifie que les ports à conteneurs sur la côte Est canadienne auront techniquement besoin d'une zone délimitée pour les douanes — en d'autres mots, une zone franche dans laquelle les États-Unis exerceront une forme d'autorité, ou du moins un droit d'inspection. Ici encore, nous avons déjà un modèle en ce sens: le système en place pour le transport aérien. Il faudra l'adapter; autrement, je ne pense pas qu'il sera très efficace — c'est le moins qu'on puisse dire.

De plus, la relation géopolitique entre les États-Unis et le Canada n'est pas très favorable...

• (1545)

**Le président:** Je suis désolé de vous interrompre, monsieur Rodrigue.

**Jean-Paul Rodrigue:** D'accord. Je comprends.

**Le président:** Heureusement, nous vous entendrons de nouveau dans quelques minutes.

Je donne maintenant la parole à M. Auclair.

Vous disposez de cinq minutes.

**Serge Auclair (vice-président, Relations commerciales et externes, Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent):** Merci beaucoup.

Bonjour.

Je m'appelle Serge Auclair et je suis le vice-président des relations commerciales et externes de la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent. Nous formons une société sans but lucratif en vertu d'une entente à long terme avec le gouvernement du Canada pour exploiter et entretenir les actifs canadiens de la voie maritime — un réseau d'écluses et de canaux entre Montréal et le lac Érié.

Il y a 13 écluses canadiennes, et deux américaines. En 2025, 37 millions de livres de marchandises ont transité par la voie maritime à destination de marchés nationaux et internationaux. Les principaux produits comprennent les céréales, le sucre, les engrais, le minerai de fer, l'acier, l'aluminium, le sel de voirie et le vrac liquide.

[Français]

La Voie maritime du Saint-Laurent a la capacité de doubler immédiatement son volume puisqu'elle est seulement à 50 % de sa capacité. Le transport de conteneurs est actuellement une avenue puisque c'est presque exclusivement du vrac qui circule actuellement dans la Voie maritime.

Nous voyons d'un bon œil le projet de Contrecœur du Port de Montréal. En revanche, ce projet est conçu pour du transport océanique, et non pour du transport maritime de courte distance.

Donner des options à l'industrie maritime, notamment grâce au transport de courte distance via des ports comme ceux de Québec, d'Hamilton, de Valleyfield et de Thunder Bay, donnerait, en retour, plus d'options aux expéditeurs.

Pour cela, il faut voir l'Agence des services frontaliers du Canada comme un moteur de développement économique.

[Traduction]

Nous nous réjouissons de l'engagement pris par le gouvernement du Canada dans le budget de 2025 de demander à l'Agence des services frontaliers du Canada, à Sécurité publique Canada, à Transports Canada et à Affaires mondiales Canada de désigner d'autres ports pour l'importation et l'exportation de conteneurs — en particulier dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent, comme à Québec et à Hamilton.

Le transport de marchandises conteneurisées sur la voie maritime peut contribuer à réduire la congestion sur les autoroutes et les réseaux ferroviaires achalandés du Québec, de l'Ontario et du reste du Canada. Un navire Seawaymax peut transporter autant de marchandises que 300 wagons ou que près de 1 000 camions. La voie maritime fait partie du réseau routier binational de l'autoroute H2O qui comprend les ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Au total, le réseau génère une activité économique de 66 milliards de dollars grâce au transport de 252 millions de tonnes de marchandises d'une valeur de 157 milliards de dollars. Il soutient plus de 350 000 emplois et crée 23 milliards de dollars en salaires.

Une autre étude récente, commandée par la Chambre de commerce maritime, montre que le fait de favoriser le transport par conteneurs dans les ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent pourrait engendrer des avantages économiques et environnementaux importants tout en améliorant l'efficacité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement, en diversifiant le commerce et en réduisant les coûts d'infrastructure. En outre, les maires de l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent ont demandé publiquement l'élimination des obstacles au commerce ainsi qu'une augmentation de la capacité de l'ASFC pour le prédédouanement des conteneurs dans les ports intérieurs.

Dans certains ports des Grands Lacs du côté américain du réseau, on peut déjà — ou on le pourra bientôt — dédouaner les conteneurs. Pensons notamment aux ports de Cleveland, de Duluth-Superior, de Monroe et de Burns Harbor en Indiana.

[Français]

Le Canada peut bénéficier de telles infrastructures facilitant le commerce et du soutien de l'Agence des services frontaliers du Canada pour acheminer davantage de marchandises conteneurisées de grande valeur à travers son vaste corridor.

[Traduction]

La Voie maritime du Saint-Laurent est l'un des premiers projets d'édification de la nation. Nous sommes forts d'une longue histoire et d'un avenir riche en possibilités. Si nous renforçons la résilience hivernale et augmentons le transport de conteneurs et d'énergie, la Voie maritime du Saint-Laurent apportera une valeur ajoutée à l'économie canadienne.

Je vous remercie de votre attention.

● (1550)

[Français]

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Auclair.

Nous pouvons maintenant passer aux questions des députés.

Nous allons commencer par vous, monsieur Caputo. Vous avez la parole pour six minutes.

[Traduction]

**Frank Caputo (Kamloops—Thompson—Nicola, PCC):** Merci, monsieur le président.

Bienvenue à tous les témoins. Merci beaucoup d'être parmi nous. J'ai trouvé toutes vos déclarations liminaires intéressantes.

J'aimerais me concentrer sur M. Dubord et commencer par lui.

Monsieur Dubord, j'ai trouvé vos commentaires particulièrement intéressants, parce que je pensais au rôle du crime organisé dans nos ports avant que vous ne preniez la parole. J'ai passé la majeure partie de ma vie adulte dans le milieu judiciaire, et je pense que c'est un fait largement connu dans les forces de l'ordre, mais dont on ne parle pas beaucoup.

Vous avez dit que des membres de bandes de motards criminalisées portent leurs insignes un jour et travaillent le lendemain dans nos ports d'entrée. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet, s'il vous plaît?

**Neil Dubord:** Bien sûr. Je vous remercie de vos commentaires.

J'ai acquis mon expérience en tant que chef de police de Delta pendant neuf ans et demi et, bien sûr, grâce à ma proximité d'un grand port à conteneurs au Canada — celui de Deltaport. C'est surtout ainsi que j'ai engrangé mon expertise: avec du renseignement de première main, puis grâce à une expérience pratique sur le terrain.

Nous savons très bien que les bandes de motards criminalisées s'impliquent grandement dans le système portuaire et dans le syndicat des ports. Nous savons que leurs membres occupent toutes sortes de rôles — allant même jusqu'aux rôles de cadres supérieurs — dans tous les ports. Malheureusement, notre système est très différent de celui au sud de la frontière. Les habilitations de sécurité des personnes qui accèdent à nos ports ne sont pas maintenues. Moins de 20 % des employés portuaires ont une habilitation de sécurité. C'est une exigence obligatoire pour la plupart des travailleurs aux États-Unis. Certains ont un casier judiciaire. Des gens qui se livrent à toutes sortes d'activités criminelles et qui font partie d'associations travaillent dans nos ports et parviennent à leurs fins. Comme je l'ai mentionné, une clôture périmétrique est érigée, mais malheureusement, ils sont déjà à l'intérieur des lieux, ce qui rend la situation d'autant plus compliquée.

On sait également que le crime organisé transnational est fortement impliqué dans le commerce du fentanyl — dans le port de

Vancouver et de Deltaport en particulier, d'après mon expérience. On sait que des bateaux viennent principalement de l'Amérique du Sud et du Mexique directement dans le port et livrent toutes sortes de matières différentes et de produits de contrebande. Le Canada devient donc non seulement un importateur, mais aussi un exportateur une fois que la drogue est produite et acheminée dans d'autres pays.

**Frank Caputo:** Ce que je trouve le plus intéressant dans tout cela, c'est que ce n'est pas comme si c'était un secret. Vous êtes le chef de police de Delta. J'ai déjà travaillé en Colombie-Britannique, alors je connais très bien cette province. Tout cela est de notoriété publique. Cela ne fait peut-être pas l'objet de reportages des médias ou de discussions publiques, mais à mon avis, c'est connu de la plupart des intervenants du système portuaire ou du système judiciaire.

Je pense connaître la réponse, mais avoir une habilitation de sécurité est-il obligatoire, comme c'est le cas pour de nombreux postes? Par exemple, une personne qui aurait des liens avec les groupes criminalisés que vous venez de décrire ne pourrait pas être agent correctionnel, par exemple, ou travailler à l'ASFC. Je suis conscient que ce sont des organismes gouvernementaux.

Ce n'est pas le cas ici, mais l'accès est la clé. Il y a souvent des exigences pour les personnes qui ont accès à certaines infrastructures, de sorte que la criminalité peut littéralement prospérer sous notre nez. À votre connaissance, y a-t-il des exigences selon lesquelles les personnes qui ont un tel accès ne doivent pas être liées à des activités criminelles manifestes?

**Neil Dubord:** Monsieur Caputo, non, il n'y a pas d'exigence.

**Frank Caputo:** Je ne veux pas pontifier. C'est juste que si nous savons que certains individus se livrent à des activités criminelles et que nous les laissons entrer dans des lieux où la criminalité est florissante, à quoi doit-on s'attendre?

Vous pouvez tous donner votre avis à ce sujet. Je sais que c'est une question rhétorique, mais j'imagine que cela doit être assez frustrant pour les organismes d'application de la loi.

**Neil Dubord:** Prenons les aéroports ou d'autres infrastructures importantes. On connaît le niveau d'habilitation de sécurité requis pour le personnel. Pensons simplement aux pilotes, qui passent constamment par les aéroports. Ils ont une cote de sécurité de niveau élevé. Malheureusement, les installations portuaires ne sont pas considérées de la même façon.

**Frank Caputo:** Oui, je suis tout à fait d'accord.

Je sais que mon temps est presque écoulé.

Le Comité est fréquemment saisi de projets de loi. À mon avis, c'est une question entièrement non partisane. Je ne sais pas si cela pourrait se faire au moyen d'un projet de loi d'initiative parlementaire. Il y en a un qui fera l'objet de débat lundi. Je suis désolé.

J'invite mes collègues du parti ministériel et toutes les personnes présentes à bien écouter. Dans les ports, 1 % des conteneurs sont vérifiés. Je suis allé à Deltaport, où l'approche est la suivante: « Eh bien, nous intervenons en fonction des risques. » C'est ainsi que je la décrirais. Quiconque a la moindre idée de la façon dont les choses fonctionnent sait exactement quels sont les facteurs de risque. Après trois mois là-bas, vous connaissiez ces facteurs de risque.

Cela ne fonctionne pas. Je pense qu'il faut plus de fouilles aléatoires.

Je ne sais pas si nous avons le temps, mais j'aimerais avoir vos commentaires à ce sujet, s'il vous plaît.

Est-ce que personne ne pense qu'il y a des fouilles aléatoires?

• (1555)

**Jean-Paul Rodrigue:** Oui, je peux répondre, si vous le souhaitez.

Je dirais qu'aux États-Unis, les ports sont considérés comme des installations très sécuritaires. Il faut une carte TWIC — une carte d'identité des travailleurs des transports —, qui peut faire l'objet d'un contrôle du département de la Sécurité intérieure des États-Unis.

Je dirais qu'environ 1 % de nos conteneurs sont inspectés, mais il existe de très bons mécanismes de détection, comme les connaissances et les technologies de balayage, qui nous permettent d'accélérer le processus. Cela ne semble pas être un problème important au sud de la frontière.

**Le président:** Merci, monsieur Caputo.

[Français]

Monsieur Ramsay, vous avez la parole pour six minutes.

**Jacques Ramsay (La Prairie—Atateken, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Monsieur Dubord, je n'ai malheureusement pas le temps de vous poser des questions. Cependant, vous avez dit plusieurs choses intéressantes sur l'utilisation de compagnies privées et sur un fonds spécial pour les technologies et l'automatisation. Je vous demanderais de nous envoyer par écrit une description plus précise du mécanisme auquel vous faites allusion. Le Comité va certainement pouvoir considérer tout ça.

Maintenant, j'ai une question pour M. Rodrigue.

Vous avez dit que de 18 à 19 % des conteneurs ou des marchandises qui sont amenés au Canada sont destinés aux États-Unis. Par contre, vous semblez croire que la croissance se ferait par l'utilisation de ce mécanisme vers les États-Unis.

N'oubliez-vous pas que de 81 à 82 % du commerce qui se fait est destiné au Canada?

**Jean-Paul Rodrigue:** Faites attention: lorsque je parle de 18 % des conteneurs, je parle des conteneurs importés de l'international. Ils passent par le port et, ensuite, ils sont destinés aux États-Unis. Je le dis pour clarifier votre point de vue. Ça fait partie évidemment du commerce transfrontalier entre le Canada et les États-Unis, mais ce n'est qu'une petite part. Comme je le disais, c'est une part de 18 % pour les ports.

**Jacques Ramsay:** D'accord.

Pour augmenter l'activité dans les ports canadiens, pensez-vous qu'il faudrait considérer qu'une partie de cette croissance sera secondaire aux États-Unis, ou pensez-vous qu'on devrait plutôt se concentrer sur une croissance à l'intérieur du pays?

**Jean-Paul Rodrigue:** Comme je vous l'avais mentionné, les conditions macroéconomiques au Canada ont de faibles effets multiplicateurs sur le volume des conteneurs comparativement aux États-Unis, malheureusement. Les États-Unis, à l'aide des mêmes processus, ont un taux de croissance de conteneurs qui est le double de celui du Canada.

