



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent du commerce international

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 029

PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY

Le vendredi 7 octobre 2022

Présidente : L'honorable Judy A. Sgro



Comité permanent du commerce international

Le vendredi 7 octobre 2022

• (1300)

[Traduction]

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

Bienvenue à la réunion n° 29 du Comité permanent du commerce international. La réunion d'aujourd'hui se déroule en format hybride, conformément à l'ordre de la Chambre du 23 juin 2022. Les membres assistent donc en personne dans la salle et à distance à l'aide de l'application Zoom.

Je dois faire quelques observations à l'intention des témoins et des membres du Comité.

Veillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Lorsque vous parlez, veuillez vous exprimer lentement et clairement. Ceux qui participent par vidéoconférence doivent cliquer sur l'icône du microphone pour l'activer et s'assurer de le mettre en sourdine lorsqu'ils n'ont pas la parole.

Pour accéder à l'interprétation, pour ceux qui utilisent Zoom, vous avez le choix au bas de votre écran du parquet, de l'anglais ou du français. Les personnes présentes dans la salle peuvent utiliser leur écouteur et sélectionner le canal souhaité.

Je vous rappelle que toutes les observations doivent être formulées par l'entremise de la présidence.

Pour les membres qui sont dans la salle, si vous souhaitez intervenir, veuillez lever la main. Pour les membres qui participent à la réunion sur Zoom, veuillez utiliser la fonction « lever la main ». La greffière et moi allons gérer l'ordre des interventions du mieux possible, et nous vous remercions de votre patience et de votre compréhension à cet égard. Veuillez également prendre note que durant la réunion, il est interdit de prendre des photos dans la salle ou des instantanés d'écran sur Zoom.

Si vous éprouvez des difficultés techniques, veuillez m'en informer. Veuillez prendre note que nous pourrions devoir suspendre la séance quelques minutes, puis nous devons nous assurer que tous les membres peuvent participer pleinement à la séance.

Aujourd'hui, d'AGT Food and Ingredients Inc., nous accueillons Murad Al-Katib, président-directeur général, par vidéoconférence. Nous recevons également Masoud Negad, directeur général des opérations pour N. Tepperman Limited, et de Quorum Corporation, Mark Hemmes, président. Les témoins de Carmel Transport International Ltd. ne sont pas en mesure de se joindre à nous aujourd'hui.

Bienvenue à vous tous. Je m'excuse si ma connexion est intermittente.

Nous commencerons avec les déclarations liminaires, puis nous passerons aux séries de questions.

Monsieur Al-Katib, je vous invite à faire une déclaration liminaire d'au plus cinq minutes.

M. Murad Al-Katib (président-directeur général, AGT Food and Ingredients Inc.): Bonjour. Merci de m'inviter à participer.

Le Canada, et plus particulièrement l'Ouest canadien, a la chance de disposer d'une importante dotation agricole, avec certaines des terres agricoles les meilleures et les plus productives au monde, ce qui fait du Canada un chef de file en matière de production et d'exportation agricoles. Pendant des décennies, nous avons été connus comme le grenier du Canada ou le grenier du monde. Cependant, ces dernières années, nous sommes de plus en plus connus comme étant le premier arrêt sur l'autoroute des protéines.

Avec les denrées alimentaires, les carburants, les aliments pour animaux, le Canada possède ce dont le monde a besoin et ce qu'il veut. L'agriculture canadienne est en première ligne, fournissant des solutions sociétales aux défis mondiaux en matière de protéines, de sécurité alimentaire et de carburants renouvelables. Nous serons essentiels à la mission de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, la FAO, pour produire la même quantité de nourriture que celle produite par la civilisation au cours des 10 000 dernières années. Pour nourrir la classe moyenne croissante et une population mondiale qui dépassera les 10 milliards d'habitants, nous devons atteindre cet objectif.

Le commerce international est l'élément vital de l'économie canadienne, faisant des transports, et plus particulièrement des chemins de fer, des ports et des conteneurs, les veines et les artères qui permettent à tout de circuler, en fournissant des biens aux consommateurs canadiens, en permettant aux entreprises canadiennes de fournir leurs produits aux marchés du monde entier et en créant des avantages économiques et des emplois pour tous les Canadiens.

Dans le secteur agricole, nous avons toujours été aux prises avec des problèmes liés aux transports, plus particulièrement pendant les hivers canadiens rigoureux. Lorsque vous êtes enclavé à 2 000 ou 3 000 kilomètres d'un port, vous dépendez des infrastructures ferroviaires et routières pour acheminer vos produits vers le marché et de la disponibilité des conteneurs pour les expédier, tout en restant compétitif pour ce qui est des coûts sur le marché.

Dans l'Ouest canadien, nous dépendons des conteneurs pour acheminer nos produits de détail depuis des origines lointaines dans le monde entier, et nous utilisons ces conteneurs vides pour transporter nos produits — notre production agroalimentaire ainsi que d'autres produits et biens manufacturés — vers les marchés du monde entier. Les chemins de fer, le transport intermodal et les conteneurs sont très en demande. Nous exhortons les gouvernements, les chemins de fer et tous les partenaires de la chaîne d'approvisionnement à faire preuve de diligence dans leur planification afin d'être prêts à saisir ces occasions.

Chez AGT, nous sommes un grand utilisateur de conteneurs maritimes. En fait, nous sommes parmi les plus grands expéditeurs de conteneurs de produits agricoles dans le monde entier. Nous naviguons dans le système des expéditions conteneurisées depuis des décennies. Cependant, ce processus devient de plus en plus difficile, avec l'escalade des coûts, le manque d'accès aux conteneurs et les perturbations de la chaîne d'approvisionnement.

En l'absence d'expéditions primaires de produits de détail en provenance du monde entier et de la volonté des sociétés maritimes de permettre à leurs conteneurs de s'arrêter dans l'Ouest canadien pour être remplis de produits agricoles, le Canada n'a pas accès à des cubes vides pour remplir nos marchandises à expédier à nos clients avant que le cycle recommence. Même lorsque nous y avons accès, l'escalade des coûts peut rendre l'utilisation de ces conteneurs prohibitive pour faire des affaires sans pouvoir refiler l'augmentation des coûts, plus particulièrement pour les aliments et produits de base.

Une partie du problème est l'offre et la demande. C'est une théorie économique de base. Les coûts du fret ont augmenté extrêmement rapidement, les sociétés maritimes ayant déclaré des profits records pendant toute la période de la COVID et maintenant avec les coûts en Ukraine et les perturbations de la chaîne d'approvisionnement. À titre d'exemple, un conteneur qui coûtait 3 000 \$ en 2019 coûte désormais plus de 23 000 \$ sur certaines voies. Certaines des plus grandes sociétés maritimes mondiales ont récemment déclaré des bénéfices qui dépassent de plusieurs fois leurs bénéfices moyens des dernières années.

Loin de moi l'idée, en tant que participant à l'économie de marché, de critiquer la rentabilité. Cependant, cela a un coût pour les clients et les consommateurs du monde entier. Cela est attribuable en partie à l'absence de surveillance de la part des gouvernements des pays industrialisés pour établir des règles du jeu équitables pour les conteneurs, les sociétés maritimes et les clients.

Récemment, les gouvernements des États-Unis, du Royaume-Uni, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et du Canada ont entamé des discussions et des enquêtes sur le comportement des cartels, la fixation des prix et le comportement concurrentiel des sociétés maritimes. Comme il n'y a pas d'organisme de réglementation mondial dans ce secteur et que nous sommes à des milliers de kilomètres des ports, notre gouvernement fédéral et les gouvernements du monde entier doivent absolument veiller à ce que les règles du jeu soient équitables et concurrentielles.

Alors que la demande mondiale de protéines est forte et croissante, le Canada est dans une position unique pour combler ce manque, qui a été amplifié par le conflit en Ukraine où, encore une fois, l'insécurité alimentaire est ouverte et touchera jusqu'à 600 millions de personnes dans le monde.

La disponibilité de l'argent du Fonds national des corridors commerciaux a vraiment été utile, et un leadership fort pour créer un cadre stratégique des transports afin de soutenir le commerce a été essentiel et important pour préserver la réputation du Canada en tant que fournisseur fiable.

• (1305)

Comme vous vous en souvenez peut-être, j'ai participé à l'examen de la Loi sur les transports de David Emerson il y a quelques années. J'ai eu l'honneur de faire partie du Conseil sur la stratégie industrielle avec Monique Leroux. Nous avons en fait relancé les recommandations concernant la planification à long terme de l'infrastructure dans l'espace commercial, plus particulièrement en passant des mandats de deux ou quatre ans du gouvernement à une planification réelle de l'infrastructure commerciale sur 10 à 50 ans.

Nous avons une occasion générationnelle dans le secteur agricole et pour notre pays de manière plus générale. Dans ce contexte, les conteneurs représentent une capacité de pointe essentielle pour le secteur agricole canadien, en complément des chemins de fer traditionnels et des navires qui transportent nos produits.