Le fait de dire que nous avons le meilleur accès aux ports des États-Unis, c'est peut-être une solution de rechange pour augmenter la capacité des conteneurs au Canada. Ça pourrait générer de la circulation. Toutefois, sur la côte Est, ça ne fonctionnera pas vraiment bien, parce que les dernières générations de navires passent par les ports de New York et de Hampton Roads. C'est par là qu'ils entrent au Canada. Le processus est en train de s'inverser.

**Jacques Ramsay:** Vous avez quand même parlé de Chicago. J'imagine que Chicago n'a pas ce tirant d'eau de 45 pieds non plus, puisque les navires passent par les écluses. Ça n'empêche pas le port de Chicago de se développer.

**Jean-Paul Rodrigue:** Encore une fois, il y a toujours un créneau commercial si ce n'est pas pour les conteneurs. C'est très difficile pour le Saint-Laurent lorsqu'il s'agit de conteneurs.

On parlait de Cleveland, où il y a un projet, mais c'est un navire combiné. Ce n'est pas un porte-conteneur. C'est un navire qui transporte d'autres marchandises en même temps.

Évidemment, M. Auclair, de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, pourrait parler un peu plus de tout ça. Cela dit, même aux États-Unis, il n'y a pas de circulation de marchandises conteneurisées sur les rivières.

**Jacques Ramsay:** Monsieur Auclair, il est question de 250 millions de tonnes de marchandises et de la possibilité de doubler ça.

Actuellement, combien de ces 250 millions de tonnes de marchandises sont destinées au marché américain et combien sont destinées au marché canadien?

**Serge Auclair:** La grande majorité est destinée au marché canadien.

• (1600)

**Jacques Ramsay:** D'accord.

Vous nous avez parlé de quatre ports qui semblent s'être développés, soit celui de Cleveland, celui de Monroe, ceux de l'Indiana et celui de Duluth. Ils ont pris des initiatives.

Qu'est-ce qu'il faudrait faire pour que nos ports au Canada suivent ces exemples? Quels sont les gestes à poser rapidement pour que nous soyons aussi compétitifs que ces quatre ports?

**Serge Auclair:** Je vais vous donner un exemple qui m'a jeté par terre. Mon équipe commerciale était en Angleterre, il y a six semaines. Elle a rencontré une entreprise qui produit de l'équipement minier. On nous a parlé d'un cas où on est passé par les ports américains pour apporter de l'équipement à Sudbury. Passer par les Grands Lacs aurait été beaucoup plus logique, mais cette région n'a pas de ports qui ont des capacités de dédouanement. Pour nous, c'est très inquiétant. Quand on pense au fameux projet du Cercle de feu, on peut se poser des questions et se demander si l'équipement va passer par les ports américains. Essentiellement, l'entreprise nous a dit d'entrer en contact avec elle quand il y aurait des capacités de dédouanement dans la région des Grands Lacs.

Comme vous le savez, des conteneurs créent des conteneurs. Si vous n'avez pas des conteneurs pleins qui arrivent dans le secteur, vous ne pouvez pas, lors du voyage de retour, renvoyer de la marchandise, parce que les conteneurs ne sont pas disponibles, et personne ne va vous prêter des conteneurs, puisque c'est une ressource extrêmement importante pour les entreprises.

Il s'agit donc de créer des occasions. Au bout du compte, plus les expéditeurs, les lignes maritimes et les propriétaires de la marchandise ont des occasions, des options et des choix dans la chaîne logistique, plus ils vont trouver les optimisations qui s'appliquent à eux et qui ont du sens.

**Jacques Ramsay:** Ça faciliterait donc l'activité.

J'ai une dernière question pour vous, monsieur Auclair.

À Contrecoeur, ce sera un port international. Est-ce qu'il va y avoir des installations pour prendre les choses qui arrivent au port de Contrecoeur et les transporter plus loin sur la Voie maritime, ou est-ce que le port de Contrecoeur sera un compétiteur de la Voie maritime?

**Serge Auclair:** Ce ne sera pas du tout un compétiteur. C'est un projet différent. Contrecoeur veut recevoir et retourner des conteneurs. Marginalement, il peut y avoir ce qu'on appelle du transport maritime courte distance. Cela dit, un modèle comme celui de Québec, par exemple, est probablement plus porteur pour du transport maritime courte distance.

On voit aussi qu'il y a des coûts liés à chacun des ports et qu'il y a des modèles. Là encore, il s'agit de donner aux gens des options à considérer.

Contrecoeur, c'est un beau projet pour recevoir des conteneurs de l'international et pour exporter de la marchandise. Par contre, lorsqu'on parle avec les gens de l'industrie, ils nous disent que ce n'est pas un modèle pour générer beaucoup de transport maritime courte distance.

**Le président:** Merci, monsieur Ramsay.

Madame DeBellefeuille, vous avez la parole pour six minutes.

**Claude DeBellefeuille (Beauharnois—Salaberry—Soulanges—Huntingdon, BQ):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je veux juste saluer les interprètes parce qu'ils font un travail formidable et ça me permet de suivre les discussions. Je les en remercie beaucoup.

Monsieur Auclair, j'ai une question pour vous.

Vous nous avez donné un petit exemple tantôt, dans votre allocution. Vous avez dit que le fait qu'il n'y ait pas de petits ports spécialisés du côté des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent nous faisait perdre de la clientèle par rapport aux petits ports du côté américain.

Pourriez-vous nous donner des exemples? Parfois, on utilise des grandes formules, mais imaginons ce que ça voudrait dire si les ports qui ont participé à l'étude, par exemple celui de Valleyfield et celui d'Hamilton, avaient des capacités de dédouanement.

**Serge Auclair:** En fait, partout dans le monde, les ports sont des aimants pour attirer de l'activité économique. C'est vrai partout. Cette attraction ne tient pas juste au fait que plus de 90 % des équipes de hockey qui ont gagné la Coupe Stanley sont dans une ville portuaire. C'est sûr que ça aide. Cependant, les ports sont des aimants pour attirer de l'activité économique.

Dans le cas de Valleyfield, il y a déjà une entreprise qui est installée et qui a développé de belles capacités pour l'activité vers le Grand Nord, par exemple. Qu'est-ce qui dit que cette expertise ne pourrait pas servir dans le cas du Groenland et de l'Islande, par exemple, dont on a beaucoup parlé? Il y a certainement des routes

commerciales qui pourraient être développées sur la base de l'expertise des gens.

Pour ce qui est de la région d'Hamilton, c'est intéressant. Nous avons eu des discussions. Des gens de la région du Niagara nous disaient qu'il y avait déjà eu des expérimentations en ce qui concerne l'exportation de vin de glace et de vin. Si des conteneurs arrivés au port pour de l'importation étaient disponibles, ça offrirait, à des coûts intéressants, des occasions d'utiliser ces conteneurs et de les retourner. On parle de la présence des conteneurs. Or, il y aura toujours quelqu'un pour les utiliser. Ce qui est intéressant aussi, c'est que c'est un peu comme le modèle du port de Montréal, qui est un port en balancier, c'est-à-dire que c'est 50-50. Vu que des conteneurs sont arrivés, dans certains cas, les lignes maritimes vont le faire à des prix extrêmement compétitifs. La ligne maritime est bien heureuse de ne pas avoir à rapporter des conteneurs vides. Donc, on crée de l'activité. On permet aux gens locaux de trouver les moyens de développer leur propre activité.

Évidemment, l'élément clé là-dedans, c'est la valeur ajoutée de la marchandise. On s'entend pour dire que, si on veut exporter du papier recyclé vers un pays qui va s'en occuper, ça n'arrivera pas dans la région des Grands Lacs. Toutefois, il y a des produits à valeur ajoutée qu'on peut conteneuriser. Je pense notamment aux minéraux critiques, dont certains, même en petites quantités, valent une fortune. Les producteurs de grains de l'Ontario seraient très heureux de pouvoir conteneuriser leurs grains et les expédier, surtout dans le cas des grains de qualité qui sont des produits à valeur ajoutée. Chaque région a de ces produits. Évidemment, on commence par des petits volumes, mais tout se construit, c'est certain.

• (1605)

**Claude DeBellefeuille:** Je ne suis pas une experte, j'accumule encore des connaissances, mais j'ai compris que, ce que cherche un client, c'est faire transporter sa marchandise au plus bas prix possible et avoir le moins possible de manutention et d'arrêts.

Je vais vous donner un exemple. Encore une fois, je ne suis pas une experte, mais il y a de plus en plus de navires qui ont des cargaisons mixtes, c'est-à-dire à la fois du vrac, dont du minerai, et des conteneurs. Ils n'ont pas nécessairement un grand nombre de conteneurs, mais disons qu'ils doivent faire un arrêt à Montréal pour faire dédouaner 10 ou 15 conteneurs. Les conteneurs sont vidés et mis sur des camions, puis les camions vont sur la route. Souvent, les camions sont déchargés au port de Valleyfield, qui a une capacité d'entreposage. Nous ne comprenons pas pourquoi l'Agence des services frontaliers du Canada ne veut pas permettre le dédouanement des conteneurs à Valleyfield, parce que, de notre point de vue, on congestionne le port de Montréal.

Est-ce que vous croyez qu'on devrait soutenir des petits ports spécialisés dans le but aussi de décongestionner le port de Montréal ou celui de Contrecoeur? Ainsi, ces derniers pourraient s'occuper des grosses affaires et laisser les petits ports gérer les cargaisons mixtes, par exemple.

**Serge Auclair:** Vous soulevez un point important: la congestion des autoroutes. Transporter de la marchandise du port de Montréal à l'heure de pointe, ce n'est pas toujours facile. Je voyage assez souvent sur l'autoroute 401, et je peux vous dire que ce n'est pas mon rêve. C'est le même problème. Donc, si on pouvait retirer des camions de la circulation, ce serait une bonne chose.

J'ajouterais qu'il peut y avoir, aussi, des services directs. On parle souvent du transport à moindre coût. Cependant, si ce sont des produits à valeur ajoutée, dans certains cas, le coût n'est pas le facteur critique. Par exemple, dans le cas de la compagnie dont j'ai parlé, qui a fait transporter une cargaison à Sudbury, c'était une cargaison à valeur ajoutée. Ce n'est pas nécessairement le coût, dans ce cas, qui est important; ça peut être la rapidité.

Donc, donnons des options aux lignes maritimes et aux propriétaires de cargaisons. Ensuite, ils prendront leurs décisions et ils feront en sorte que les choses fonctionnent.

**Claude DeBellefeuille:** Vous avez absolument raison, monsieur Auclair. On le sait, c'est un phénomène observable: il y a des navires qui passent tout droit devant le port de Valleyfield et qui vont dans un port américain, alors qu'on pourrait les accueillir si on pouvait faire le dédouanement des conteneurs.

Vous nous avez parlé de la concurrence américaine. Le fait qu'on ne fasse pas de dédouanement fait perdre des affaires le long du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs.

**Serge Auclair:** Absolument. De plus, on perd des conteneurs qu'on pourrait offrir à des expéditeurs locaux en vue de faire de l'exportation.

**Claude DeBellefeuille:** Est-ce que vous auriez, en peu de temps, une recommandation à faire au Comité sur le dédouanement des conteneurs?

**Serge Auclair:** Je pense qu'il y a eu des études qui ont été faites et des listes qui ont été établies. En fait, nous sommes un peu agnostiques. Nous, dans le fond, ce que nous voulons, c'est qu'il y en ait et que le réseau commence à se constituer.

Assurément, on va manquer le bateau — c'est le cas de le dire — si on n'ouvre pas les Grands Lacs à ça. On s'entend pour dire que ce ne sont pas de grands porte-conteneurs de 4 000 ou 5 000 équivalents vingt pieds qui vont aller là, mais il y a une capacité et un marché. Hier, j'étais avec des gens de l'industrie, et tout le monde parlait du nouveau transport de marchandises qui pourrait être généré, particulièrement en ce qui concerne les conteneurs, s'il y avait des centres de dédouanement.

**Claude DeBellefeuille:** Merci.

**Le président:** Merci, madame DeBellefeuille.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Au pour cinq minutes, s'il vous plaît.

**Chak Au (Richmond-Centre—Marpole, PCC):** Merci.

Je tiens d'abord à remercier M. Dubord de son exposé. Je pense que les Canadiens seraient fort inquiets s'ils savaient ce qui se passe dans nos ports.

J'ai quelques questions.

J'ai devant moi un rapport, rédigé par M. Peter German, sur l'application de la loi au port Delta. Les informations présentées dans le rapport semblent très graves.

Selon votre expérience, pensez-vous qu'il y a eu une amélioration depuis la publication de ce rapport en 2023?

**Neil Dubord:** Non. J'ai également participé à la rédaction de ce rapport. Je suppose que le rapport a été demandé par le maire de Delta à l'époque. À ma connaissance, la situation ne s'est pas améliorée.

J'ai quitté mes fonctions de chef de police de Delta en novembre 2024. Je n'ai constaté aucune amélioration cette année-là. Je suis en contact avec le chef de police de Delta, et il n'a constaté aucune amélioration.

• (1610)

**Chak Au:** La situation s'est-elle aggravée?

**Neil Dubord:** Je ne le pense pas, d'après ce que l'on voit. Je pense qu'on a prêté une certaine attention à la situation. Certains médias ont parlé de ce rapport; il a été porté à l'attention du public. Je ne pense pas avoir vu la situation empirer non plus. C'est plutôt stable.

Il faut garder à l'esprit qu'on ne sait que ce que l'on sait. C'est toujours ce que l'on ne sait pas qui fait un peu plus peur.

**Chak Au:** Exactement. Ce n'est pas nouveau. Nous savons que cela dure depuis de nombreuses années.

J'ai une question complémentaire: pourquoi est-ce ainsi? Pourquoi n'y a-t-il eu aucun changement ou aucune amélioration pendant toutes ces années? Est-ce simplement un manque de ressources? Est-ce parce qu'on a privilégié l'efficacité au détriment de la sécurité? Est-ce un manque de volonté politique?

**Neil Dubord:** Je dirais les trois.

Je vais vous donner un aperçu de l'historique qui sera présenté dans le rapport.

En 1968, la police du port a été créée sous une forme ou une autre. Elle a pris le nom de « police portuaire » en 1983, puis elle a été démantelée en 1998. Après, c'est devenu très chaotique. Je ne pense pas que nous ayons déjà eu, dans l'ensemble des organisations, la volonté, le financement ou les ressources collectives nécessaires pour créer une équipe solide et intégrée.

Dans notre rapport, nous mentionnons notamment l'Unité mixte d'enquête sur le crime organisé de la Colombie-Britannique, une équipe intégrée qui mobilise des ressources municipales, fédérales et provinciales. L'équipe mène un travail d'enquête extraordinaire sur les cas d'extorsion et sur l'activité des gangs en Colombie-Britannique. Voilà le genre modèle qu'il faut pour les ports.

Il devient très difficile de compter uniquement sur l'ASFC, qui n'est pas un organisme d'enquête, ou sur la GRC, qui a de nombreuses priorités et de nombreux postes vacants partout au Canada. Les policiers municipaux et provinciaux ont un rôle à jouer à cet égard.

**Chak Au:** Merci.

C'est une situation qui dure depuis un certain temps.

Peut-on estimer les coûts sociaux d'une telle situation sur la collectivité? Quels sont les pertes économiques, les coûts liés à la criminalité et les autres coûts sociaux que nous devons assumer en raison de cet échec?

**Neil Dubord:** Je n'ai jamais vu de rapport présentant des données probantes à cet égard, mais je peux vous parler d'un aspect qui m'a énormément surpris.

J'ai toujours pensé que nous étions un important importateur de produits de contrebande, mais j'ai été surpris de constater que nous sommes également un important exportateur. C'est une constatation qui m'a surpris lors de la rédaction du rapport. Comme je l'ai mentionné, je travaille dans la police depuis 37 ans, mais je ne savais pas que le Canada importait ces précurseurs, produisait les comprimés et les expédiait à d'autres. Cela représente une partie importante de la contrebande qui quitte les ports.

**Chak Au:** Mon autre question est la suivante: on parle de la côte Ouest, mais savez-vous s'il y a des différences entre la côte Est et la côte Ouest pour ce qui est de la structure des inspections, des modèles de dotation et de l'intégration avec les organismes d'application de la loi?

**Neil Dubord:** Divers projets ont été lancés sur la côte Est concernant les véhicules volés. Comme nous le savons, bon nombre de véhicules volés ont été expédiés à l'étranger à partir du port de Montréal. Les ressources ont été mises en commun dans plusieurs de ces projets, et cela a connu beaucoup de succès. La question est de savoir s'ils peuvent être maintenus ou s'il s'agissait seulement d'un effort ponctuel dans la foulée d'un reportage dans les médias.

Nous espérons voir des efforts d'application de la loi soutenus dans le dossier des véhicules volés, car nous estimons que jusqu'à 60 % des véhicules volés se retrouvent à l'étranger.

**Le président:** Merci, monsieur Au. Je suis désolé. Nous devons passer à M. Ehsassi, pour cinq minutes.

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

Je remercie également les témoins, qui ont été excellents.

Je vais commencer par M. Dubord.

Je dois dire que les propos de notre collègue d'en face donnent à réfléchir. Il a dit que cette situation dans les ports de la Colombie-Britannique est un secret de polichinelle.

Depuis combien de temps cela dure-t-il, selon vous?

• (1615)

**Neil Dubord:** J'ai été chef adjoint du Service de police d'Edmonton, où j'ai passé 25 ans. Je suis arrivé en Colombie-Britannique en 2012. Je peux donc parler de 2012 en particulier. Le problème était bien connu en 2012, alors cela fait assurément 14 ans qu'on le sait.

**L'hon. Ali Ehsassi:** Vous avez parlé de la nécessité d'obtenir des habilitations de sécurité.

Je crois comprendre qu'une habilitation de sécurité peut être exigée pour les candidats à l'embauche, mais dans le contexte de la situation que vous nous avez signalée, que faut-il faire?

**Neil Dubord:** Nous avons examiné cette question dans le rapport de M. German. Nous avons cherché à déterminer comment appliquer une telle politique alors que près de 30 000 personnes travaillent déjà dans les ports. L'idée, c'est de le faire d'entrée de jeu, dès l'embauche de nouveaux employés. C'est là qu'il faut commencer. Il faut une politique selon laquelle tout nouvel employé doit obtenir une habilitation ou validation de sécurité. Le renouvellement de l'habilitation de sécurité pourrait être requis à mesure que les gens gravissent les échelons ou sont promus. Un processus interne pourrait être créé pour les personnes qui changent de poste ou progressent dans la chaîne de commandement.

**L'hon. Ali Ehsassi:** Merci beaucoup.

Selon vous, quel rapport sur les problèmes du secteur portuaire nous recommanderiez-vous de consulter?

**Neil Dubord:** Il est très intéressant de souligner que lorsque nous avons mené nos recherches — l'examen de la littérature lors de la rédaction du rapport que vous avez devant vous —, nous n'avons pas trouvé énormément de renseignements. Il y a eu un rapport, en 2001, sur le démantèlement de la police portuaire en 1998, dont nous avons parlé. Il contenait des renseignements, mais nous n'avons trouvé aucun autre rapport important, monsieur.

**L'hon. Ali Ehsassi:** Merci beaucoup.

Je vais maintenant passer à M. Auclair. Monsieur Auclair, vous avez dit que la Voie maritime du Saint-Laurent était un projet d'édification de la nation. Serait-il juste de dire que les investissements actuels dans nos installations portuaires représentent la chose la plus ambitieuse que nous ayons faite, de ce côté-ci, depuis la création de la Voie maritime du Saint-Laurent?

**Serge Auclair:** Eh bien, comme vous le savez, je suis peut-être un peu partial quant à l'importance et à l'envergure du projet de la Voie maritime. Cependant, à mon sens, le renforcement de nos infrastructures — d'autant plus que nous souhaitons renforcer l'économie est-ouest au Canada et accroître les exportations et les importations — et, bien sûr, la construction d'infrastructures visant à soutenir les entreprises et favoriser leur contribution à ces objectifs peuvent certainement être qualifiés de projets d'édification de la nation. C'est certain.

**L'hon. Ali Ehsassi:** Je ne disais pas que c'était aussi important que l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent, mais simplement que ce serait probablement l'un des plus importants projets d'édification de la nation depuis.

Vous avez abordé la question suivante: comment pourrions-nous tirer davantage parti des ports afin de réduire la pression, non seulement sur nos autoroutes, mais aussi sur le réseau ferroviaire? Pourriez-vous approfondir ce point afin que plus de députés aient connaissance des faits?

**Serge Auclair:** J'ai travaillé dans le secteur portuaire il y a de nombreuses années. J'occupais un poste de direction. Je me souviens d'un projet que le CN souhaitait mettre en œuvre à Milton. Je ne sais pas si ce projet s'est concrétisé. Le public s'y était fortement opposé.

Les ports existent déjà. Ils ont leur propre empreinte. Souvent, la capacité existe. Serait-il logique d'utiliser ces infrastructures et transporter des marchandises par bateau, conteneurs, etc., directement aux ports? Dans ce contexte, il n'est pas nécessaire d'augmenter l'empreinte de certaines gares de triage. Encore une fois, ce n'est rien...

La société a changé. Je me souviens qu'il y a 40 ans, lorsque j'étais beaucoup plus jeune, les gens se souciaient peu de ce qui se passait dans leur quartier, mais de nos jours, l'acceptabilité sociale est un enjeu considérable. Avant de proposer de nouveaux projets et d'essayer de les réaliser, pouvons-nous optimiser les infrastructures existantes et essayer de trouver des façons d'utiliser celles qui ont déjà une acceptabilité sociale?

À mon avis, Milton est probablement l'exemple parfait de ce qui peut être fait du côté ferroviaire. Ces gares de triage peuvent être réservées aux produits uniquement transportables par train.

• (1620)

**Le président:** Je suis désolé, monsieur Ehsassi.

Je donne maintenant la parole à Mme DeBellefeuille.

[Français]

Vous avez deux minutes et demie.

**Claude DeBellefeuille:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Auclair, nous allons poursuivre notre échange.

Vous connaissez très bien le secteur que je représente, la Voie maritime et le port de Valleyfield. Nous avons une usine de Glencore qui traite le minerai. Nous sommes près de General Dynamics, qui a reçu beaucoup de contrats fédéraux pour participer à l'effort militaire. Donc, nous avons un coin où le développement économique est très présent.

On estime qu'il serait peu coûteux de soutenir le port de Valleyfield pour qu'il puisse participer davantage au développement. On parle de sa spécialisation aussi sur le plan du transport nordique.

Comment pouvez-vous expliquer cette espèce de résistance de l'ASFC et son refus de faire du dédouanement? Trouvez-vous que c'est dans l'intérêt de la Voie maritime quand le gouvernement résiste à servir de petits ports tout le long des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent?

**Serge Auclair:** Je pense que, dans certains cas, il peut manquer d'information ou de données pour regarder ça. Je peux vous donner un exemple. Comme vous le savez très bien, à Sainte-Catherine, nous possédons des terrains. Des entreprises privées sont venues s'installer à proximité. Il y a quand même pas mal de transport de cargaisons qui est généré dans ce secteur. Je vais donner l'exemple du sel de déglacage. On sait que, compte tenu de l'hiver qu'on a eu, on n'en avait pas en trop, du sel de déglacage. On avait des besoins. Donc, les installations de Côte-Sainte-Catherine sont parfois un exemple de ce qu'on ne regarde pas et de ce dont on n'est pas conscient. C'est sûr que c'est peut-être moins visible.

Dans le cas de Salaberry-de-Valleyfield, c'est une ville qui a un glorieux passé industriel. Particulièrement dans le secteur du textile, il y a eu des transformations. Donc, il y a des entreprises importantes. On parle du réarmement du Canada et de notre engagement à dépenser 5 % de notre PIB en défense pour atteindre le seuil fixé par l'OTAN. Il va y avoir des besoins. Ça ne pourra pas être concentré dans une région.

On a tendance à vouloir construire beaucoup d'infrastructures, mais le problème, parfois, est qu'elles arrivent en retard par rapport à nos besoins. Dans ce cas-ci, on parle d'un investissement d'abord en matériel, et aussi un peu en personnel, qui nous permet d'optimiser une infrastructure qui est déjà là. Encore une fois, l'idée n'est pas de construire une infrastructure et de dire que le trafic va venir par la suite; il y a déjà du trafic. L'idée, c'est de voir avec les acteurs déjà présents comment on peut augmenter ce trafic et créer des occasions pour les expéditeurs. Un modèle unique n'existe pas nécessairement. En Europe, on utilise beaucoup le réseau fluvial. Je cite souvent l'exemple du système du Rhin et du port intérieur de Duisbourg.

**Le président:** Merci, madame DeBellefeuille. Deux minutes et demie, ça passe toujours trop vite.

Monsieur Lloyd, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

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

Je remercie tous les témoins, qu'ils participent à distance ou en personne dans la salle.

Monsieur Dubord, c'est un plaisir de vous revoir.

Dans le cadre d'une précédente étude du Comité, un témoin a déclaré que le programme des importateurs non résidents était utilisé pour faire entrer des précurseurs chimiques au pays. Quand vous étiez chef de police de Delta, avez-vous eu une expérience avec ce programme? Avez-vous des commentaires à ce sujet?

**Neil Dubord:** J'ai un bref commentaire à faire à ce sujet. Nous n'y avons pas participé directement, mais nous étions au courant du programme qui était en cours. Les activités de l'ASFC menées en collaboration avec la GRC ont connu un certain succès.

**Dane Lloyd:** Le programme des importateurs non résidents...

**Neil Dubord:** Je suis désolé. Le son a coupé et j'ai manqué la moitié de la question. Pourriez-vous répéter, s'il vous plaît?

**Dane Lloyd:** Je crois comprendre que le programme des importateurs non résidents est un processus simplifié pour l'importation de marchandises au Canada. Avez-vous eu une expérience avec ce programme? Avez-vous des commentaires à ce sujet?

**Neil Dubord:** Non, je suis désolé. Je ne peux pas faire de commentaires à ce sujet.

**Dane Lloyd:** Merci.

Lors de notre dernière séance, des témoins de Transports Canada ont expliqué que la suppression du programme de police portuaire avait permis de rationaliser les mécanismes de reddition de comptes. Avez-vous des commentaires à faire sur les déclarations des fonctionnaires de Transports Canada? Pensez-vous que les ports ont renforcé leur reddition de comptes depuis la fin du programme de police portuaire?

**Neil Dubord:** Le programme des services de police prévoit une série de mesures qui vont au-delà de l'application. La présence visible d'agents de police en uniforme au port est un élément que nous avons soutenu dans les recommandations du rapport de Peter German et que nous soutenons maintenant. C'est toutefois une mesure que nous n'avons pas encore vue concrètement. Je pense que les syndicats y sont tout à fait opposés, de même que les autorités portuaires, car cela entraîne un ralentissement immédiat des activités.

Je peux vous raconter ce que nous avons vécu lorsque des policiers en uniforme se rendaient au port de Delta — et vous donner des détails sur la manière dont l'incident a été géré —, car c'est nous qui répondions aux appels au 911 provenant de là. Les ports fermaient généralement pendant cette période. Ils n'étaient pas en service pendant cette période, car la police était sur place.