Je me ferai un plaisir de répondre aux questions des membres du Comité au sujet des enjeux liés aux chemins de fer, aux transports et à la chaîne d'approvisionnement.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Al-Katib.

Monsieur Negad, vous disposez de cinq minutes, je vous prie.

M. Masoud Negad (directeur général des opérations, N. Tepperman Limited): Bonjour, madame la présidente et mesdames et messieurs les membres du Comité. Merci de l'invitation de discuter de notre position sur les problèmes de logistique en utilisant les conteneurs de transport à titre de comparaison.

Je représente N. Tepperman Limited, qui exploite depuis 97 ans une chaîne de magasins de détail dans six villes dans le Sud de l'Ontario. Nous vendons de l'ameublement, des matelas, des appareils électroménagers et des appareils électroniques. Bon nombre de mes observations sont fondées sur les défis auxquels nous sommes confrontés. J'ai présenté un mémoire écrit, avec des références, qui fournit plus de détails.

Nous nous heurtons à de nombreux défis dans la chaîne d'approvisionnement, en particulier pour l'importation de conteneurs au Canada. Certains sont liés aux sociétés maritimes. D'autres font référence aux défis intérieurs avec des retards, une capacité de planification réduite et une tarification de type cartel, entraînant des augmentations de prix massives pour les consommateurs canadiens. Nous assistons à des goulots d'étranglement à l'intérieur du Canada en raison de plusieurs facteurs: infrastructures et intérêts de propriété dans les ports et les chemins de fer qui ne sont pas axés sur le Canada, congestion aux terminaux de conteneurs maritimes, congestion aux terminaux ferroviaires au port et à destination, manque de ressources disponibles et manque d'équipement disponible.

Dans la première moitié de l'année 2022, les volumes de conteneurs au port de Vancouver ont chuté de 7 %, mais les conteneurs sont restés sur les quais du port pendant six jours, soit deux fois plus longtemps qu'en 2019. Malgré la baisse du volume global, le rendement et l'efficacité de Vancouver continuent de chuter, ce qui entraîne des délais d'attente plus longs. Sur 370 ports dans le monde, le port de Vancouver est classé 368^e — qui est au troisième rang des pires au monde.

Les conteneurs de fret maritime de Tepperman sont acheminés vers les ports canadiens de la côte Ouest et finissent sur les chemins de fer. Le monde entier utilise des conteneurs de 40 pieds pour expédier des marchandises d'outre-mer. Seulement la moitié des wagons du CN et 10 % de ceux du CP sont conçus pour des conteneurs de 40 pieds, ce qui entraîne des blocages, des retards et des frais supplémentaires imposés par les compagnies ferroviaires. Le fret destiné à la région de Toronto est déchargé au terminal ferroviaire de Brampton. Cette année, nous avons constaté des temps d'attente sans précédent de plus de 10 heures à Brampton pour que les conducteurs puissent ramasser les conteneurs.

Un autre problème des terminaux intérieurs est l'accumulation de conteneurs vides qui doivent être renvoyés. Dans certains cas, les sociétés maritimes ont refusé d'offrir des prix de fret à Toronto en raison des délais d'attente pour le retour des conteneurs vides. Avant la pandémie, nous avions un contrat à prix fixe pour les conteneurs maritimes, mais les sociétés maritimes ont refusé d'honorer nos prix contractuels depuis le début de 2020. Avant la pandémie, nous pouvions expédier un conteneur plein de l'Asie au Canada pour 3 500 \$. Ce prix est passé à 30 000 \$ au début de 2022, soit une augmentation de plus de 800 %, alors que les sociétés maritimes ont déclaré des bénéfices records. La fixation des prix du fret maritime a augmenté les coûts de façon exponentielle, ce qui a doublé le prix de certains de nos meubles au début de 2022.

Récemment, en raison d'une demande extrêmement faible, le coût des conteneurs a commencé à baisser. En mai dernier, les sociétés maritimes ont essayé de nous forcer à signer un contrat de trois ans au coût de 16 500 \$ par conteneur. Aujourd'hui, nous constatons que les prix se situent autour de 7 500 \$, mais ils parlent d'annulation d'escale. Il s'agit d'une pratique dans le cadre de laquelle on retire de façon stratégique des navires et des ports d'escale de leurs calendriers affichés, ce qui oblige les clients à acheter les quelques navires restants à des prix élevés. Comme ce comportement continue à ne pas être réglementé, les expéditeurs et les producteurs sont confrontés à la perspective de nouvelles hausses de prix à l'avenir.

On pourrait croire que ces problèmes ont des répercussions égales sur le Canada et les États-Unis, mais ce n'est pas le cas. Les importateurs canadiens paient souvent plus cher. Si la demande augmente soudainement, nous nous attendons à ce que les sociétés maritimes augmentent immédiatement et de manière agressive leurs prix. Même si les coûts de fret ne reviennent pas à 30 000 \$ par conteneur, nous pensons qu'ils pourraient facilement doubler.

Pour conclure, Tepperman s'efforce d'être un bon employeur et d'offrir un service fort utile à ses clients. Cette crise du transport maritime international remet en cause ces principes et menace la continuité de nos activités. Nous espérons que notre gouvernement pourra intervenir pour protéger les secteurs de la vente au détail, de la vente en gros et de la fabrication et, en fin de compte, les Canadiens de tout le pays.

Merci du temps que vous m'avez accordé.

• (1310)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Negad.

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

M. Mark Hemmes (président, Quorum Corporation): Je vous remercie, madame la présidente et membres du Comité, de m'avoir invité à participer à la réunion d'aujourd'hui.

Je m'appelle Mark Hemmes, et je suis le président de Quorum Corporation. Depuis juin 2001, Quorum est chargé de surveiller le système de manutention et de transport des céréales des Prairies pour le compte de Transports Canada et d'Agriculture et Agroalimentaire Canada. J'ai déjà fourni un document au Comité. Je n'ai pas l'intention de le lire en entier, mais il y a certains points que j'aimerais soulever.

Premièrement, l'exportation de céréales en conteneurs est devenue une partie intégrante de la logistique de l'industrie céréalière au Canada. En proportion du mouvement d'exportation, elle est passée de 1,3 million de tonnes en 2000 à plus de 5,5 millions de tonnes en 2021. Cela représente une augmentation des exportations totales de céréales de 4 % à plus de 10 % aujourd'hui. Cela a permis d'accroître la diversification des cultures que les producteurs cultivent et constitue une activité très lucrative pour le pays. Cette évolution est due à l'augmentation de la disponibilité de transport par conteneurs sur le marché. Les céréales sont généralement transportées en vrac, mais les conteneurs vides ont permis de développer des marchés spécialisés, comme M. Al-Katib l'a expliqué plus tôt.

Au cours des trois dernières années, de 2018 à 2021, plus de six millions de tonnes de cultures spéciales en moyenne ont été exportées hors du pays par conteneurs. C'est une partie importante du secteur. Ce secteur a connu une croissance incroyable au cours des 10 à 15 dernières années et dépend presque entièrement de l'utilisation de conteneurs pour accéder aux marchés auxquels il vend.

Ce qui s'est passé à l'été 2020 avec l'arrivée de la pandémie, c'est que les compagnies de transport maritime de conteneurs ont considérablement réduit le nombre de voyages, appelés voyages à vide. Ce faisant, elles ont laissé un grand nombre de conteneurs chargés sur les quais de Vancouver et de Prince Rupert, et dans une certaine mesure de Montréal. Ainsi, les expéditeurs ont dû payer une quantité incroyable de frais d'entreposage et de surestaries, ainsi que les pénalités hors contrat qui y étaient associées. Avec la réduction du nombre de navires entrants, la capacité des conteneurs vides et la capacité des navires pour le transport des marchandises chargées ont été mises à rude épreuve.

Les compagnies de transport maritime de conteneurs ont alors commencé à réduire les demandes de conteneurs vides en Amérique du Nord pour le chargement de ces marchandises d'exportation, ordonnant aux chemins de fer et aux terminaux à conteneurs d'évacuer tous les conteneurs vides vers les pays d'origine, principalement dans la région de l'Asie-Pacifique. Le total mensuel moyen de conteneurs d'exportation chargés du port de Vancouver a chuté de 33 % par rapport à la moyenne des mêmes 12 mois en 2019 et 2020, tandis que le nombre de conteneurs vides évacués a augmenté de 96 %.

Ce changement a eu un impact important sur l'exportation de céréales en conteneurs et sur les volumes d'activité des cinq opérations de transbordement au port de Vancouver. Le volume total de céréales en conteneurs a été réduit de moitié d'avril 2021 à mai 2022. Une partie de cette réduction était due à une baisse des récoltes, mais la plus grande partie était due au fait qu'il n'y avait pas de conteneurs disponibles pour les transporter.

Les conséquences de ces problèmes s'accumulent et se révèlent dans les mesures prises par les compagnies de transport maritime de conteneurs pour accélérer le retour des conteneurs vides vers leurs lieux d'origine, ainsi que dans l'augmentation des prix facturés pour le transport des conteneurs pendant cette période. Comme on vient de le souligner, même si les prix des conteneurs ont baissé, ce n'est pas très significatif pour ce qui est du transport.