Un bon programme d'application de la loi doit comporter deux organes d'enquête. Le premier est celui du renseignement. De toute évidence, l'ASFC y consacre beaucoup d'efforts, notamment en menant des évaluations des risques, et c'est la reddition de comptes dont parle Transports Canada, je crois. Le deuxième est la présence en uniforme. Nous aimons tous voir des agents en uniforme et des voitures de police dans nos villes, et c'est en lien avec la prévention.

• (1625)

**Dane Lloyd:** Vous avez en quelque sorte déjà répondu à cette question, mais pouvez-vous nous dire quelles sont les lacunes dans l'application de la loi aux ports et leur protection?

**Neil Dubord:** Absolument.

L'ASFC ne dispose pas des moyens nécessaires pour mener ce type d'enquêtes. Elle peut procéder à des fouilles et à des saisies, mais elle ne dispose pas des capacités d'enquête. Il incombe à la GRC de mener ces enquêtes.

La GRC a eu du mal à mener ces enquêtes. À un moment donné, il y avait ce qu'on appelait l'unité du bord de mer, une unité basée à Vancouver qui permettait d'adopter une approche intégrée. Elle intégrait des agents municipaux dans un programme contrôlé et géré par la GRC dans le cadre duquel ils menaient des enquêtes conjointement. Ce programme a été démantelé pendant un certain temps, puis a été rétabli de manière limitée après le rapport de 2024. Il ne compte toujours pas un effectif complet, si bien qu'il est impossible pour la GRC d'enquêter à fond sur tous les cas.

Je peux vous donner un exemple précis de ce qui est survenu avec moi. Des représentants de la DEA des États-Unis sont venus dans mon bureau et ont dit: « Pouvez-vous nous aider avec cette enquête? Nous savons ce qui se passe. Nous savons quand ça va arriver. Nous avons besoin d'aide, et nous n'arrivons pas à mobiliser suffisamment de ressources de la GRC pour mener à bien cette opération. » Toutefois, comme il s'agissait d'une affaire relevant de la compétence fédérale, la police de Delta n'a pas été en mesure d'aider dans ce dossier particulier.

**Dane Lloyd:** C'est très préoccupant.

Je vais poursuivre avec M. Rodrigue. Vous avez parlé de la stagnation du trafic maritime, plus particulièrement dans nos ports de la côte Est.

On a beaucoup discuté ces derniers temps de l'idée de relancer le port de Churchill, et je suis certainement très ouvert à ce projet, mais je veux m'assurer qu'il y a une bonne analyse de rentabilisation, surtout que le gouvernement fédéral y participera.

Avez-vous des idées sur la relance du port de Churchill et sur l'incidence que cela pourrait avoir sur l'ensemble des infrastructures portuaires au Canada?

**Jean-Paul Rodrigue:** On m'a posé cette question à maintes reprises récemment. J'ai fait une entrevue avec la BBC hier à ce sujet.

Il est très difficile de justifier ce projet pour Churchill, en raison de l'accessibilité pour les grandes compagnies de transport maritime. Pour s'y rendre, il faut des navires qui sont certifiés pour la navigation dans l'Arctique. On transportait autrefois des grains, mais ce n'est plus le cas de nos jours.

À court terme, les arguments économiques pour justifier ce projet pour Churchill sont très limités, à moins d'un élément qui nous échappe, comme peut-être un rôle de soutien en tant que base de réapprovisionnement pour les communautés arctiques. Je dirais que cela ne cadre pas avec la structure du système actuel du transport maritime par conteneurs dans le monde. La plupart des grandes compagnies de transport maritime dans le pays ont refusé d'emprunter la route maritime russe passant par l'Arctique, car elle ne correspond pas à leur modèle d'affaires.

**Le président:** Merci.

Je suis désolé, député Lloyd, de vous interrompre.

Nous allons entendre le député Powlowski pour cinq minutes, je vous prie.

**Marcus Powlowski (Thunder Bay—Rainy River, Lib.):** Monsieur Auclair, je suis l'un des députés de Thunder Bay. À une certaine époque, l'une de nos fiertés était que nous avions le plus grand nombre d'élevateurs à grain au monde. Une grande partie du monde — l'Europe et l'Afrique —, après la Seconde Guerre mondiale, a été nourrie grâce aux grains canadiens qui transitaient par le port de Thunder Bay, mais la nature des marchandises a changé ces dernières années. Il y a moins de marchandises en vrac et plus de marchandises transportées par conteneurs, mais le port de Thunder Bay n'accueille pratiquement aucun conteneur.

Cela me semble être une solution très facile si nous voulons investir dans notre infrastructure et diversifier les échanges commerciaux. J'ai certainement lu le rapport de la Chambre de commerce maritime, qui présente des arguments commerciaux convaincants en faveur de la présence de l'ASFC dans certains de ces ports.

À la dernière réunion, les auteurs de ce rapport étaient ici, et nous leur avons posé des questions. Par après, fait intéressant, nous avons reçu des représentants de Transports Canada. Nous leur avons demandé ce qu'ils pensaient de leurs chiffres. Ils ont répondu qu'ils ne pouvaient pas vérifier cette analyse économique, car ils estimaient que les données étaient incomplètes.

Cependant, après avoir discuté avec les gens qui ont mené l'étude, nous savons que Transports Canada ne leur a pas demandé de fournir des données supplémentaires. Transports Canada n'a pas fait savoir qu'il allait réaliser sa propre analyse économique. Vous, qui travaillez avec la voie maritime, êtes bien plus impliqués dans ce dossier que moi. Où Transports Canada veut-il en venir? Je n'arrive pas à comprendre.

J'espère qu'il va quelque part avec cela. Si ce qu'il veut, c'est une analyse de rentabilisation pour mettre en place des installations douanières dans différents ports, comment prendra-t-il cette décision? Il ne semble pas accepter l'étude de la Chambre de commerce maritime, et il ne semblait pas mener sa propre étude. D'après vous, comment décidera-t-il de l'emplacement de ces installations douanières?

• (1630)

**Serge Auclair:** De notre côté, nous aimons discuter avec les expéditeurs, c'est-à-dire ceux qui ont les cargaisons et décident de leur destination, et nous aimerions discuter avec les transporteurs, ceux qui les achemineront.

Un économiste élabore un modèle, qui est habituellement très bien conçu, car il sait que tout le monde va le remettre en question et il ne veut pas perdre sa réputation. Je ne mets pas en question le modèle économique, mais quand on commence à discuter... Hier, il y a eu une réunion avec la Chambre de commerce maritime, ou CCM. Les transporteurs se sont beaucoup exprimés; ils ont évoqué le volume de fret potentiel et ce que les expéditeurs leur disent.

Il y a quelque temps, on discutait de la possibilité de prolonger la saison de navigation sur la voie maritime, et la question était de savoir s'il y aurait suffisamment de marchandises à transporter si on prolongeait la saison. On nous dit maintenant qu'il y a beaucoup de marchandises qui pourraient être acheminées, et qu'il ne s'agit pas de marchandises qui devraient être transportées pendant l'été, mais qui le seront pendant l'hiver si l'on prolonge la saison de navigation. Ce sont de nouvelles marchandises qui deviendront disponibles.

**Marcus Powlowski:** Monsieur Rodrigue, qu'en est-il des conteneurs dans un port comme celui de Thunder Bay? Vous semblez préconiser d'acheminer les conteneurs vers des ports de plus grande taille comme celui de Prince Rupert, puis de les acheminer à Chicago — ce qui passe également par ma circonscription de Fort Frances — ou de faire venir de très gros navires chargés de nombreux conteneurs à Halifax.

Toutefois, il semble que l'exploitation de navires de plus petite taille effectuant la liaison directe depuis l'Europe soit rentable. Spliethoff livre de la marchandise directement à Cleveland ou à Duluth, sans passer par le Canada. L'entreprise semble trouver que c'est rentable.

Il semblerait y avoir un marché. Il semblerait y avoir des occasions de croissance économique.

De plus, qu'en est-il du transbordement? Si l'on achemine de nombreux conteneurs à Halifax, pourquoi ne pas les mettre à bord d'un plus petit navire? D'après ce que je comprends, le port de Thunder Bay pourrait accueillir entre 800 et 1 000 équivalents vingt pieds, EVP. Si l'on faisait venir trois navires par semaine à Thunder Bay, cela représenterait 3 000 camions en moins sur la Transcanadienne. Il y a toutes ces économies pouvant être réalisées dans les infrastructures. Il y a certainement des avantages environnementaux à ne pas avoir de camions sur la route, et il y a aussi des questions de sécurité. En tant que personne qui roule beaucoup sur la Transcanadienne pour se rendre à des tournois de hockey, entre autres, je trouve qu'il y a de nombreux camions de transport sur cette route et j'aimerais qu'ils en soient retirés.

Ne pensez-vous pas qu'il existe un modèle d'affaires pour le transport de conteneurs par l'entremise de ports comme celui de Thunder Bay et d'autres ports de petite taille dans les Grands Lacs et le Saint-Laurent? J'espère que vous allez répondre par l'affirmative.

**Jean-Paul Rodrigue:** Je peux dire avec prudence qu'il y a un créneau pour tout. Toutefois, il y a ce qu'on appelle la gestion de la chaîne d'approvisionnement, qui repose sur le principe selon lequel il faut des flux constants sur une longue période. Si l'on interrompt ces flux, on compromet le modèle d'affaires.

On pourrait appliquer votre modèle et dire qu'il fonctionne parfaitement bien lorsque la voie maritime est ouverte, mais dès qu'on la ferme, le fret doit être acheminé ailleurs. Lorsqu'il est acheminé ailleurs, il est saisi et ne revient pas forcément. Sinon, on aurait vu ce type de services depuis très longtemps. Ils auraient été offerts. La conteneurisation a quitté le réseau du Saint-Laurent et des Grands Lacs depuis 40 ans, je dirais. Elle revient dans de petits créneaux, comme nous l'avons mentionné avec Cleveland, mais il s'agit d'un navire mixte.

Je ne sais pas trop si ce modèle d'affaires est efficace, car j'ai discuté avec un homme au port de Cleveland et il a dit qu'il fonctionne bien et qu'ils essaient de lui faire prendre de l'expansion, mais ce n'est pas si facile.

**Le président:** Merci, tout le monde. Malheureusement, nous devons conclure cette première heure.

Heureusement, c'est avec gratitude que je vous remercie, messieurs Auclair, Rodrigue et Dubord.

• (1635)

[Français]

Je vous remercie d'avoir participé à cette rencontre, que ce soit en personne ou à distance. Je pense que tous les députés ont beaucoup aimé vos témoignages. Je vous remercie aussi d'avoir pris le temps de préparer tout ça. Nous vous souhaitons une bonne fin de journée.

Nous allons suspendre la réunion pendant quelques minutes, le temps de permettre aux témoins de quitter la table et aux prochains témoins de s'y installer.

• (1635)

(Pause)

• (1635)

**Le président:** Nous allons reprendre la rencontre et passer la deuxième heure en compagnie de nouveaux témoins, que nous avons le plaisir d'accueillir.

Nous recevons tout d'abord M. David Rivest, président-directeur général de Desgagnés Transarctik. Nous accueillons également, par vidéoconférence, M. Robert Bellisle, président et chef de la direction de QSL International. Enfin, nous accueillons M. Saul Polo et Mme Gabrièle Lavallée, des Armateurs du Saint-Laurent.

Merci beaucoup à vous tous.

Nous allons commencer par des allocutions de cinq minutes.

Monsieur Rivest, vous avez la parole pour cinq minutes.

• (1640)

[Traduction]

**David Rivest (président-directeur général, Desgagnés Transarctik inc.):** Monsieur le président, mesdames et messieurs, merci de me donner l'occasion de comparaître aujourd'hui.

Je suis ici au nom de Desgagnés, un groupe maritime et logistique québécois, dont les origines remontent au XIX<sup>e</sup> siècle. Nos activités s'étendent sur le fleuve Saint-Laurent, les Grands Lacs, la côte Est et l'Arctique canadien.

En 2023, notre groupe a acquis les activités d'exploitation de Valleyfield et a conclu une entente à long terme avec l'administration portuaire pour exploiter les installations.

Notre enjeu est concret. Valleyfield peut recevoir, et reçoit déjà, différents types de marchandises. Ce qui lui manque encore, c'est un modèle opérationnel clair et applicable de l'ASFC pour recevoir les conteneurs internationaux à l'échelle d'un port de taille moyenne. Nous ne demandons pas un grand projet d'immobilisation. Nous demandons de la clarté quant à la voie conforme à suivre.

L'étude indépendante d'Aviseo préparée par la Chambre de commerce maritime indique que Valleyfield a obtenu la désignation NAV/C et que, depuis la publication de l'étude, le port a également obtenu sa licence SO. En termes simples, la désignation NAV/C confirme que le site répond à des exigences reconnues en matière de sûreté du fret maritime. La licence SO autorise le port à fonctionner comme installation sous contrôle douanier pour des marchandises sous la supervision de l'ASFC. Autrement dit, Valleyfield ne part pas de zéro. Les bases de sûreté et de contrôle douanier sont déjà en place.

La même étude fait état d'installations sécurisées, clôturées et surveillées en continu, d'opérations récurrentes de contrôle de l'ASFC dans le passé, de deux services réguliers de ligne avec l'Europe, ainsi que d'un volume annuel projeté d'environ 1 500 conteneurs en 2023 avant l'interruption des activités. Elle confirme également le rôle important que joue Valleyfield dans la logistique arctique. Il s'agit donc d'un port réel, doté d'un historique réel d'exploitation.