Le Canada dispose de peu de données en temps réel ou historiques à ce sujet. Il est donc très difficile d'analyser et d'évaluer le transport des conteneurs, sauf à partir des données fournies par les autorités portuaires sur une base volontaire. Dans l'industrie céréalière, la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur les grains du Canada offrent des solutions législatives et réglementaires pour la collecte, l'analyse et l'évaluation des données sur le transport en vrac des céréales. Cependant, il existe peu de choses sur le transport des conteneurs.

• (1315)

Cela s'applique également à toutes les autres marchandises, autres que les céréales. Pour fournir une évaluation détaillée de l'incidence de ces déficits sur la capacité, il est absolument essentiel de disposer de données d'un niveau équivalent à celui qui est fourni pour le transport des céréales en vrac.

En conclusion, je voudrais souligner que le Canada cultive certaines des meilleures céréales qui sont parmi les plus recherchées au monde. Cependant, il doit faire face à des obstacles et à des risques qu'aucune autre nation concurrente ne connaît. Nous avons une plus longue distance à parcourir jusqu'aux ports, des obstacles géographiques extrêmes, comme la chaîne de montagnes, des conditions climatiques qui peuvent varier de -40°C à 40°C tout au long de l'année et des distances océaniques qui sont parmi les plus longues pour nos acheteurs. Ainsi, pour rester à égalité avec nos concurrents à l'échelle mondiale, nous devons disposer du système de transport et de logistique le plus efficace au monde pour la livraison de nos produits.

Le fait que nous n'ayons pas été aussi efficaces que nous devons l'être et que nous ayons connu un nombre continu de ruptures de la chaîne d'approvisionnement a nui à notre réputation de fournisseur fiable. La position du Canada sur le marché mondial des céréales dépend de notre capacité à nous améliorer.

Merci de cette occasion. Je répondrai avec plaisir à toutes vos questions.

• (1320)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Hemmes. Nous vous sommes reconnaissants de votre contribution alors que nous étudions les répercussions commerciales du transport de marchandises dans les corridors ferroviaires.

Nous allons maintenant passer aux députés.

Monsieur Hoback, vous avez six minutes.

M. Randy Hoback (Prince Albert, PCC): Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins de leur présence en ce vendredi après-midi, ou vendredi matin, selon l'endroit où vous vous trouvez.

Par où commencer? Il me semble que depuis que je suis politicien ici à Ottawa, nous nous battons avec les chemins de fer tous les ans ou tous les deux ans pour que les produits soient acheminés sur le marché. On dirait qu'ils sont toujours dans notre ligne de mire.

Je vais commencer par ceci. Puisqu'il s'agit d'un comité du commerce, y a-t-il des choses que nous devrions faire en tant que comité du commerce dans nos négociations commerciales et dans nos accords, que ce soit à l'OMC ou, disons, sur le plan multilatéral, qui traitent des compagnies maritimes, de leur monopole et de leur niveau de service et qui offrent certaines garanties aux expéditeurs?

Je pense que je vais commencer par vous, monsieur Al-Katib, puis je passerai à M. Negad ensuite.

M. Murad Al-Katib: Je dirais que la réglementation de la concurrence ne devrait probablement pas être assurée par une agence multilatérale. Cependant, la collaboration globale à laquelle nous assistons entre les États-Unis, le Royaume-Uni, le Canada, la Nouvelle-Zélande et l'Australie est une approche intéressante.

Il faut reconnaître que les compagnies maritimes sont des sociétés internationales, qui opèrent dans les eaux internationales et font escale dans nos ports locaux. Il faut certainement un peu plus de surveillance pour veiller à ce que l'accessibilité, la tarification et le comportement ne soient pas complètement déséquilibrés.

Je pense qu'inciter nos autorités responsables de la concurrence à collaborer est probablement une étape très importante.

M. Randy Hoback: Allez-y, monsieur Negad.

M. Masoud Negad: Je vous remercie, madame la présidente.

Je dirais que l'enjeu auquel nous faisons face comporte deux volets.

Le premier, c'est que les compagnies de navigation, comme une autre personne et moi-même l'avons déjà dit, établissent des prix en suivant le modèle d'un cartel. En ce qui concerne la question des compétences dont dispose le gouvernement pour imposer des restrictions à cet égard, ce serait formidable s'il était possible de faire quelque chose.

L'autre problème, c'est que le système de la chaîne d'approvisionnement au Canada est défaillant, comme M. Hemmes l'a mentionné. C'est dans ce domaine que le gouvernement pourrait aussi exercer une influence importante pour améliorer la chaîne d'approvisionnement. En ce qui concerne les autres ports, ils ne sont pas efficaces. Si nous devons payer des prix plus élevés qu'aux États-Unis, c'est en partie parce que les compagnies de navigation sont refoulées lorsqu'elles arrivent dans un port canadien. Elles peuvent décharger et recharger leurs navires beaucoup plus rapidement si elles vont aux États-Unis.

J'ai consulté une liste de prix hier. Il en coûte environ 7 500 \$ pour qu'un conteneur soit livré à notre porte s'il passe par Vancouver. Par contre, il en coûte 2 015 \$ pour livrer un conteneur en provenance de Shanghai — dans les deux exemples, les conteneurs viennent de Shanghai — s'il passe par Seattle, qui n'est pourtant pas très loin de Vancouver. Comment peut-on comparer 2 015 \$ à près de 7 000 \$? C'est parce que les compagnies de navigation préfèrent aller aux États-Unis plutôt qu'au Canada, en partie à cause du volume et en partie à cause de tous les arriérés que nous accusons.

En ce qui concerne ces arriérés, je pense qu'il y a de nombreuses possibilités de les améliorer avec...

M. Randy Hoback: Cela soulève un million de questions. Que font les États-Unis? Est-ce la modernisation de leurs ports? Est-ce la fonctionnalité de leurs ports? Est-ce une question de bureaucratie? Ou encore leurs lois leur ont-elles permis d'accélérer le passage des marchandises dans leurs ports? Quelle est la différence entre les deux pays?

M. Masoud Negad: La première raison est liée au volume et à la capacité de traiter rapidement et efficacement un grand nombre de marchandises.

Nous pouvons aussi prendre en considération l'âge d'autres ports importants, car ils ont été construits entre 1972 et 2008. Prenons l'exemple d'un port construit en 1972. À l'époque, les navires pouvaient transporter un nombre maximal de 2 500 conteneurs. Ce port a donc été construit avec une capacité d'accueil maximale correspondante. De nos jours, cependant, ce nombre maximal a augmenté à 25 000 conteneurs. Nos ports n'ont pas été modernisés au même rythme.

Il est prévu de moderniser certains de ces ports pour augmenter leur capacité d'origine, mais ces efforts ne sont pas déployés assez rapidement pour accueillir des navires de taille complètement différente. L'efficacité serait donc un élément important.

• (1325)

M. Randy Hoback: Ne reviendrait-il pas à l'Administration portuaire de Vancouver de procéder aux améliorations et aux mises à jour? Ou est-ce que le gouvernement fédéral devrait intervenir et payer une partie ou la majeure partie de la facture?

M. Masoud Negad: Je crois que le soutien du gouvernement serait utile, parce que toutes ces entreprises privées sont motivées par le rendement du capital investi pour leurs actionnaires. Au bout du compte, elles investiront dans les initiatives qui leur garantissent un rendement du capital investi.

Si nous souhaitons résoudre un problème canadien, l'influence du gouvernement pourrait nous aider, que ce soit par l'entremise de subventions ou d'autres formes de soutiens, mais pour les aider à planifier la résolution complète de ce problème au Canada...

M. Randy Hoback: Je suis désolé, je ne veux pas vous couper la parole, mais il me reste très peu de temps.

Monsieur Hemmes, lorsqu'il s'agit de faire transiter les produits par les ports, le problème est-il attribuable aux ports ou est-ce que ce sont les compagnies de chemins de fer qui n'arrivent pas à livrer les produits aux ports à temps? Où est le vrai problème? Où se trouve le goulot d'étranglement?

M. Mark Hemmes: Je pense que c'est tout cela à la fois. Je pense que tout ce qui s'est passé pendant la pandémie et par la suite a entraîné une augmentation soudaine du trafic. La demande a aug-

menté, en quelque sorte, et le trafic est passé par tous les ports de la côte Ouest.

Les compagnies de chemins de fer ont un nombre fixe de wagons et elles ne prévoient pas une grande capacité de pointe. J'aimerais revenir à ce que j'ai dit plus tôt, à savoir que toute cette situation a vraiment mis en évidence la fragilité de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement en conteneurs.

Oui, on peut pointer du doigt les compagnies de chemins de fer, car lorsqu'un si grand nombre de conteneurs sont empilés sur les quais des ports, c'est aux compagnies de chemins de fer qu'il revient de faire sortir ces conteneurs des quais. Le défi auquel ont fait face les terminaux à conteneurs, c'est qu'on peut amener un navire au quai pour le décharger, mais s'il n'y a pas de place sur le quai pour y déposer d'autres conteneurs, c'est peine perdue.

C'est ainsi que tous ces navires se sont retrouvés bloqués à Vancouver, ce qui a engendré de la frustration, mais le même problème s'est produit à Los Angeles et à Long Beach, où la situation était encore pire. À un moment donné, plus tôt cette année, jusqu'à 90 porte-conteneurs au mouillage attendaient d'être déchargés.

M. Randy Hoback: Lorsque nous avons une situation...

La présidente: Je suis désolée, monsieur Hoback.

M. Randy Hoback: Il n'y a pas de problème.

La présidente: La parole est maintenant à M. Sheehan. Il a six minutes.

M. Terry Sheehan (Sault Ste. Marie, Lib.): Je vous remercie beaucoup, madame la présidente. Je suis très heureux d'avoir l'occasion de poser quelques questions.

Comme nos témoins le savent déjà, nous étudions les possibilités dans la région indopacifique. Un groupe de représentants des producteurs de soya a comparu devant le Comité, et j'ai posé une série de questions que m'avait envoyées l'un de mes électeurs, qui est un courtier en soya. Ces questions portaient sur la pénurie de conteneurs.

M. Masse s'intéresse à cet enjeu depuis longtemps, tout comme notre présidente, Mme Sgro. Je vous remercie donc d'avoir comparu aujourd'hui et d'avoir fait une déclaration préliminaire, car nous souhaitons formuler des recommandations qui permettraient d'améliorer immédiatement la situation. Nous devons également nous pencher sur les questions de logistique à long terme.

Mes questions s'adressent à M. Hemmes, l'un de nos témoins. Je m'entreprendrai d'abord avec lui, puis les autres témoins auront peut-être quelque chose à ajouter.

Il me semble qu'il y a de multiples enjeux dans ce cas-ci et que tous nos intervenants les ont cernés. Cependant, l'un de ces enjeux qui n'a pas été abordé de façon très approfondie est la pénurie de main-d'œuvre. J'aimerais donc que vous nous en parliez davantage.

Nous comprenons la question de la pénurie des conteneurs eux-mêmes, les monopoles créés par certains pays, les prix de cartel, et ainsi de suite, mais il me semble qu'il y a aussi une pénurie de main-d'œuvre. Cela peut aussi se produire dans l'industrie du camionnage. Le courtier dont je parlais plus tôt m'a parlé d'une récente pénurie de camionneurs et de la façon dont le problème s'étend ensuite aux compagnies de chemins de fer et aux transporteurs maritimes. Il partage aussi l'opinion de l'un de nos témoins au sujet des transporteurs maritimes qui réalisent des profits records.

J'aimerais d'abord poser une question sur les pénuries de main-d'œuvre. À quoi ressemble votre situation à cet égard? Êtes-vous également aux prises avec une telle pénurie? Croyez-vous qu'il s'agit d'un problème?

• (1330)

M. Mark Hemmes: Oui, c'est un problème. L'industrie du camionnage a depuis longtemps un problème d'embauche et un grand nombre de camionneurs commencent à atteindre l'âge de la retraite. Cette industrie traverse donc une période difficile.

D'autre part, ce qui s'est passé avec les compagnies de chemins de fer — et avec l'une d'entre elles en particulier —, c'est que lorsque la pandémie s'est déclenchée et que les volumes ont diminué, et à la suite de la petite récolte de l'année dernière, ces compagnies ont mis à pied un grand nombre d'employés. Lorsqu'on met à pied de jeunes employés, ils vont trouver un autre emploi, et ce n'est pas comme si on pouvait les rappeler au travail par la suite.

Le CN et le CP se sont efforcés tout l'été d'augmenter leurs effectifs. Bien entendu, ils peuvent commencer la formation des recrues, mais il faut de quatre à six mois avant de pouvoir envoyer ces personnes sur le terrain. J'ai visité l'établissement de formation du CN il y a quelques semaines et toutes les classes étaient pleines. Plusieurs formations sont en cours pour tenter de former les employés dont l'entreprise a besoin pour occuper certains postes, mais c'est difficile. La situation de ce secteur est semblable à celle de n'importe quel autre secteur de l'industrie en ce moment. Il est très difficile de trouver des gens pour travailler.

J'ai parlé à certains transbordeurs de la côte Ouest, et ils m'ont dit qu'ils ont le même problème. En effet, ils ont dû mettre à pied un grand nombre d'employés l'année dernière et maintenant qu'ils essaient de reprendre leurs activités, ils ont du mal à trouver des gens pour travailler. Manifestement, Vancouver n'est pas une économie favorable aux cols bleus, qui ne gagnent pas le type de salaire nécessaire pour y vivre.

Tous ces facteurs ont un impact sur les efforts déployés pour pourvoir un grand nombre de ces emplois dans l'industrie.

Monsieur Al-Katib, je pense que vous avez probablement vécu le même type de situation en Saskatchewan.

M. Murad Al-Katib: Je pense que nous devrions nous pencher sur tous les enjeux qui se superposent. Il y a une chose sur laquelle nous devons être très clairs, monsieur Sheehan. En effet, nous devons veiller à disposer aussi de l'infrastructure qui convient au modèle d'affaires des compagnies de navigation.

Par exemple, à Régina, notre entreprise, AGT, a dépensé 35 millions de dollars de ses propres capitaux dans le cadre d'un partenariat avec le CN pour construire un terminal à conteneurs pour le service intérieur, afin d'interrompre le flux de conteneurs vides en provenance de Chicago et de Toronto vers Vancouver. Nous les interceptons donc à Melville, en Saskatchewan, et nous les amenons ensuite à Régina, où nous les remplissons de céréales pour les réexpédier. Cette infrastructure n'existait pas auparavant. Notre objectif est de réduire au minimum le temps pendant lequel les conteneurs restent vides ici.

Pendant que nous parlons des compagnies de navigation et des comportements de type cartel — que j'ai déjà mentionnés —, nous devons reconnaître qu'il s'agit d'un marché international. Nous devons faire entrer et sortir les conteneurs le plus rapidement possible

pour encourager les compagnies de navigation à mener leurs activités au Canada.

Avec tout le respect que je dois à notre témoin, M. Negad, je ne sais pas si je suis d'accord pour dire que les ports de Vancouver et de Prince Rupert sont moins efficaces. Comme M. Hemmes l'a mentionné, le port de Long Beach a des problèmes bien plus graves. Je pense que le problème, ici, c'est que nous n'avons tout simplement pas assez de départs. Les compagnies de navigation ont réduit nos services. L'offre est insuffisante, et c'est la raison pour laquelle elles peuvent exiger des prix beaucoup plus élevés.

Le marché américain est concurrentiel. Tous les transporteurs doivent passer par là. Ils ont choisi de ne pas venir au Canada, et ils demandent un prix trois fois plus élevé pour les conteneurs qui arrivent ici. C'est notre problème, et c'est un problème simple et fondamental d'offre et de demande. Espérons que la situation va se rétablir.

Je crois que l'efficacité accrue des ports de Vancouver et de Prince Rupert permettra de recevoir plus de conteneurs au Canada au cours des prochaines périodes.

La présidente: Je vous remercie beaucoup, monsieur Sheehan.

La parole est maintenant à M. Savard-Tremblay.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins et je salue mes collègues.

Ne sachant pas à qui poser ma question, j'invite fortement quiconque souhaitera y répondre à le faire.

Vu ma fonction, je souhaite évidemment me concentrer sur les conséquences pour le Québec, plus particulièrement pour le port de Montréal, qui est le deuxième en importance au Canada.

On sait que la congestion des ports et les délais d'immobilisation des conteneurs d'importation dans les ports de Vancouver et de Prince Rupert ont forcé le CN à établir des dépôts de conteneurs de secours à Toronto et à Montréal.

J'aimerais que quelqu'un creuse un peu plus ce volet, notamment quant aux conséquences possibles de cette situation.

• (1335)

[Traduction]

M. Mark Hemmes: Je suis désolé, mais je dois répondre dans ma langue.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Ne vous en faites pas, il y a un service d'interprétation.

[Traduction]

M. Mark Hemmes: C'est intéressant. En ce qui concerne Montréal, je peux seulement parler du point de vue de l'industrie céréalière, mais même si nous avons observé d'énormes diminutions du volume d'exportations dans les ports de Vancouver et de Prince Rupert, ces volumes n'ont pas vraiment changé dans le port de Montréal. La nécessité d'expédier des conteneurs vides vers la côte Ouest n'était pas aussi prononcée dans le port de Montréal.

Cela dit, comme M. Al-Katib l'a souligné plus tôt, une grande partie des exportations qui vont dans l'Est du Canada, surtout en provenance des pays de l'Asie-Pacifique, passe par la côte Ouest. De ce point de vue, je sais qu'une grande partie de l'espace d'entreposage à Montréal et à Toronto est maintenant occupée par des marchandises, car les gens achètent maintenant des produits à beaucoup plus long terme qu'ils ne l'auraient fait auparavant pour s'adapter à la demande à venir. Cela a donc entraîné une augmentation des coûts liés au transport et aux stocks.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: C'est parfait, je vous remercie.