Nous participons déjà à l'élaboration d'initiatives qui comprennent des voyages prévus vers le Groenland. Il ne s'agit pas d'un débat hypothétique sur le commerce arctique à venir. Il s'agit d'une activité commerciale réelle qui prend forme maintenant, avec une planification réelle et un véritable potentiel de cargaison.

Si le Canada veut renforcer ses chaînes d'approvisionnement arctiques, accroître la redondance dans le corridor du Saint-Laurent et améliorer son accès aux marchés hors des États-Unis, alors maintenir un port éprouvé dans l'incertitude réglementaire va à l'encontre de ces objectifs. La question de politique publique doit donc être bien posée. La question est de savoir si l'ASFC peut appliquer une approche actuelle fondée sur le risque d'une manière proportionnée à la réalité opérationnelle d'un port de taille moyenne.

L'ASFC a elle-même indiqué à votre comité que le déploiement de l'imagerie dépend des risques, des infrastructures et des exigences opérationnelles; qu'elle déploie déjà des technologies mobiles; et qu'elle n'a pas l'intention d'installer partout des systèmes d'imagerie fixes à grande échelle.

Cela mène à une conclusion pratique: la solution pour Valleyfield doit être adaptable, fondée sur le risque et proportionnée au volume.

C'est important, parce que les conteneurs en provenance de l'étranger doivent faire l'objet d'un contrôle dans l'un des cinq premiers ports d'arrivée, dont trois se trouvent sur la côte Est. En même temps, d'après l'information accessible au public, le cadre du traité entre le Canada et les États-Unis ne semble contenir aucune limitation claire qui empêcherait le Canada d'envisager un modèle conforme pour des ports de taille moyenne comme celui de Valleyfield. Cela donne à penser que l'enjeu n'est pas fondamentalement juridique. Il est opérationnel.

Cela compte, parce que la conteneurisation est au cœur du commerce moderne. Les conteneurs rendent le transport des marchandises plus efficace, plus sûr et plus évolutif sur les réseaux maritimes, routiers et ferroviaires. Ils constituent le format logistique standard qui permet d'assurer la résilience des chaînes d'approvisionnement. Ils ne devraient pas être considérés comme relevant uniquement des grands terminaux.

De plus, Aviseo a estimé que, dans le scénario le plus coûteux pour Valleyfield avec contrôle mobile, les coûts annuels liés à l'ASFC seraient inférieurs à 50 \$ par conteneur. En contrepartie, les retombées annuelles projetées dépassent 5,2 millions de dollars en PIB et sont d'environ 2,13 millions de dollars en recettes fédérales. Les retombées fiscales fédérales permettraient de compenser le coût du contrôle en environ neuf jours.

• (1645)

Notre demande à votre comité est simple: recommander que l'ASFC entreprenne une évaluation formelle de mise en œuvre pour Valleyfield et qu'elle définisse les conditions d'une solution conforme pour un port de taille moyenne, notamment en ce qui

concerne les effectifs, les exigences d'infrastructure, le recouvrement des coûts et les paramètres d'un projet pilote.

Nous ne demandons pas que le port de Valleyfield soit traité comme une porte d'entrée majeure. Nous demandons à l'ASFC de montrer comment un modèle sécuritaire, proportionné et fondé sur les risques peut fonctionner dans un port de taille moyenne. Les ressources existent. La demande y est. Les arguments sont valables. Nous avons maintenant besoin que les choses soient claires sur le plan opérationnel.

Merci.

[Français]

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Rivest.

Je passe maintenant la parole à M. Robert Bellisle, qui participe par vidéoconférence.

Monsieur Bellisle, vous avez la parole pour cinq minutes.

**Robert Bellisle (président et chef de la direction, QSL International Itée):** Monsieur le président, chers membres du Comité, à titre de président et chef de la direction de QSL, je vous remercie de me donner l'occasion de faire connaître notre point de vue sur le rôle essentiel du transport maritime dans l'économie canadienne et, plus particulièrement, sur le rôle que peut jouer l'Agence des services frontaliers du Canada dans le corridor de l'autoroute H2O et dans les pratiques de dédouanement portuaire.

[Traduction]

Avec plus de 2 000 employés, QSL est une importante entreprise de transport maritime dont le siège social est situé à Québec. Elle compte plus de 65 terminaux en Amérique du Nord. Au Canada, nous sommes présents au Québec, en Ontario, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve. De ce point de vue, nous constatons en temps réel à quel point les changements économiques mondiaux sont une source à la fois de pressions et de possibilités pour le Canada. Nous pouvons affirmer sans équivoque que le transport maritime n'est pas qu'un élément parmi d'autres. C'est un pilier stratégique de notre économie.

Près de 80 % des marchandises canadiennes sont transportées par bateau à un moment ou à un autre de leur parcours, tandis que seulement 5 % des marchandises échangées entre le Canada et les États-Unis sont acheminées par la voie maritime. Le transport maritime représente environ la moitié du volume total des importations et des exportations du Canada. Cela comprend les produits finis, les matières premières et des intrants industriels essentiels, qui sont tous indispensables à la productivité, à la création de valeur et à la souveraineté économique du Canada.

Quatre grandes portes d'entrée structurent les échanges commerciaux avec l'Amérique du Nord: la côte de l'Atlantique, la côte du Pacifique, le golfe du Mexique et le corridor Saint-Laurent-Grands Lacs, également connu sous le nom d'autoroute H2O. Ces corridors ne font pas que transporter des marchandises. Ils soutiennent des écosystèmes industriels entiers dans les pays, les provinces et les États.

[Français]

Les récents programmes fédéraux visant à soutenir les infrastructures portuaires sont bienvenus. Ils étaient attendus depuis longtemps. L'orientation politique est la bonne. Le défi réside maintenant dans la mise en œuvre, et cette mise en œuvre doit s'accélérer.

[Traduction]

Cependant, à l'heure actuelle, l'ASFC ne procède au dédouanement des conteneurs maritimes que dans cinq ports canadiens: Halifax, Saint John, Montréal, Prince Rupert et Vancouver.

Selon les exigences actuelles, les conteneurs qui arrivent au Canada doivent être inspectés par l'ASFC, ce qui comprend la détection des radiations. Dans le cadre des activités de QSL au Canada, il arrive que des conteneurs soient transportés avec d'autres marchandises diverses, contenant généralement des éléments complémentaires. Avant 2023, il était possible de demander des dérogations, ce qui permettait aux agents de l'ASFC d'effectuer le dédouanement sur place à l'aide d'unités mobiles de détection des radiations. Depuis 2023, cependant, ce n'est plus possible.

Une telle perte de souplesse dans les opérations a entraîné des coûts supplémentaires et a posé d'importants défis logistiques aux propriétaires et aux opérateurs de fret, en plus d'avoir des répercussions économiques plus vastes. Je vais vous donner un exemple, celui de notre terminal Bickerdike. C'est un terminal à conteneurs destiné au marché intérieur et l'un des rares terminaux de l'Est du Canada à disposer d'une rampe ro-ro. Il a récemment été contraint de refuser un navire qui transportait plusieurs conteneurs. La cargaison a finalement été déchargée à Baltimore, malgré la préférence de l'expéditeur pour le Canada et le fait que les consommateurs étaient canadiens. De telles situations alimentent le sentiment que les ports canadiens manquent de souplesse et incitent les expéditeurs à privilégier les ports américains.

[Français]

Par ailleurs, bien que le budget fédéral de novembre 2025 ait mentionné le projet de terminal de conteneurs au port de Québec, on espère toujours une annonce imminente.

La demande conjointe du Port de Québec et de QSL est repoussée depuis novembre 2023. De tels délais sont préoccupants lorsque l'on considère le caractère névralgique du secteur maritime dans notre économie.

L'élargissement des services frontaliers au port de Québec afin de soutenir le projet de terminal de conteneurs de QSL générerait des retombées économiques et des bénéfices en matière de sécurité d'une grande importance pour le Canada. Québec bénéficie d'un positionnement stratégique. Le dédouanement des conteneurs plus près de leur point d'entrée et de distribution permettrait d'alléger la pression exercée sur les ports d'entrée existants, de réduire la congestion, de diminuer le temps d'immobilisation et d'améliorer la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement.

Pour demeurer concurrentiel, le Canada doit concentrer ses investissements fédéraux sur les infrastructures maritimes stratégiques complémentaires, accélérer les processus d'approbation et prioriser les projets générant des retombées économiques rapides et tangibles.

En conclusion, l'Agence des services frontaliers du Canada a un rôle clé à jouer dans l'accélération des projets d'infrastructure maritime. L'Agence peut contribuer directement à la prospérité du pays. En agissant plus rapidement, en assurant une meilleure cohérence entre les modes de transport et en utilisant les leviers relevant déjà de la compétence fédérale, nous pouvons générer des bénéfices immédiats et durables pour l'ensemble des Canadiens.

Je vous remercie de votre attention. Je serai heureux de répondre à vos questions.

• (1650)

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Bellisle.

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

**Saul Polo (président-directeur général, Armateurs du Saint-Laurent):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Mesdames et messieurs les membres du Comité, bonjour.

Je me nomme Saul Polo et je suis le président-directeur général des Armateurs du Saint-Laurent. Notre association représente les transporteurs du secteur maritime canadien qui ont des activités dans la Voie maritime du Saint-Laurent, de l'Atlantique canadien jusqu'aux Grands Lacs, sans oublier l'Arctique. Ses membres allant des armateurs jusqu'aux ports, en passant par les opérateurs de terminaux, les traversiers et les remorqueurs, le regroupement des Armateurs du Saint-Laurent est la référence du transport maritime au Canada.

À ce jour, les membres de notre association assurent avec efficacité le transport de vrac solide, de vrac liquide et de marchandises générales. Cependant, une composante essentielle à la résilience de notre économie demeure hors de notre portée: le transport de conteneurs. La Voie maritime du Saint-Laurent, cet impressionnant système d'écluses qui relie les Grands Lacs aux marchés mondiaux, fonctionne actuellement à moins de la moitié de sa capacité de 1979, car le corridor n'a pas pu prendre le virage de la conteneurisation en raison de l'absence de services de l'Agence des services frontaliers du Canada.

Ce retard n'est pas dû à un manque d'infrastructures, de navires, d'expertise, de capacités portuaires ou d'intérêt commercial. Il s'agit d'un problème structurel. L'Agence des services frontaliers du Canada est l'unique agence fédérale habilitée à livrer des services de dédouanement, et elle refuse systématiquement les demandes des entreprises privées et des ports régionaux. Pourtant, ces acteurs sont prêts à faire des investissements massifs, à embaucher du personnel et à offrir les services requis. Ce monopole de services, couplé à une fin de non-recevoir administrative, prive actuellement le Canada d'une soupape de sécurité essentielle pour diminuer la congestion de ses grands ports et cultiver ce potentiel de diversification des corridors commerciaux.

Dans son étude de 2025 sur les conteneurs, Aviseo Conseil démontre clairement qu'étendre les services de l'Agence des services frontaliers du Canada à de nouveaux ports régionaux et au-delà des cinq ports présentement désignés est une nécessité nationale et une possibilité économique à saisir. La croissance de la productivité du Canada stagne actuellement et, par rapport à ses pairs du G7, ses ports accusent un retard d'efficacité et de rendement qui se caractérise par de longs temps d'attente des navires et par une baisse du volume de conteneurs. L'ouverture de nouveaux points de service permettrait de traiter plus de 330 000 conteneurs additionnels, ce qui générerait 131 millions de dollars par an en valeur économique ajoutée.

En faisant de la livraison par navire plus près des marchés finaux, nous pourrions alléger les volumes du transport routier, notamment entre l'Ontario et Montréal. Par exemple, 42 % des trajets que les camions conteneurisés font entre le Québec et l'Ontario se font alors qu'ils sont vides.

Notons que les nouvelles recettes fiscales générées par cette initiative permettraient au gouvernement fédéral de rentabiliser les coûts d'exploitation de l'Agence des services frontaliers du Canada en quelques jours ou en quelques mois.

L'initiative aiderait aussi le gouvernement à réaliser ses objectifs de diversification des marchés. En multipliant les connexions commerciales, les ports du pays tisseraient de nouveaux liens commerciaux à l'étranger et débloqueraient de nouvelles possibilités pour les entreprises canadiennes.

Nous recommandons donc à l'Agence des services frontaliers du Canada de transformer son modèle de livraison pour avoir plus d'agilité et de flexibilité.

Il s'agit d'abord de déployer des unités mobiles de dédouanement. L'Agence devrait mettre en place des unités mobiles capables d'assurer une couverture flexible et ponctuelle dans les ports régionaux. Cela permettrait de répondre efficacement à la demande tout en évitant l'aménagement d'infrastructures permanentes coûteuses.

Ensuite, l'Agence devrait permettre le transbordement de conteneurs non dédouanés. Il s'agirait d'autoriser le transfert de conteneurs sous douane depuis les grands navires océaniques vers nos navires au Canada, ce qui permettrait d'acheminer la marchandise vers des ports secondaires pour le dédouanement final et, ainsi, de réduire les délais à quai des grands ports du pays.

En conclusion, cette coopération de l'Agence est nécessaire pour bonifier et maximiser l'utilisation du réseau maritime de courte distance. Nous voulons bâtir pour le conteneur ce qui existe déjà pour le vrac, c'est-à-dire un système qui permet le transport de millions de tonnes de marchandises tout en ayant le meilleur rendement énergétique et en libérant le réseau routier canadien. Pour atteindre la masse critique nécessaire, l'accès aux services de l'Agence dans les ports de l'Ontario et du Québec est un élément déclencheur essentiel.

L'industrie maritime est prête. Nous avons les navires, les ports, les investissements et le savoir-faire. Nous demandons aujourd'hui que l'Agence des services frontaliers du Canada devienne un partenaire de prospérité plutôt qu'un obstacle administratif.