Êtes-vous à l'aise de parler de la présence de dépôts de conteneurs de secours à Toronto et à Montréal?

[Traduction]

M. Mark Hemmes: Je pense qu'à peu près toutes les villes du Canada et des États-Unis ont dû faire de la place pour des conteneurs vides, car il y a un manque de capacité pour les recevoir ou pour traiter des marchandises déchargées. On tente tout simplement de rétablir la fluidité des mouvements de marchandises.

Je pense que la pandémie et ses répercussions sont en partie responsables du plus gros problème de la chaîne d'approvisionnement aujourd'hui. En effet, le cycle équilibré de l'utilisation de l'équipement entre le point d'origine et la destination s'est effondré dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. C'est le problème que nous avons en ce moment. Je pense qu'il faudra encore quelques années pour rétablir l'équilibre. Ces aires de stockage d'urgence devront probablement rester en place pendant encore au moins un an et demi, voire deux ans. C'est ce que je crois comprendre de mes conversations avec des intervenants de l'industrie.

M. Murad Al-Katib: Je tiens à ajouter que si nous n'avions pas eu le port de Montréal, nous aurions eu de gros problèmes. Nous avons pris des conteneurs qui devaient être retournés dans l'Ouest, et nous les avons ramenés vers l'Est. Du côté des exportations, nous avons desservi l'Europe, l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient à partir de Montréal. Nous avons observé un changement radical de notre volume, qui est passé d'environ 60 % des exportations sur la côte Ouest à probablement 60 % des exportations à partir de Montréal.

Encore une fois, une partie de la stratégie que doit employer notre pays consiste à utiliser tous nos ports. Les ports de Vancouver, de Prince Rupert, de Montréal et de Halifax seront très importants pour les conteneurs.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Je vous remercie de vos réponses.

Pour remédier aux difficultés, nous savons que des frais de navette ont été imposés et que le nombre de jours gratuits d'entreposage a été réduit. Par exemple, le Canadien National paye 500 \$ à Valleyfield. Différents frais de navette sont appliqués.

Est-ce que cela a des conséquences sur vos secteurs?

[Traduction]

M. Murad Al-Katib: Les frais accessoires représentent une partie très importante de notre base de coûts. Les perturbations dans la chaîne d'approvisionnement et la fluctuation des prix ont également fait grimper tous ces frais accessoires de façon spectaculaire. Les

frais accessoires sont maintenant parfois aussi élevés que ce que nous payions pour les conteneurs. C'est un coût supplémentaire assez alarmant.

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

La parole est maintenant à M. Masse.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Je vous remercie, madame la présidente.

Je remercie les témoins de comparaître aujourd'hui, et je remercie le Comité de se pencher sur la question.

J'ai fait une courte liste de certains des défis qui se posent. La première fois que j'ai observé ce problème, c'est lorsque j'ai visité le port de Vancouver parce qu'on avait décidé de cesser d'avoir recours à des chiens détecteurs. Auparavant, on faisait venir un agent de l'ASFC avec un chien, ce qui permettait de dédouaner un navire en environ trois heures. Mais depuis qu'on a éliminé cette méthode, il faut parfois trois jours pour dédouaner un navire sans chien.

Nous avons entendu des témoignages selon lesquels il y a des problèmes liés aux conteneurs d'expédition. Il y a des problèmes liés au réseau ferroviaire lui-même. Nous avons également un manque d'infrastructure. Nous avons aussi un manque de concurrence, semble-t-il, ou du moins un manque d'esprit de concurrence. Nous avons aussi une pénurie de main-d'œuvre. C'est comme si on essayait de démêler un plat de spaghetti. Il y a tellement de choses qui se passent en même temps. Comment pourrions-nous faire en sorte que cette situation soit prise plus au sérieux?

Nous avons autrefois un livre blanc sur les compagnies de chemins de fer. Il a donné lieu à de nombreuses condamnations à l'encontre du CP et du CN, car certaines personnes ont affirmé que ces entreprises entretenaient une culture de la peur et de l'intimidation au sein de leurs effectifs. Cela a permis d'apporter des changements. Je me demande donc si nous n'aurions pas besoin d'un autre type de méthode pour combiner certaines de ces choses, surtout compte tenu des témoignages que nous avons entendus au sujet de certains comportements à l'échelle internationale et de données manquantes.

J'aimerais que tous les témoins me donnent leur avis sur la question. Avez-vous des solutions concrètes à proposer au Comité pour l'avenir? Nous voulons formuler des recommandations, comme l'a indiqué M. Sheehan, et je tente de trouver un moyen de les circonscrire.

J'aimerais d'abord entendre M. Negad, mon ami de Windsor, car je vais donner la préférence aux locaux.

● (1340)

M. Masoud Negad: Je suis d'accord pour dire que lorsqu'on se penche sur la chaîne d'approvisionnement, comme cela a déjà été souligné, on constate que le problème n'est jamais lié à une seule composante. Par exemple, il ne s'agit pas seulement du port ou de l'impact important des compagnies de chemins de fer. Qu'il s'agisse de l'équipement ou de la main-d'œuvre — et ces éléments ont déjà été soulignés —, tous les enjeux, comme c'est le cas à Brampton, sont exacerbés par les défis liés à la main-d'œuvre. Les entreprises de factage doivent attendre plus de 10 heures pour avoir un conteneur pour ramasser une boîte, et c'est tout simplement trop long. De nombreux entrepreneurs se retirent d'ailleurs du secteur du factage, car ce n'est tout simplement pas rentable.

Comme on l'a déjà suggéré, il serait peut-être judicieux de commencer par examiner un par un tous les défis qui se posent et de tenter de trouver des solutions pratiques. Il faut prendre chaque défi, cerner les causes sous-jacentes et aller à la base du problème. La main-d'œuvre est-elle le principal problème? Les boîtes représentent-elles le plus gros problème? L'espace est-il le problème principal? Le port est-il le problème le plus important? Est-ce tout cela à la fois? C'est peut-être une stratégie à long terme qui pourrait fonctionner pour le Canada, c'est-à-dire qu'il faut cerner les enjeux les plus importants, déterminer les premières étapes à suivre et décider comment diviser un problème en segments qui seront abordés l'un après l'autre.

M. Brian Masse: Je vous remercie.

Monsieur Al-Katib, vous avez la parole.

M. Murad Al-Katib: Monsieur Masse, je dirais qu'il est essentiel, à mon avis, de mener une analyse des lacunes en matière d'infrastructure auxquelles nous faisons face. Encore une fois, les terrains et les aires de trafic coûtent très cher dans les ports. Nous devons donc nous assurer que nous disposons d'une infrastructure à l'intérieur des terres pour accueillir les conteneurs et faciliter le transport intermodal.

Comme l'a mentionné M. Hemmes, le pourcentage de mise en conteneurs dans le secteur des céréales est passé de 4 à 10 %. Nous nous attendons à ce que cela se traduise par des millions de tonnes supplémentaires. Il est donc nécessaire que le plan en matière d'infrastructure soit, comme je l'ai déjà dit, une solution à long terme. Nous devons mieux planifier notre infrastructure portuaire et nos liens ferroviaires avec les emplacements situés à l'intérieur des terres. De nos jours, le transport ferroviaire passe toujours en plein centre de nos villes, et ce n'est pas efficace. Des solutions à long terme doivent être mises en œuvre pour que nous disposions d'une infrastructure commerciale modernisée.

Nous devons disposer d'aires de trafic dans les ports intérieurs. Il faut qu'il soit possible d'entrer et de sortir efficacement de ces ports, ce qui permettra de réduire au minimum les temps d'attente pour le ramassage, le déchargement et le remplissage, et de pouvoir ensuite remettre ces conteneurs en service. Si nous ne faisons pas cela, à un moment donné, nous ne serons plus efficaces et les compagnies de navigation ne s'arrêteront jamais ici.

M. Brian Masse: Avant de vous donner la parole, monsieur Hemmes, je tiens à reconnaître brièvement le travail d'Allan Rock, le ministre de l'Industrie en 2002-2003. À l'époque, nous avons fait la même chose avec le secteur de l'automobile. Nous avons créé une étiquette rouge pour les problèmes les plus graves, une étiquette jaune pour les choses en suspens et une étiquette verte pour les choses qui fonctionnaient bien. Il s'agissait presque d'un inventaire complet des problèmes dans tous les domaines, de la fabrication d'une voiture à sa vente. Ce serait peut-être une bonne façon de procéder. C'était une initiative lancée par M. Rock, et il faut le reconnaître.

Allez-y, monsieur Hemmes. Je sais que mon temps est écoulé.

M. Mark Hemmes: Très brièvement, je suis d'accord avec M. Al-Katib à ce sujet.

J'ajouterais que le groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement a publié son rapport au cours des derniers jours. Si vous ne l'avez pas encore lu, je vous encourage à le faire, parce qu'on y présente une vaste analyse de la situation et que bon nombre des idées

mises de l'avant pourraient permettre selon moi de régler en grande partie les problèmes liés au processus.

Il est bien certain que la solution doit aussi passer par les infrastructures, et je ne crois pas que nous ayons examiné la situation de suffisamment près pour pouvoir déterminer par où il convient de commencer. Pour l'instant, nous sommes pour ainsi dire en mode panique alors que nous essayons de corriger tous les problèmes en même temps. Il faut prendre un peu de recul pour déterminer à quoi on veut d'abord s'attaquer, sans quoi on risque de ne plus savoir où donner de la tête.

• (1345)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Masse.

Monsieur Lewis, vous avez cinq minutes.

M. Chris Lewis (Essex, PCC): Merci, madame la présidente, et merci à tous nos témoins.

Une partie des témoignages entendus m'amène malheureusement à conclure que nous vivons un vendredi un peu sombre. Ce sont d'excellents témoignages tout à fait véridiques, mais il n'en reste pas moins que le tableau n'a rien d'encourageant.

Nous avons ainsi pu entendre qu'il y a quelques années à peine il en coûtait 3 000 \$ pour l'expédition d'un conteneur, alors qu'on atteint maintenant un sommet de 23 000 \$. En fin de compte, c'est chaque contribuable canadien qui en paie la note. Je ne sais pas si on peut parler de prix abusifs. J'ignore comment qualifier cela, mais c'est vraiment inquiétant. Il ne faut pas s'étonner que les Canadiens peinent autant à joindre les deux bouts.

Il ne s'agit pas simplement de construire un plus grand nombre de conteneurs. Ce n'est pas ça qui va régler le problème. C'est davantage une question d'expédition, et c'est sous cet angle que j'analyse la problématique.

J'ai eu la chance de visiter les gens d'ADM, une entreprise d'expédition de la région de Windsor-Essex qui se spécialise dans les céréales. Leurs envois de céréales sont pour la majorité à destination des États-Unis qui sont, bien évidemment, nos principaux partenaires commerciaux. J'ai pu leur rendre visite dans leurs installations voisines de l'Administration portuaire de Windsor. Je comprends toutes les considérations liées au transport par rail. Ironiquement, comme je l'ai dit à d'innombrables reprises, ce qu'on peut trouver au Canada, on peut aussi le trouver dans Essex.

J'aimerais m'adresser très brièvement à M. Sheehan.

Je suis très heureux que vous ayez soulevé la question de la main-d'œuvre dans ce contexte. Dans mon rôle de porte-parole en matière de travail, j'ai été en contact direct avec de nombreux syndicats tant sur la côte Ouest que dans l'est du pays. Je sais donc très bien que les heures de travail et de congé peuvent varier d'un endroit à l'autre.

Monsieur Hemmes, vous avez noté que le port de Vancouver se situe au troisième rang parmi les pires au monde. J'allais dire que le tableau n'est guère réjouissant, mais on peut se consoler en pensant à l'aéroport de Toronto qui a déjà été considéré comme étant le pire de toute la planète. Il est maintenant au deuxième rang de ce classement. Peut-être que la situation au port de Vancouver n'est pas si mauvaise en comparaison.

Monsieur Negad, pouvez-vous me dire ce que nous devrions maintenant faire? Si nous avions aujourd'hui une baguette magique, quelle serait la solution? Quel est le remède instantané pour nous soulager en partie de ce poids?

M. Masoud Negad: Je pense que nous avons déjà en quelque sorte répondu à cette question. L'idée de regarder du côté des infrastructures est assurément intéressante. Il y a aussi tout le système de la chaîne d'approvisionnement sur lequel nous pourrions nous pencher en considérant ce qui se passe avec les compagnies ferroviaires et les éventuelles possibilités de collaboration avec la main-d'œuvre.

J'estime que la meilleure chose à faire pour le gouvernement serait d'intervenir davantage, plutôt que de rester les bras croisés en attendant que le secteur privé dicte la suite des choses. Le Canada a besoin d'aide. Les systèmes à l'appui de notre chaîne d'approvisionnement ont besoin d'assistance et de soutien. Il faudrait commencer par s'engager dans le processus, effectuer les études nécessaires et profiter des principales occasions qui se présentent.

• (1350)

M. Chris Lewis: Merci, monsieur Negad.

Monsieur Hemmes, essayons de sortir des sentiers battus. Que pourrait faire le Canada pour devenir un chef de file, plutôt que de simplement emboîter le pas aux autres pays? J'essaie de voir plus grand dans une perspective planétaire. Y a-t-il une façon pour nous de devenir le corridor utilisé pour l'expédition, de telle sorte que n'ayons plus à nous en remettre aux États-Unis ou à l'Asie? Nous pourrions être la destination. Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez?

M. Mark Hemmes: Je veux revenir au commentaire concernant le port de Vancouver qui serait au troisième rang parmi les pires du monde. Je ne pense pas que nous ayons actuellement un mauvais système, surtout du point de vue portuaire. Le port a simplement été victime — et je déteste utiliser ce terme — des circonstances qui prévalaient à ce moment-là. C'était sans doute en fait un port très efficace, mais en raison de l'arriéré, de la pandémie et de tout ce qui arrivait, toute la côte ouest de l'Amérique du Nord a été inondée de conteneurs dans une mesure sans précédent.

Je vous rappelle aussi la suggestion de M. Al-Katib qui recommande que l'on fasse sortir les conteneurs des ports plus rapidement que nous le faisons aujourd'hui. Cela exige un effort de coordination avec les sociétés ferroviaires. C'est selon moi un élément sur lequel nous pourrions concentrer nos efforts. Il faut faire sortir ces conteneurs des ports aussi vite que possible.

C'est en partie ce qui peut expliquer les bons résultats obtenus par le port de Los Angeles, par exemple. Burlington Northern a récemment annoncé qu'elle allait construire justement à cette fin un énorme terminal à Barstow, en Californie. On va prendre les conteneurs directement sur les navires pour les transporter à Barstow. C'est là-bas qu'on va assembler les trains, plutôt que de procéder comme on le fait au Canada en les assemblant pour ainsi dire directement au terminal du port. C'est sans doute le principal obstacle qui se dresse actuellement devant nous.

Si nous pouvions commencer par éloigner ces conteneurs...

La présidente: Je suis désolée, monsieur Lewis, mais vous n'avez plus de temps.

M. Chris Lewis: Merci, madame la présidente.

La présidente: Nous passons à M. Virani pour les cinq prochaines minutes.

M. Arif Virani (Parkdale—High Park, Lib.): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je serais curieux d'entendre la fin de cette réponse, monsieur Hemmes. Je peux vous dire que certains témoignages m'ont bouleversé. Je crois que c'est M. Al-Katib qui a indiqué que la congestion était telle sur la côte Ouest que l'on détournait une partie des exportations vers des ports comme Halifax et Montréal à l'est du pays.

Monsieur Hemmes, pourriez-vous terminer vos explications quant au changement d'emplacement pour l'assemblage des trains et aux résultats ainsi obtenus dans la région de Los Angeles? Est-ce que l'on pourrait en faire autant sur la côte ouest du Canada?

Je vous laisse répondre, monsieur Hemmes.

M. Mark Hemmes: Je vous dirais que, pour l'instant, on assemble sans doute les trains à Los Angeles et à Long Beach, tout près des installations portuaires. Cependant, Burlington Northern prévoit — on l'a annoncé, et je crois qu'on va le faire et que le tout sera en place d'ici deux ans — sortir les conteneurs du port pour les diriger vers l'équivalent d'un terminal intérieur, suivant une formule très semblable à celle établie par M. Al-Katib à Regina.

Ce n'est pas quelque chose que nous faisons beaucoup au Canada. Il y a un terminal intérieur situé juste en dehors de Kamloops en Colombie-Britannique. Il y a aussi celui de M. Al-Katib à Regina. On essaie de faire la même chose à Winnipeg, mais ce n'est pas une formule sur laquelle nous misons vraiment au Canada. Je pense qu'il faut repenser complètement la manière dont nous gérons notre chaîne d'approvisionnement et toute la logistique qui l'entoure dans notre pays.

Une telle transformation exigera notamment l'engagement des sociétés ferroviaires. D'importants investissements seront nécessaires.

M. Arif Virani: Je vais poursuivre un peu dans le même sens, car je pense que c'est M. Negad qui nous a d'abord parlé du rang qu'occupe le port de Vancouver. Dans quelle mesure ce classement est-il attribuable au temps nécessaire pour décharger les conteneurs des navires dans le port de Vancouver?

Peut-être que M. Negad ou M. Hemmes pourrait essayer de répondre à cette question. Merci.

M. Mark Hemmes: Le rapport auquel il fait référence a été produit par la Banque mondiale et rendu public en janvier ou février. Il portait sur la situation en 2021. C'est la raison pour laquelle j'indique qu'il n'est pas vraiment juste de juger de l'efficacité à long terme de ces ports en se fondant uniquement sur ce qui est arrivé en 2021, une année de pandémie. Le classement est établi en fonction de la durée de séjour des navires dans le port et du temps que passent les conteneurs, pleins ou vides, sur les quais.