• (1655)

Je vous remercie.

Je suis à la disposition des membres du Comité pour répondre à leurs questions.

**Le président:** Merci, monsieur Polo, pour cette première intervention.

Monsieur Lloyd, vous avez la parole pour six minutes.

[Traduction]

**Dane Lloyd:** Merci, monsieur le président. Merci à tous les témoins de leur présence.

Nous parlons ici de ports traditionnels sur l'eau. Je représente une région enclavée de l'Alberta rurale et on a beaucoup parlé des ports intérieurs.

J'aimerais que l'un d'entre vous me dise comment on peut se servir des ports intérieurs pour accélérer les échanges commerciaux dans nos ports réguliers. Y a-t-il eu une étude à ce sujet?

[Français]

**Saul Polo:** Monsieur le président, à qui la question s'adresse-t-elle?

**Le président:** Vous pouvez y répondre si vous le souhaitez.

**Saul Polo:** Parfait.

[Traduction]

Les membres de notre association — nos armateurs nationaux — jouent un rôle essentiel quant à la question que vous posez. Plus on se rapproche du lieu de production, plus on réduit les coûts et les délais et on ouvre la voie à de nouvelles exportations parce qu'on est mieux à même d'aider différentes industries à exporter vers de nouveaux marchés.

Si l'on étend les services de l'ASFC à des ports intérieurs en s'appuyant sur des ports régionaux supplémentaires, essentiellement, on bénéficie également du soutien des armateurs nationaux pour qu'ils soient mieux connectés aux autres ports régionaux, non seulement en Ontario, mais aussi au Québec.

En gros, en ajoutant quatre ports desservis par l'ASFC, avec le soutien des armateurs nationaux, on peut les relier à d'autres ports régionaux également.

**Dane Lloyd:** Je vous remercie.

En bref, vous dites que si l'ASFC est présente dans un port intérieur situé plus près du lieu de production, cela peut accélérer la production. Cela permet d'accélérer le processus de dédouanement des marchandises, de sorte que lorsqu'elles sont acheminées vers les ports, tout se passe de manière beaucoup plus efficace.

Est-ce que c'est ce que vous dites?

[Français]

**Saul Polo:** Ce que je dis, c'est qu'ultimement, l'accès à plus de ports où il y a ce service ainsi qu'une plus grande utilisation du transport maritime courte distance permettraient de réduire le transport. Donc, on réduirait à la fois les coûts de transports et le temps de transport.

De plus, ça viendrait soutenir un plus grand nombre d'industries canadiennes et les encourager à faire davantage d'exportation.

Surtout, ça viendrait débloquent le système de transport, qui connaît actuellement un goulot d'étranglement, étant donné qu'uniquement trois ports dans l'Est du Canada offrent ce service. Ça congestionne grandement le transport ferroviaire ou le transport routier, entre autres.

Nous pouvons en faire plus, et c'est ce que nous souhaitons.

[Traduction]

**Dane Lloyd:** Ma prochaine question s'adresse peut-être à M. Rivest.

Selon vous, quels investissements faudrait-il réaliser pour les petits et moyens ports afin que nous puissions éviter une partie de la congestion et des goulots d'étranglement dont il a été question, surtout compte tenu du fait que vous vous occupez du transport dans l'Arctique et que nous souhaitons effectuer des expéditions à l'intérieur du Canada? Nous savons que le coût de la vie dans l'Arctique a considérablement augmenté, en partie à cause des coûts de transport.

Comment pouvons-nous fluidifier la chaîne d'approvisionnement de manière à réduire les coûts pour les Canadiens qui vivent dans les régions arctiques?

**David Rivest:** Il faut savoir qu'il existe déjà un réseau de ports très bien établi. Un intervenant précédent, soit M. Serge Auclair, de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, a mentionné qu'une première étape pourrait consister à optimiser l'utilisation des infrastructures portuaires existantes. Le port de Valleyfield en est un exemple. Il y a d'autres infrastructures dans la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs que l'on peut aussi utiliser.

Afin de faciliter le commerce international et l'utilisation des corridors internationaux, on doit disposer d'une certaine souplesse quant aux ressources de l'ASFC pour les opérations de contrôle à effectuer à l'échelle régionale. Nul doute que ce serait utile à plusieurs égards.

Valleyfield et d'autres ports sont des portes d'entrée clés pour l'Arctique. L'un des projets auxquels nous travaillons actuellement concerne le Groenland. Il s'inscrit directement dans le cadre des mesures incitatives actuelles du gouvernement fédéral.

Notre port est un port canadien, qui compte des armateurs canadiens et qui dispose d'une expertise canadienne. Un projet comme celui sur le Groenland ne pourra pas aboutir si nous ne pouvons pas recevoir de conteneurs en provenance de l'étranger. Il faut comprendre qu'une fois que l'on a mobilisé la cargaison pour la construction et que l'on commence à effectuer le réapprovisionnement de la mine, la cargaison doit revenir vers son point de groupage.

Si nous ne sommes pas en mesure de recevoir ces conteneurs internationaux en provenance d'un endroit comme le Groenland, nous ne pourrions pas participer.

• (1700)

**Dane Lloyd:** Je pense que ce problème a été mis en évidence. On peut envoyer des conteneurs pleins vers certaines destinations, mais si l'on doit renvoyer des conteneurs vides, ce n'est pas très rentable pour les entreprises. Il nous faut créer de nouvelles liaisons dans les ports ou ailleurs, afin de garantir que l'on apporte des marchandises au retour et d'assurer ainsi la rentabilité des voies maritimes.

De quel type de partenaires commerciaux parle-t-on lorsqu'on évoque l'Arctique?

**David Rivest:** En ce qui concerne votre remarque sur les conteneurs, si nous expédions des conteneurs pleins vers une destination, les conteneurs vides doivent revenir au point de départ pour y être « rechargés », comme nous le disons. Il faut des échanges commerciaux équilibrés. Ce serait impossible sans les capacités de contrôle. Par conséquent, il faudrait que la cargaison de conteneurs vides passe par une zone comme Baltimore, par exemple, ou sur la côte Est des États-Unis. À ce stade, l'expéditeur changerait complètement d'itinéraire et n'utiliserait pas d'installation basée au Canada pour ses opérations de réapprovisionnement.

Il faut des échanges commerciaux équilibrés. Il faut avoir la capacité non seulement d'exporter, mais aussi d'importer.

**Le président:** Merci, monsieur Lloyd.

Madame Acan, la parole est à vous pour six minutes.

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

Je vous remercie tous de participer à une étude aussi importante pour notre comité.

Nous savons que le leadership du secteur privé, incarné par nos grandes sociétés de transport maritime et nos exploitants de terminaux, est le moteur de notre économie maritime. L'objectif du gouvernement est de veiller à ce que les services de l'ASFC et des projets d'infrastructure comme celui de Contrecoeur stimulent les investissements des entreprises tout au long du corridor.

Monsieur Rivest, votre secteur est le principal gardien de nos chaînes d'approvisionnement de l'Arctique et l'empreinte actuelle de l'ASFC sur le site intermodal de Valleyfield constitue un ancrage stratégique. Comment pouvons-nous mieux adapter les plans de modernisation de l'Agence aux orientations des principaux transporteurs afin de garantir que les ports secondaires deviennent des portes d'entrée de référence pour la souveraineté du Nord?

**David Rivest:** Tout d'abord, notre groupe et d'autres organisations maritimes canadiennes ont fait figure de pionniers dans le développement et le ravitaillement des régions arctiques. Nous disposons de capacités uniques. Nous disposons d'atouts uniques en ce qui a trait aux navires et aux opérations d'allègement dans l'Arctique. Nous possédons cette expertise.

Des organisations internationales se tournent désormais vers nous pour que nous les aidions sur le plan des activités internationales dans le secteur des ressources. C'est très flatteur et tout à fait unique, mais nous sommes aujourd'hui limités par l'impossibilité de recevoir des conteneurs en provenance de l'étranger, comme nous l'avons mentionné précédemment, et par l'absence d'une entente en ce sens. Nous avons besoin de souplesse, de la part de l'ASFC, pour qu'elle intervienne sur demande lorsque c'est nécessaire afin d'effectuer le balayage des conteneurs dès leur réception. Cette souplesse est essentielle.

Il existe des moyens d'y parvenir. C'est à l'ASFC d'examiner le modèle opérationnel. Jusqu'à présent, elle n'a guère envisagé d'autres solutions que l'application de la recette actuelle, à savoir que les grands terminaux manutentionnent des millions d'équivalents vingt pieds, ou EVP, par année.

**Sima Acan:** Merci.

En tant que responsable de la gestion de rotations complexes de navires, je suis certaine que vous accordez une grande importance à la productivité, mais aussi à la souplesse dans tous les autres aspects. L'engagement du gouvernement à numériser et à simplifier le processus d'examen de l'ASFC ne constitue-t-il pas l'avancée la plus importante pour offrir de la certitude sur le plan opérationnel dont les principaux transporteurs ont besoin pour prospérer?

**David Rivest:** Je crois qu'un intervenant précédent a mentionné qu'il pourrait être possible d'améliorer le précontrôle et d'utiliser les données existantes concernant les connaissances électroniques. Je crois que des solutions technologiques pourraient être mises en place pour aider l'ASFC à cerner les risques et à déployer ses ressources en conséquence.

• (1705)

**Sima Acan:** Merci beaucoup.

Monsieur Bellisle, l'année dernière, lors de votre témoignage devant le comité du commerce international, vous avez dit qu'il était important de développer les infrastructures maritimes pour stimuler la productivité et que la fluidité des mouvements de marchandises permettrait au Canada d'accéder à de nouveaux marchés. Dans les activités des terminaux, on a fait preuve de vision en favorisant la fluidité des mouvements de marchandises grâce à des investissements privés. Avec le vaste projet d'expansion du gouvernement à Contrecoeur, qui permettra d'augmenter la capacité de 60 %, comment créera-t-on l'élan nécessaire pour stimuler toutes les activités intérieures aux terminaux le long de la voie maritime?

**Robert Bellisle:** Je pense qu'il y a deux choses à dire. Premièrement, nous devons examiner les grands volumes de conteneurs qui vont sortir des lignes, puis il y a les volumes supplémentaires, comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, qui se trouvent habituellement sur d'autres types de navires — des navires plus petits.

Ceux qui se trouvent sur les grandes lignes ressemblent davantage à des rotations programmées. Les autres navires ont une durée d'arrivée plus longue, et il faut donc cette souplesse. La capacité d'accueillir des navires dans d'autres ports permettra à ces grands ports de devenir très efficaces et de réduire les temps d'arrêt.

J'étais aux États-Unis cette semaine. Le port de Long Beach, en Californie, dédouane les camions en moins de 40 minutes. Les délais, je vous le garantis, ne sont pas si courts de notre côté de la frontière. Si nous aidons les grands ports à ne pas avoir à traiter [inaudible] d'autres volumes, nous bénéficierons de cette fluidité plus rapidement.

Pour Contrecoeur, bien sûr, il y a eu beaucoup de travail à faire pour pouvoir accueillir de plus grands navires, mais cela ne rend pas le Saint-Laurent plus profond. C'est pourquoi le projet du Port de Québec vise à alléger le fardeau et à compléter la tâche avec ces types de volumes, et à soutenir ce type de croissance également.

**Sima Acan:** Je vais poursuivre avec vous pour ma deuxième question. Nous savons que les ports américains des Grands Lacs ont toujours eu un avantage en matière de dédouanement. N'êtes-vous pas d'accord pour dire que l'accent que le gouvernement met actuellement sur la multiplication des portes d'entrée pour les importations canadiennes est le moyen le plus efficace de mettre fin aux fuites économiques et de faire en sorte que la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent devienne la route commerciale dominante en Amérique du Nord?

**Robert Bellisle:** J'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire qu'il y a quatre portes d'entrée en Amérique du Nord — la côte Est, la côte Ouest, le golfe du Mexique et le Saint-Laurent. Nous avons le privilège d'avoir l'une des quatre principales portes d'entrée en Amérique du Nord ici même, dans notre pays. Bien sûr, il y a aussi la côte Est et la côte Ouest.

Ces trois portes d'entrée sont importantes, mais l'un des problèmes que nous avons sur la côte Est est, comme on l'a mentionné, la profondeur de l'eau. Le Québec aide à subventionner la capacité d'accueillir de plus grands navires, ou du moins de faire venir des navires à pleine capacité, et il y a ensuite l'abondance des volumes qui peuvent passer par les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent.

N'oubliez pas que la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent, dans son ensemble, est la troisième économie en importance dans le monde. Il est certain que le fait que plusieurs ports

soient en mesure de décharger les conteneurs qui ne seraient pas nécessairement à bord de porte-conteneurs spécialisés contribuera à la croissance économique du Canada.

**Le président:** Merci, madame Acan.

Je suis désolé, mais nous devons passer à Mme DeBellefeuille pour six minutes, s'il vous plaît.

[Français]

**Claude DeBellefeuille:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie beaucoup nos invités de leurs témoignages.

Monsieur Rivest, j'aime utiliser un langage imagé pour que nous comprenions mieux.

On sait que votre compagnie est reconnue. Desgagnés Transarctik jouit d'une grande notoriété internationale, particulièrement dans le transport dans l'Arctique, comme vous nous l'avez dit.

Quand vous êtes allé au Groenland chercher un chargement de minerai, il y a quelques semaines, vous avez fait un arrêt à Nunavut, je pense, pour aller porter ou chercher des conteneurs. Or, tout d'un coup, même si c'était du matériel canadien, l'Agence des services frontaliers du Canada vous a quand même demandé d'aller dédouaner la cargaison au port de Montréal.