Étant donné que l'on a vécu en 2021 la dernière portion de la pandémie et la période y faisant suite, il semble tout à fait raisonnable que l'on se soit retrouvé dans une situation semblable. En effet, il y a quatre ou cinq ports sur la côte ouest de l'Amérique du Nord, et presque toute la circulation à destination des pays de l'Asie-Pacifique passe par ces deux ports. Il ne pouvait pas vraiment en être autrement.

Comme je l'indiquais, ce sont là des chiffres très concrets. Je ne pense pas qu'il soit juste de juger de l'efficacité de ces installations en se basant seulement sur une période bien précise.

• (1355)

M. Arif Virani: Monsieur Negad, voudriez-vous ajouter quelque chose?

M. Masoud Negad: Non, si ce n'est de m'interroger sur ce que l'avenir nous réserve, car, comme nous l'avons souligné précédemment, il est encore possible d'améliorer les choses du point de vue des infrastructures. Que le port de Vancouver se classe ou non troisième parmi les pires du monde, il importe surtout d'analyser la situation pour voir si le gouvernement du Canada ne voudrait pas mettre en place de nouvelles infrastructures.

M. Murad Al-Katib: Puis-je ajouter une dernière chose? Si les conteneurs ne viennent pas jusqu'au Canada, il nous est impossible de les utiliser sur le chemin du retour. Plus nos ports sont efficaces... Nous avons besoin d'un volume de biens de consommation correspondant à celui des États-Unis pour rendre les conteneurs disponibles en plus grande quantité au Canada. Notre population est trop faible et notre productivité est trop forte.

C'est ce qui peut nous servir d'incitatif. Si nous augmentons notre efficacité, nous pourrions attirer à Vancouver une partie des envois destinés aux États-Unis pour qu'ils soient ensuite transportés par rail vers le Midwest, et nous pourrions profiter des conteneurs sur le chemin du retour. C'est ce qui serait avantageux pour le Canada.

M. Masoud Negad: Si je puis ajouter...

La présidente: Très brièvement.

Nous vous écoutons.

M. Masoud Negad: Dans l'état actuel des choses, ces entreprises de transport maritime ne veulent pas venir au Canada, parce que, pour une raison ou une autre, il faut trop de temps pour que leurs navires puissent reprendre la mer. Il nous sera impossible d'atteindre l'objectif établi par M. Al-Katib si nous ne mettons pas en place des processus plus efficaces.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons à M. Savard-Tremblay pour une période de deux minutes et demie.

[Français]

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

J'aimerais demander l'avis des témoins sur la situation locale. Je m'explique.

Un article publié par Reuters en juin 2020 prédisait que l'encombrement des ports et les hauts tarifs d'expédition allaient se poursuivre partout sur la planète jusqu'en 2023. Selon les observations des témoins, est-ce qu'on peut s'attendre à une telle situation au Canada, à un maintien des tarifs, voire leur augmentation, et à l'encombrement des ports?

[Traduction]

M. Murad Al-Katib: Je peux d'abord vous donner un aperçu de la situation, question de faire en sorte que ce vendredi ne soit pas trop sombre.

Si je regarde notre terminal par ma fenêtre, je peux vous dire que nous n'avons pas eu autant de conteneurs à Regina depuis au moins deux ans. L'approvisionnement en équipement devient moins diffi-

cile et nos tarifs pour les entreprises de transport maritime chutent rapidement pour les mois de novembre, décembre et janvier.

Nous constatons que l'inflation ralentit à l'échelle planétaire, et nous commençons à ressentir les avantages d'une décélération de la demande mondiale. Je suis d'avis que nous pourrions d'ici la moitié de 2023 nous rapprocher des chiffres que nous enregistrons en 2019-2020.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Merci.

Monsieur Al-Katib, puisque vous avez parlé tout à l'heure du besoin de revoir l'importance stratégique des ports, j'aimerais vous entendre davantage à ce sujet.

[Traduction]

M. Murad Al-Katib: Il importe surtout de savoir que la capacité de production augmente dans tous les secteurs au Canada, aussi bien pour l'extraction des ressources que pour la fabrication et les activités à valeur ajoutée. Le recours aux conteneurs est nécessaire. À titre d'exemple, notre secteur agricole ne peut plus s'en remettre aux vraquiers. C'est un commerce de marchandises. L'avenir pour le Canada consistera à nourrir les gens de la classe moyenne en Asie et dans les marchés émergents de toute la planète. Cela exige des conteneurs pour le transport des produits à valeur ajoutée. Il faut pour ce faire que des infrastructures portuaires soient planifiées et qu'elles soient connectées au reste du réseau.

La présidente: Merci beaucoup.

C'est maintenant au tour de M. Masse qui dispose de deux minutes et demie.

M. Brian Masse: Merci, madame la présidente.

Je veux revenir aux difficultés que nous connaissons avec nos infrastructures portuaires. Je pense que c'est M. Hemmes qui a mentionné le manque de données à notre disposition.

Pourrions-nous faire le nécessaire en prenant des règlements en application de la Loi maritime du Canada qui régit nos installations portuaires? Celles-ci ont des conseils d'administration dont les membres sont désignés par nomination politique et sont assujetties à la Loi maritime du Canada. Est-ce que nous pouvons y parvenir par la voie réglementaire? Si vous l'ignorez, je pourrai toujours faire mes propres recherches. Je suis simplement curieux.

• (1400)

M. Mark Hemmes: Je suis certes mal placé pour répondre à une question concernant les mesures réglementaires à adopter, mais comme des dispositions en ce sens existent déjà dans la Loi sur les transports au Canada et dans la Loi sur les grains du Canada, je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas en étendre l'application aux conteneurs, que ce soit en vertu de la Loi sur les transports au Canada, de la Loi sur les grains du Canada ou de la Loi maritime du Canada.

Certaines dispositions de la Loi maritime du Canada exigent la production de données, mais ce n'est pas nécessairement à un degré de désagrégation suffisant pour permettre leur utilisation à des fins de mesures ou d'analyses. C'est justement ce dont nous avons besoin. Nous devons pouvoir en connaître davantage sur les déplacements des conteneurs de leur point d'origine jusqu'à leur destination, avec des précisions sur les ports par lesquels ils transitent, les tarifs en vigueur et leur vitesse de déplacement.

Pour l'instant, nous devons entièrement nous en remettre aux données traitées et fournies par les autorités portuaires, ce qui se fait dans la plupart des cas sur une base optionnelle.

M. Brian Masse: Je présume qu'il n'y a sans doute aucune norme ou base de comparaison.

Pouvez-vous me dire très brièvement, monsieur Negad, si votre information vous vient principalement de vos propres recherches ou bien de ressources gouvernementales? Je pose la question, parce que je constate que vous ne ménégez pas vos efforts.

M. Masoud Negad: C'est de l'information qui nous vient de nos fournisseurs externes spécialisés en logistique. Vous trouverez toutes nos sources dans le mémoire détaillé que j'ai transmis au Comité.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons à M. Aboultaif qui dispose de cinq minutes.

M. Ziad Aboultaif (Edmonton Manning, PCC): Merci, madame la présidente.

Je suis heureux de vous revoir. Voilà un moment déjà que je n'ai pas participé à une séance de ce comité.

J'ai passé toute ma carrière dans le secteur du commerce international et je trouve incroyable la situation actuelle sur le marché de l'expédition maritime. Il est vraiment difficile de comprendre comment on en est arrivé là. Je suis certain que très peu de gens sont à même de bien le saisir ou l'expliquer.

Il semble ressortir des échanges que nous avons eus et des témoignages que nous avons entendus aujourd'hui que le problème se situe à trois niveaux : le gouvernement, l'industrie des transports et le milieu des affaires.

Voici ma question pour M. Hemmes. Comment pouvons-nous nous asseoir l'un en face de l'autre pour admettre ensemble que nous avons un problème à régler? Si un conteneur est reçu sur la côte ouest, mais du côté américain, le coût sera trois ou quatre fois moins élevé qu'au Canada. C'est vraiment problématique. Regardons la vérité en face.

Qu'est-ce qui cloche à ce point au Canada que nous sommes incapables de régler ce problème de telle sorte qu'il nous soit possible de recevoir et d'expédier des marchandises avec une efficacité tout au moins comparable à ce qui se fait ailleurs dans le monde?

M. Mark Hemmes: Je ne peux pas vraiment traiter des tarifs, si ce n'est pour vous dire qu'ils fluctuent et qu'ils sont maintenant à la baisse, si j'en crois les expéditeurs auxquels j'ai l'occasion de parler.

Je crois que la différence principale réside sans doute dans le niveau de concurrence. Il y a tellement plus de ports avec une capacité beaucoup plus grande aux États-Unis, en plus d'une population 10 fois supérieure à celle du Canada. Comme M. Al-Katib l'a souligné tout à l'heure, nous n'avons pas la même composition démographique que nos voisins du Sud. Étant donné que les biens de consommation comptent pour la majorité des produits expédiés au Canada, on va toujours préférer passer par les États-Unis si cet itinéraire est plus court.

Les ports et les sociétés ferroviaires du Canada se sont par ailleurs démarqués en parvenant à desservir certains marchés primaires plus rapidement et avec plus d'efficacité que leurs homologues américains. C'est notamment ce qui explique la croissance enregistrée à Vancouver et à Prince Rupert.

Je pense que nous devons en fait revenir aux bases de la concurrence et rendre nos installations portuaires plus efficaces de manière à inciter les entreprises de transport maritime à les choisir.

• (1405)

M. Ziad Aboultaif: Qu'est-ce qui empêche les entreprises importatrices du Canada d'avoir recours à des entreprises américaines pour faire expédier un produit aux États-Unis avant de le faire transporter par camion au Canada? Les ports canadiens verraient ainsi leur volume d'affaires diminuer.

D'après ce que je peux entendre, c'est vraiment le résultat direct de tarifs trop élevés qui deviennent tout simplement inabordable au Canada. Il n'est pas question ici de 10 %, 15 % ou 20 %. Nous parlons d'un écart de 100 %, 200 % ou 300 %.

Si nous poursuivons dans le même sens, la situation va se détériorer de jour en jour. En effet, un importateur va préférer faire expédier un produit à Seattle pour peut-être le faire ensuite transporter au Canada par camion, plutôt que de devoir payer trois fois plus cher au port de Vancouver.

M. Murad Al-Katib: Dans notre secteur, il en coûterait plus cher de passer par les États-Unis, et ce, même avec les tarifs plus élevés au Canada. Ce n'est pas une option pour nous. Il serait plus coûteux de payer pour le transport par camion, plutôt que de continuer à passer par le Canada.

Monsieur Hemmes disait notamment que nous avons toujours tendance à nous en prendre aux entreprises ferroviaires. Dans ce cas-ci, le service ferroviaire vers le Midwest est en fait plus rapide que ce qui se fait aux États-Unis. Nous devons simplement continuer dans la même veine.

M. Ziad Aboultaif: Je peux comprendre que la situation était en grande partie attribuable à la pandémie, mais nous en sommes maintenant sortis et la reprise n'est pas aussi rapide qu'elle le devrait, si bien que nous sommes en train de perdre une industrie.

Si nous reprenons les mêmes trois entités — le gouvernement, le secteur des transports et les entreprises —, pouvez-vous me dire laquelle est responsable et devrait agir en premier pour régler ce problème?

La présidente: Je ne sais pas qui va répondre à cette question, mais il lui faudra être bref.

M. Mark Hemmes: Je crois qu'il faut se tourner vers les entreprises de transport maritime.

M. Murad Al-Katib: Je pense que la solution passe par les infrastructures.

La présidente: Merci beaucoup pour ces deux réponses très brèves.

Nous allons maintenant passer à M. Miao pour une période de cinq minutes.

M. Wilson Miao (Richmond-Centre, Lib.): Merci beaucoup, madame la présidente.

Merci à tous les témoins qui participent aujourd'hui à notre étude.

Il ne fait aucun doute que le nombre de conteneurs disponibles a des répercussions sur notre chaîne d'approvisionnement partout au pays. Je ne sais pas si vous pourriez nous donner une idée du nombre de conteneurs utilisés chaque année par vos organisations respectives. Êtes-vous mieux à même de savoir de combien de conteneurs vous avez besoin?

Peut-être M. Al-Katib peut-il répondre en premier.

M. Murad Al-Katib: Nous sommes l'un des plus importants utilisateurs de conteneurs au pays. Notre entreprise canadienne expédie de 25 000 à 35 000 conteneurs par année. Cela nous place sans doute parmi les 10 principaux utilisateurs au Canada.

Nous nous trouvons toutefois dans l'obligation de revoir le fonctionnement de nos chaînes d'approvisionnement. Des marchandises qui auraient pu remplir quelque 20 000 conteneurs supplémentaires sont maintenant plutôt transportées par vraquiers via le port de Vancouver parce qu'il n'y a pas suffisamment de conteneurs disponibles. Nous pourrions ainsi utiliser aux environs de 50 000 conteneurs au total, mais nous sommes limités à 30 000.

M. Mark Hemmes: J'ai fait un calcul rapide. Ce serait environ 346 000 conteneurs équivalents-EVT par année pour les céréales seulement.

M. Wilson Miao: Merci.

Est-ce que M. Negad voudrait nous dire ce qu'il en est de son côté également?

M. Masoud Negad: Certainement. Nous sommes une entreprise familiale ayant ouvert une petite chaîne de magasins à l'échelle régionale, et nous utilisons moins de 1 000 conteneurs par année. C'est surtout la hausse des tarifs qui nous touche.

J'aimerais en profiter pour apporter une précision. En me fondant sur des données publiées hier, j'ai parlé tout à l'heure de la différence entre le port de Seattle et celui de Vancouver. Cet écart n'est pas toujours aussi marqué. Lorsque nous avons étudié la question en février, la différence était de 30 %. C'était 30 % moins cher aux États-Unis qu'au Canada. La situation a toutefois évolué du fait que les volumes ont diminué et que les ports des États-Unis accueillent un plus grand nombre de navires qui devaient s'y rendre de toute manière. Les Américains ont ainsi décidé d'abaisser radicalement leurs tarifs pour damer totalement le pion aux ports canadiens. Je tenais à le préciser.

• (1410)

M. Wilson Miao: Merci beaucoup de cette information.

J'ai eu l'occasion de parler à l'administration portuaire de Vancouver il y a deux ou trois mois. Je crois comprendre qu'elle a également des projets d'expansion sur la côte Ouest, l'un d'entre eux étant le projet du terminal 2 à Roberts Bank.

Je ne suis pas certain de l'exactitude de l'information, mais le terminal de Prince Rupert ne peut recevoir des conteneurs de 40 pieds, de sorte que la plupart de ces gros conteneurs arrivent par le port de Vancouver et sont déchargés sur la côte Ouest et acheminés vers d'autres régions du Canada.

Compte tenu des limites liées aux conteneurs — et la plupart du temps, les conteneurs entrent au Canada —, est-ce que vos entreprises constatent que des conteneurs vides sont expédiés immédiatement après avoir été déchargés en raison de la forte demande de conteneurs dans le monde?

Peut-être que M. Al-Katib peut commencer.

M. Murad Al-Katib: Je peux commencer.

Je crois que vous n'avez pas une bonne compréhension de la situation des conteneurs de 40 pieds à Prince Rupert. Le terminal de Prince Rupert peut accueillir des conteneurs de 40 pieds, mais nous avons constaté une hausse très importante du nombre de conteneurs vides qui étaient réexpédiés, non seulement directement du port, mais aussi de terminaux intérieurs. Ils étaient vides et il n'y avait pas d'arrêt nulle part. Cela s'explique en partie par les tarifs en Asie. Les conteneurs étaient renvoyés vides, et ils obtenaient 30 000 \$ par conteneur pour le retour. Donc, ils ont décidé de ne pas les laisser rester ici.

Nous voyons que les choses se calment maintenant à cet égard. Les affaires deviennent de plus en plus difficiles pour les entreprises de transport maritime, et elles prennent maintenant tout le volume qu'elles peuvent obtenir, ce qui est une bonne nouvelle pour le Canada.

M. Wilson Miao: Merci.

Allez-y, monsieur Negad.

M. Masoud Negad: Dans notre cas, en fait, le retour des conteneurs à Brampton pose un problème en raison de la congestion. Comme je l'ai mentionné plus tôt, il y a de la congestion à Brampton dans les gares de triage. Ils en ont ajouté, ce qui cause un gros problème. Les entreprises de factage ne peuvent pas faire le déchargement assez rapidement, alors elles doivent attendre jusqu'à ce qu'elles puissent déposer leurs conteneurs vides.

Nous avons nous aussi un gros problème en ce qui concerne les conteneurs vides. Leur retour ne se fait pas assez rapidement.

M. Wilson Miao: Merci.

Allez-y, monsieur Hemmes.

La présidente: Soyez bref, monsieur.

M. Mark Hemmes: Je le renvoie à la figure 3 du document que j'ai présenté. Elle contient des données sur les mouvements de conteneurs vides à partir du port de Vancouver.

M. Wilson Miao: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous avons fait deux tours. Le Comité souhaite-t-il en faire un autre? Est-ce que des membres du Comité ont des questions importantes à poser aux témoins?

M. Randy Hoback: Je pense que c'est bon, madame la présidente.

La présidente: C'est bon pour tout le monde. D'accord. Merci beaucoup.

Merci beaucoup aux témoins. Ce sont des renseignements très précieux dont nous tiendrons compte quand nous nous pencherons sur les solutions que le Comité pourrait recommander.

Nous allons passer à huis clos. Je vais suspendre la séance pour, je l'espère, deux minutes seulement, et nous pourrions ensuite nous occuper des travaux du Comité.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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>