Pouvez-vous nous expliquer rapidement pourquoi elle vous a demandé ça, puisque c'étaient des conteneurs qui provenaient du Canada? Selon nous, c'est insensé. En tout cas, selon moi, ce l'est, mais je ne veux pas vous prêter des intentions.

**David Rivest:** Je vais vous donner un peu de contexte.

C'était au cours de la saison dernière, où nous faisons un réapprovisionnement dans l'Arctique canadien. Bien entendu, nous servons plus d'une quarantaine de communautés dans l'Arctique canadien. Lors d'un voyage, au retour, afin d'optimiser la voie navigable, le client nous a demandé d'aller chercher une cargaison au Groenland, dans un endroit sans aucune population. Essentiellement, c'était un endroit où on récupérait de l'ancien équipement minier pour le rapatrier à Valleyfield, où il serait traité par la suite. On parle d'un petit volume.

Lors du retour du navire au Canada, on a exigé que nous allions à Montréal pour décharger la cargaison d'origine internationale. C'était véritablement d'origine internationale, en effet. Si nous avions eu la capacité de le faire au port de Valleyfield, nous l'aurions fait. Nous avons cependant dû aller décharger une dizaine de conteneurs à Montréal. Nous avons rechargé le navire à Montréal. Par la suite, le navire s'est dirigé vers Valleyfield pour aller décharger le reste de la cargaison. C'est à ce moment-là que l'Agence des services frontaliers du Canada a dit qu'il y avait peut-être lieu, pour assurer une bonne gestion des risques, de dédouaner l'ensemble de la cargaison, même si elle était d'origine canadienne.

Dans un tel contexte, qu'est-ce que ça prendrait? Ça prendrait une agilité des agents de l'ASFC. S'il faut décharger et recharger une dizaine de conteneurs, c'est inefficace pour le port de Montréal. Ça n'aide pas à l'efficacité et à la fluidité des chaînes logistiques. Ça prendrait aussi un appui dans des chaînes logistiques plus complexes pour permettre de bien comprendre et bien assimiler ce qu'on fait, afin de faciliter l'ensemble.

• (1710)

**Claude DeBellefeuille:** Ce ne sont pas des cargaisons qui arrivent souvent. Vous avez quand même demandé à l'Agence des services frontaliers du Canada une exception et de la flexibilité pour empêcher de congestionner le port de Montréal avec une dizaine de conteneurs.

Avez-vous senti que l'Agence était flexible et ouverte à l'idée de vous aider dans les circonstances, surtout pour décongestionner le port de Montréal?

**David Rivest:** Je vous dirais que, jusqu'à présent, on met largement l'accent sur l'utilisation exclusive de ces cinq ports d'entrée. C'est très contraignant à cet égard, car on nous force à utiliser ces sites. Si nous avions davantage de flexibilité, c'est sûr que ça accélérerait la productivité, et pas seulement pour les navires. Tout à l'heure, M. Lloyd a parlé du réapprovisionnement arctique. Il y a un coût associé à ça. Si on rend ça plus efficace en réduisant le nombre de jours pour un navire, ça se transposera concrètement en une réduction des coûts.

**Claude DeBellefeuille:** Je pense que je serai peut-être arrière-grand-mère quand l'Agence sera capable d'avoir des agents des services frontaliers qui offriront les services dans tous les ports. Donc, on sait d'avance que ce n'est pas possible.

Dans ce contexte, quels moyens flexibles, créatifs ou innovants pourrait-on demander à l'Agence de déployer pour sortir des sentiers battus? Avez-vous des idées? Comment l'Agence pourrait-elle se moderniser et avoir une approche plus innovante afin de décongestionner le circuit actuel de la Voie maritime et des Grands Lacs?

**David Rivest:** Je pourrais vous donner un exemple en lien avec la sûreté portuaire. Après les événements qui ont eu lieu en 2001, l'Agence a rehaussé les protocoles de sûreté dans les sites portuaires, et c'est encore ainsi aujourd'hui. Il y a donc des agents qui s'occupent de la sûreté, des plans de sûreté sont érigés et des règlements doivent être suivis à la fois par l'administration portuaire et par les opérateurs.

Est-ce qu'une approche décentralisée pourrait être mise en place? Par exemple, est-ce que les opérateurs certifiés et les administrations portuaires pourraient faire cascader certains aspects en ce qui concerne la présence sur le terrain? Je pense que ça pourrait être une avenue à évaluer.

**Claude DeBellefeuille:** Par exemple, on sait que le port de Valleyfield n'est pas en concurrence avec le port de Montréal, qui a une vision de continuum et de collaboration.

On a un positionnement stratégique, à Valleyfield. On n'est quand même pas loin de Montréal; c'est à peine à 50 kilomètres. On n'est pas loin non plus du poste frontalier de Lacolle.

Est-ce que vous pensez qu'on pourrait demander à Transports Canada et à l'Agence des services frontaliers du Canada de proposer un projet pilote pour tenter d'être plus efficace et innovant?

**David Rivest:** Absolument. Le contexte d'un projet pilote s'y prêterait très bien. Tous les paramètres sont en place. En date d'aujourd'hui, le port de Valleyfield est un port multimodal. C'est aussi une porte d'entrée vers l'Arctique canadien et l'Arctique international qui est éprouvée et qui a déjà une capacité et un savoir-faire. Des lignes maritimes font encore appel au port pour des services d'approvisionnement de l'Europe en vue d'une livraison à Valleyfield. C'est un modèle qui a fait ses preuves. Historiquement, le port recevait des conteneurs de marchandises d'origine internationale. Pourquoi ne pas répéter ça et réessayer quelque chose dans un

mode opératoire où non seulement le risque est géré, bien entendu, mais le modèle est plus flexible?

• (1715)

**Le président:** Merci beaucoup.

[Traduction]

Monsieur Au, vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

**Chak Au:** Merci.

Ma première question s'adresse à M. Polo.

Vous avez mentionné un point très intéressant et très inspirant. Si je vous ai bien compris, vous avez mentionné dans votre déclaration préliminaire que certains ports fonctionnent à moins de 50 % de leur capacité. Vous avez ajouté que ce n'était pas à cause d'un manque d'infrastructure, mais à cause d'un problème structurel.

Vous avez parlé du monopole de l'ASFC en matière de dédouanement. Laissez-vous entendre qu'il pourrait y avoir des solutions de rechange, comme le recours à des fournisseurs de services privés pour le dédouanement, au lieu de compter sur le monopole de l'ASFC?

**Saul Polo:** En tant que porte-parole de l'industrie, je dirais que notre position est de décrire et de cerner les écueils et les obstacles qui nous empêchent de libérer la pleine capacité ou le plein potentiel de l'économie canadienne. Notre position avec certains partenaires de l'industrie a également été de discuter avec l'ASFC. Notre position est de travailler avec l'ASFC, les autorités canadiennes et les ministères canadiens pour trouver les meilleures solutions possibles.

Je ne pense pas que ce soit à notre association de dicter si ce doit être un service public ou un service privé qui accomplit le travail. Nous disons que nous avons besoin de plus de souplesse et de plus de collaboration de la part des ministères, en particulier de l'ASFC. Jusqu'à présent, l'ASFC applique un modèle universel. Nous avons besoin d'un modèle plus taillé sur mesure pour nous adapter aux différents ports secondaires et pour soutenir le développement économique régional. Nous avons également besoin d'une plus grande participation des armateurs canadiens pour libérer la pleine capacité et le plein potentiel de l'économie canadienne afin de générer plus de retombées économiques pour tous les Canadiens et pour les Québécois également.

**Chak Au:** Dans toutes vos présentations, vous demandez la même chose depuis longtemps: des services adaptés et flexibles de la part de l'ASFC.

Que vous a dit l'ASFC? Pourquoi maintient-elle sa position actuelle? Quelle est la justification pour ne pas répondre à votre demande?

**Saul Polo:** Monsieur le président, il est très difficile de répondre à la question du député.

Nous avons présenté quelques chiffres et quelques études. Nous avons montré que nous sommes également prêts à investir, d'un point de vue privé, et peu importe les différentes solutions que nous avons proposées, nous n'avons pas été en mesure d'en arriver à une solution qui satisfasse les différents membres de l'industrie.

Nous demandons une meilleure collaboration, de travailler côte à côte, et non en opposition. Jusqu'à présent, nous estimons que nous avons dû composer avec une position très ferme et fermée de la part de l'ASFC, et nous demandons une plus grande souplesse et une meilleure collaboration.

**Chak Au:** Je vais revenir à la première question. Avez-vous vu d'autres modèles qui fonctionnent dans la situation que vous avez décrite? Y a-t-il d'autres administrations qui font appel à des exploitants privés pour effectuer le dédouanement et d'autres types d'inspections, et cela fonctionne-t-il pour eux?

**Saul Polo:** La réponse précédente de mon collègue est l'une des solutions. Il y a des agents de l'ASFC sur le terrain à différents points d'entrée au Canada. Les agents de l'ASFC se trouvent dans différents aéroports et ports. Nous demandons une analyse plus ouverte de cette question.

Nous accueillons favorablement et saluons le fait que le gouvernement actuel va investir massivement. Il a annoncé des effectifs et des ressources supplémentaires. Nous demandons également de bénéficier de ces employés et ressources supplémentaires, dans une perspective d'ouverture d'esprit, pour mettre en œuvre certains projets pilotes et mettre progressivement en œuvre de meilleures solutions, au lieu de continuer à appliquer le modèle universel actuel.

• (1720)

**Le président:** Merci, monsieur Au.

[Français]

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

**Jacques Ramsay:** Monsieur Rivest...

[Traduction]

**Marcus Powlowski:** [Inaudible]

**Jacques Ramsay:** Oui, allez-y, s'il vous plaît.

**Marcus Powlowski:** Je suis le député de Thunder Bay, alors je suis tout à fait de votre côté. J'ai peut-être commis une erreur en posant une question à M. Rodrigue, du Texas, qui s'occupe de grands volumes de conteneurs, au sujet de l'augmentation du nombre de conteneurs qui transitent par la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Il a répondu qu'il y avait peut-être un marché à créneaux pour les conteneurs sur la voie maritime, et je ne suis pas nécessairement d'accord avec lui à ce sujet. Il a dit que la gestion de la chaîne d'approvisionnement faisait partie du problème et que si vous n'avez que du transport saisonnier, vous interrompez les chaînes d'approvisionnement. J'aurais pensé que c'était un argument en faveur de la diversification. Nous avons un port à Montréal, dont nous dépendons entièrement; s'il y a une grève à Montréal, cela interrompt votre chaîne d'approvisionnement. De plus, s'il y a de longs retards et que la vitesse à laquelle vous passez par Montréal n'est pas fiable, il y a là aussi un retard et vous perdez de la certitude. Je ne sais pas s'il a raison sur ce point.

La deuxième chose qu'il a dite, c'est que s'il y avait un marché pour les conteneurs dans le Saint-Laurent et les Grands Lacs, nous verrions cela se produire maintenant. Je dirais qu'une partie de la réponse serait la suivante: si cela dépendait du marché, nous expédierions actuellement nos produits au Québec, à Windsor, à Picton et à Goderich, dont les dirigeants ont tous exprimé la volonté de commencer à recevoir des conteneurs.

Le problème, c'est que l'ASFC n'est pas là. Si cela dépendait du marché, les conteneurs arriveraient déjà dans ces ports.

Tout d'abord, j'aimerais vous poser une question: que répondez-vous à M. Rodrigue pour ce qui est de savoir s'il y a vraiment un marché pour ce type de fonctionnement? Est-ce logique sur le plan économique? Je suis sûr qu'il ne soit pas le seul à penser ainsi. Je suis sûr qu'il y a d'autres personnes, par exemple, à Transports Canada, qui disent que ce n'est pas une bonne idée.

Je vais commencer par M. Polo, puis j'aimerais entendre M. Bellisle, puis M. Rivest.

**Saul Polo:** Oui, les chiffres sont là. Nous croyons que cette solution particulière, une solution graduelle de quatre ports supplémentaires dans les Grands Lacs et de deux ports au Québec, profiterait certainement au développement économique régional.

N'oublions pas, comme je le crois actuellement, que même les ports actuels qui ont des services de l'ASFC ne sont pas satisfaits de ses services, parce qu'ils dépendent du service lent que l'ASFC leur offre. Parfois, des conteneurs sont bloqués pendant 12, 14 ou 15 jours dans ces ports. Personne n'est satisfait en ce moment du type de service que fournit l'ASFC.

Nous avons besoin d'une plus grande collaboration de la part de l'ASFC, qui doit se regarder dans le miroir, et nous devons travailler ensemble pour trouver des solutions. Nous sommes convaincus que le déblocage des services de l'ASFC profiterait à un plus grand nombre de régions partout au Canada.

**Marcus Powlowski:** Monsieur Bellisle, pouvez-vous nous parler de l'argument économique en faveur des conteneurs et du fait qu'il n'y a pas eu de bonne analyse de rentabilisation?

**Robert Bellisle:** Je vais commencer par une chose que j'ai mentionnée plus tôt, et que tout le monde doit garder à l'esprit. Si vous prenez le corridor Saint-Laurent-Grands Lacs, qui regroupe le Canada et les États-Unis, c'est la troisième économie en importance dans le monde. Si nous ne pouvons pas faire une analyse de rentabilisation au sein de la troisième économie mondiale, nous avons un problème.

Je pense que l'un des points était d'accélérer les grandes lignes. C'est un marché tout à fait différent. Nous devons trouver un équilibre entre les deux.

Je ne veux pas simplifier à outrance la difficulté de travailler avec l'ASFC, mais si vous ne pouvez pas simplifier un problème, c'est que vous ne le comprenez pas. Je pense qu'il y a certains éléments à prendre en compte. Il y a d'abord la détection des radiations. Cela doit être relié aux systèmes dont le gouvernement a besoin, mais la détection des radiations n'est pas une nouveauté où que ce soit. Toute aciérie qui utilise de la ferraille dispose d'un système de détection des radiations à son entrée. Nous en avons un à Québec.

Ensuite, il y a les agents. M. Rivest l'a bien dit. Même à Québec, nous avons des agents au port aujourd'hui, mais ils ne sont pas autorisés à dédouaner les conteneurs. Le marché viendrait. À Québec, nous avons des eaux profondes. Il s'agit d'une capacité d'optimiser les navires, ce que le marché ferait, ou d'accueillir de plus grands navires. Même dans un port comme celui de Bickerdike, qui se trouve dans le port de Montréal, qui traite des conteneurs aujourd'hui et qui a des voies ferrées et des camions, nous ne sommes pas en mesure de dédouaner les conteneurs à cause des choses que j'ai mentionnées plus tôt. Les agents sont déjà au port de Montréal, mais nous n'avons pas la détection des radiations, alors nous avons besoin d'une détection mobile des radiations ou d'une sorte d'entre-deux.

Si nous pouvons surmonter ces obstacles, nous devrions être en mesure de développer le marché beaucoup mieux, et les marchandises vont suivre.

• (1725)

**Le président:** Je suis désolé. Nous aimerions également entendre M. Rivest, mais cela pourrait se faire plus tard.

[Français]

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

**Claude DeBellefeuille:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Rivest, voulez-vous prendre 30 secondes pour répondre à la question de M. Powlowski?

Il semble que non, alors nous allons laisser faire.

Monsieur Rivest, l'Agence applique une loi, mais c'est le gouvernement, en l'occurrence le ministre des Transports, qui ordonne la stratégie, la vision et l'orientation. On a beau taper sur l'Agence, il reste que celle-ci doit avoir une directive, à mon avis. Il faut qu'on sente que le gouvernement veut prendre cette direction et qu'il demande à l'Agence de mettre en place différentes initiatives pour permettre aux petits ports de fonctionner et de soutenir leurs activités. Aujourd'hui, il faut comprendre que ce n'est pas juste une responsabilité de l'Agence. Il s'agit d'une responsabilité qu'elle partage avec le ministre des Transports et le gouvernement. Le jour où le gouvernement va dire que ça suffit, qu'il veut de l'efficacité et qu'il veut que l'Agence s'adapte, elle n'aura pas d'autre choix que de s'adapter.

Vous ne devez pas parler à l'Agence uniquement. Vous devez parler au gouvernement pour qu'il lui donne la directive et la vision stratégique. À la suite de votre allocution, quel message final voulez-vous envoyer au gouvernement aujourd'hui?

**David Rivest:** Je vais répondre en premier lieu à la question de M. Powlowski, parce que ça va mettre les choses en contexte.

Pas plus tard que cette semaine, un armateur international m'a demandé à quel moment Valleyfield allait recevoir les autorisations nécessaires, parce qu'il y a une demande immédiate pour transporter de la marchandise.

Pour répondre à votre question concernant Transports Canada, je vous dirais que je m'explique mal la situation actuelle. Nous avons fait des démarches auprès du ministère et nous avons eu des dialogues avec celui-ci. Nous lui avons présenté notre analyse de rentabilité et lui avons fait part de notre contexte. Pour sa part, il nous renvoie vers l'Agence des services frontaliers du Canada en nous disant qu'il faut dialoguer avec celle-ci. Par la suite, l'Agence dit qu'elle est limitée dans sa prise de position en raison d'un manque de ressources ou d'autres aspects. Chaque fois que nous lui posons la question, la réponse diverge. Elle nous dit de travailler collaborativement avec Transports Canada. Donc, nous revenons vers Transports Canada et nous essayons de réexpliquer le contexte. Ça fait maintenant trois ans qu'on joue ainsi au ping-pong et qu'on se renvoie la balle d'un individu à l'autre.

Ce que nous souhaiterions, c'est de nous rasseoir à la table. C'est pour ça que notre demande est assez pointilleuse. Nous voulons un mode opératoire qui s'adapte à notre gestion des risques, à notre contexte et à nos besoins en tant que port de taille moyenne existant, afin que nous soyons capables de réinstaurer un service alors que la demande des clients est déjà présente.

**Le président:** Merci, madame DeBellefeuille.

Monsieur Mahal, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

**Jagsharan Singh Mahal (Edmonton-Sud-Est, PCC):** Merci, monsieur le président. C'est la première fois que je siége à ce comité, alors je tiens tout d'abord à remercier tous les témoins de leur temps.

Monsieur Polo, vous avez soulevé un bon point lorsque vous avez dit que des organismes privés pourraient alléger une partie du fardeau de l'ASFC.

Qu'est-ce qui vous a fait penser cela? Comment en êtes-vous arrivé à cette suggestion? Y a-t-il un exemple dans le G7 d'autres pays qui font cela pour alléger une partie du fardeau de leurs principaux organismes de sécurité?

**Saul Polo:** Notre position est que nous avons besoin de plus de souplesse. C'est la base. Nous avons besoin d'une plus grande souplesse pour répondre à la demande actuelle des six ports régionaux, et nous avons besoin d'une plus grande collaboration de la part de l'ASFC. La demande existe bel et bien. Les possibilités sont là. Mes collègues l'ont mentionné. Les armateurs canadiens supplémentaires ont la capacité de mieux connecter les différentes régions du Canada et de mieux servir les Canadiens.

C'est vraiment notre position.

• (1730)

**Jagsharan Singh Mahal:** Je pense que vous avez également assisté à la première heure de témoignage, et que vous avez entendu M. Dubord dire que 1 % des conteneurs sont inspectés au Canada et que 60 % des voitures volées sont expédiées à l'étranger.

Avez-vous des commentaires à faire sur ces évaluations? Pensez-vous que l'ASFC joue le rôle qu'elle devrait jouer dans la vérification de ces véhicules et de ces chiffres? Pourriez-vous nous dire ce que vous en pensez?

**Saul Polo:** Nous croyons qu'un meilleur service de la part de l'ASFC contribuerait à la croissance de l'économie canadienne. Cela pourrait mieux servir les différentes industries, ainsi que le développement économique de ces industries.

L'exemple passé que le représentant de QSL a donné sur le port de Québec — si je prends cela du point de vue du Québec — permettrait de débloquer des régions de l'Est du Québec, comme la Beauce et la Côte-Nord, notamment. Les conteneurs en provenance de ces régions bénéficieraient d'un meilleur service à partir de Québec, au lieu que certains de ces conteneurs soient envoyés par camion à Montréal avant d'être exportés à l'étranger.

Un meilleur lien entre la demande d'un meilleur service de la part de l'ASFC et la proximité profiterait à toutes les régions, en particulier autour de ces différents ports.

**Jagsharan Singh Mahal:** Merci de cette réponse.

Monsieur Bellisle, dans votre déclaration, vous avez dit que l'ASFC ajoutait aux retards dans les ports — les délais de traitement et toutes ces formalités bureaucratiques auxquelles il faut se soumettre.

Avez-vous des exemples de la façon dont les États-Unis règlent ces retards et ce genre de préoccupations? C'est une préoccupation courante. Les drogues qui proviennent des Maritimes et qui passent par les routes maritimes ont une incidence sur les deux pays. Pourriez-vous nous en dire plus, s'il vous plaît?

**Robert Bellisle:** Dans ma déclaration préliminaire, j'ai mentionné que l'absence de détection au point d'entrée à la frontière ajoute des retards. M. Rivest a donné l'exemple parfait d'un navire qui aurait pu se rendre directement à son point de destination, mais qui a dû passer par le port de Montréal, dans ce cas, et cela a ajouté des retards. En utilisant plusieurs ports, nous aurions de meilleurs contrôles dans les lieux d'intérêt et nous pourrions acheminer les marchandises plus rapidement vers les marchés. C'est ce que M. Polo vient de dire également.

Nous ferions d'une pierre deux coups. Nous aurions plus de vitesse et de meilleurs contrôles parce que les cargaisons ne se rendraient pas à des endroits où elles ne sont pas attendues. Elles se rendaient au port où elles doivent se rendre, puis elles se rendaient au marché. Les contrôles à cet égard pourraient être effectués, bien sûr, de manière beaucoup plus rigide, parce que vous sauriez ce qui est attendu dans votre port, en ce qui concerne les biens ou les services.

**Le président:** Merci, monsieur Mahal.

Nous passons maintenant à M. Ramsay.

[Français]

Monsieur Ramsay, vous avez la parole pour cinq minutes.

**Jacques Ramsay:** Monsieur Rivest, plus tôt, vous avez parlé de Long Island, en Californie, où on décharge les conteneurs des bateaux en 40 minutes. Pourriez-vous en dire plus là-dessus?

**Robert Bellisle:** Je ne veux interrompre personne, mais ce n'est pas M. Rivest qui a fait ce commentaire, c'est moi.

**Jacques Ramsay:** Pardonnez-moi. C'est vous que je regarde, monsieur Bellisle.

**Robert Bellisle:** Je ne veux pas empêcher M. Rivest de parler, non plus. S'il est capable de répondre à la question, il peut le faire aussi.

J'ai assisté à une présentation donnée par des représentants du Long Beach Container Terminal, ou LBCT, un port très automatisé et très moderne qui contrôle tous les aspects liés à l'entrée et à la sortie des conteneurs. Naturellement, dans un port de conteneurs, qu'il soit au Canada ou aux États-Unis, il y a de l'importation et de l'exportation. Le LBCT réussit à prendre un camion et à le sortir en 40 minutes, alors que, dans bien des ports américains, le temps d'escale tourne autour de 80 minutes. Comment fait-il ça? C'est grâce à une simplification des processus et des contrôles opérationnels.

Alors, si on pouvait régler tous les autres problèmes, comme le fait que des navires qui transportent surtout du vrac doivent s'arrêter à un port pour décharger cinq conteneurs, on en sortirait gagnant.

J'imagine qu'on voudrait voir les mêmes paramètres dans un projet comme celui de Contrecoeur et qu'on voudrait faire ce qu'on fait à Québec, c'est-à-dire repérer les marchandises qui doivent venir au port et aider à les faire entrer et sortir de façon efficace et sécuritaire. Nous ne voulons pas abaisser le niveau de contrôle douanier,

nous voulons ajouter à sa simplification pour amener une fluidité dans notre offre de services.

• (1735)

**Jacques Ramsay:** Merci beaucoup.

Monsieur Rivest, si je comprends bien, l'Agence des services frontaliers du Canada a fourni des services à Valport pendant une dizaine d'années. Ensuite, lorsque la transaction a eu lieu, ça a changé. Quelqu'un, quelque part, s'est réveillé et a dit que ça ne pouvait pas fonctionner.

Est-ce qu'on vous a amenés à comprendre que, pendant cette dizaine d'années, l'Agence des services frontaliers du Canada avait donné un service insuffisant, ou est-ce qu'on vous a dit qu'on avait fait le travail?

**David Rivest:** Selon notre expérience et les informations que nous avons recueillies quant à l'historique des 10 dernières années, notamment auprès de l'administration portuaire, il y avait une fluidité des chaînes logistiques, à l'époque. Lorsqu'il y avait un besoin de vérifier des marchandises dans des conteneurs d'origine internationale, l'Agence des services frontaliers du Canada déployait des ressources mobiles pour assurer la gestion du risque. On faisait une fouille adéquate lorsqu'on soupçonnait quoi que ce soit. À ma connaissance, il n'y a jamais eu de risques...

**Jacques Ramsay:** Il n'y a jamais eu de problèmes en matière de sécurité.

**David Rivest:** Non, pas à ma connaissance.

**Jacques Ramsay:** D'accord.

Monsieur Polo, vous avez parlé de 330 000 conteneurs. Pouvez-vous nous dire d'où vous sortez ces chiffres et de quel endroit vous parlez?

J'ai également une sous-question. Pensez-vous que ces conteneurs peuvent aussi transporter des matériaux sur le chemin du retour? Le professeur Rodrigue semblait nous dire qu'une difficulté se poserait si on voulait que ces conteneurs transportent des matériaux ou du matériel lorsqu'ils sont renvoyés vers leur expéditeur.

**Saul Polo:** Ce que nous avons mentionné, ce sont les résultats de l'étude, à terme, qui sont exprimés ici.

Maintenant, du point de vue économique, ce que nous souhaitons illustrer ici, c'est que les différentes sous-régions où l'Agence des services frontaliers du Canada n'offre pas ces services présentement ont la capacité de stimuler leur développement économique. Il faut pouvoir bénéficier d'une plus grande proximité pour être capable de faire plus d'exportation. Il faut donc une capacité de réception, mais, par la suite, il faut aussi une meilleure capacité d'exportation. Nous croyons que c'est une façon de débloquer non seulement des services, mais aussi la capacité de l'économie canadienne à créer de la richesse pour l'ensemble des Canadiens.

**Jacques Ramsay:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci beaucoup.

C'est ce qui termine notre deuxième heure et m'amène à vous remercier tous les quatre, madame Lavallée, monsieur Polo, monsieur Rivest et monsieur Bellisle.

Monsieur Bellisle, je vous remercie d'avoir participé même si c'était par vidéoconférence. Tout s'est très bien passé.

Nous vous souhaitons une belle fin de soirée. Nous vous remercions à nouveau de tout ce que vous avez fait pour préparer votre participation et de la présentation que vous avez faite aujourd'hui.

Chers députés, nous nous reverrons jeudi prochain, et non mardi prochain. Il y aura alors la comparution des deux ministres responsables dans le cadre de notre étude sur les ressortissants étrangers.

Merci et à bientôt.

---





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>