
Association nationale des engraisseurs de bovins – Mémoire
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des
collectivités
Pénurie de main-d'œuvre anticipée dans le secteur canadien des
transports

4 novembre 2022

Au nom de l'Association nationale des engraisseurs de bovins, j'ai le plaisir de présenter le présent mémoire au Comité pour qu'il l'examine dans le cadre de son étude sur la « Pénurie de main-d'œuvre anticipée dans le secteur des transports au Canada ».

Qu'est-ce que l'Association nationale des engraisseurs de bovins?

L'Association nationale des engraisseurs de bovins est l'organisme porte-parole des engraisseurs de bovins du Canada. Nous travaillons à l'amélioration de la croissance, de la durabilité et de la compétitivité du secteur du bœuf au Canada afin d'offrir aux Canadiennes et aux Canadiens un approvisionnement en bœuf sûr, de haute qualité et accessible.

Les engraisseurs de bovins sont un élément essentiel de la chaîne de valeur de la viande bovine. Les parcs d'engraissement reçoivent le bétail des exploitations vache-veau lorsque l'animal pèse entre 600 et 800 livres et le nourrissent selon un régime à haute teneur en énergie pour favoriser la prise de poids. Lorsque les bovins atteignent un poids de 1 200 à 1 400 livres, ils sont envoyés à la transformation.

Les agriculteurs canadiens font concurrence à l'échelle mondiale et ils ont besoin que les gouvernements maintiennent un environnement commercial propice à la réussite. L'accès à la main-d'œuvre et la solidité des infrastructures de transport du

Canada doivent être comparables à ceux de nos concurrents internationaux.

Quels sont les défis liés à la main-d'œuvre affectée au transport pour le secteur agricole?

Les chaînes d'approvisionnement agricoles subissent d'énormes pressions, ce qui nuit à la sécurité alimentaire nationale.

L'accès à des transports fiables est l'un des plus grands défis du secteur agricole. La pénurie de main-d'œuvre est chronique et grave et rend extrêmement difficiles le maintien des niveaux actuels de production de viande bovine et la croissance de nos exportations internationales.

Il est important de comprendre la nature unique du transport d'animaux vivants. Les bovins traversent quotidiennement la frontière entre les États-Unis et le Canada. De jeunes bovins viennent des États-Unis pour approvisionner nos exploitations, et, à terme, les bovins sont exportés vers les États-Unis pour y être transformés. Au Canada, des camionneurs sont nécessaires pour transporter le bétail à destination et à partir des fermes et des usines de transformation, mais également pour l'enlèvement du fumier et pour le transport des aliments et des fournitures.

Ces conducteurs doivent suivre une formation spécialisée pour transporter du bétail, car le bien-être des animaux est de la plus haute importance. Les conducteurs doivent se conformer aux règlements de l'Agence canadienne d'inspection des aliments en matière de transport d'animaux, ainsi qu'aux règles de conduite sécuritaire en ce qui concerne les dispositifs de consignation électronique (DCE).

Compte tenu de la pénurie générale de camionneurs au Canada, les nouveaux venus potentiels dans le secteur du transport sont plus susceptibles de rechercher des possibilités de camionnage sans exigences supplémentaires pour le transport du bétail.

En plus de promouvoir les possibilités d'emploi dans le secteur du camionnage auprès des Canadiennes et des Canadiens et de subventionner la formation, le gouvernement fédéral doit également se pencher sur la solution que représente l'immigration. Par exemple, la conduite de camions devrait devenir un métier, doté de son propre code national des professions. L'ampleur de la formation et les coûts

requis pour devenir conducteur de camion autorisé sont importants, comme c'est le cas pour d'autres métiers également. Le fait de désigner la conduite de camions comme un métier permettrait de mieux appliquer les règles d'immigration actuelles et futures à l'industrie du camionnage, une industrie dont la main-d'œuvre est essentielle à l'agriculture en général et à notre secteur en particulier.

Les engraisseurs de bétail comptent également sur une main-d'œuvre fiable et prévisible pour soutenir le transport ferroviaire. Ceux de l'Ouest canadien dépendent, dans une large mesure, d'une seule entreprise, soit CP Rail. En Alberta, au moment de la grève du CP au début de l'année, l'approvisionnement en céréales fourragères n'était fourni qu'une ou deux fois chaque deux semaines, ce qui a suscité de graves inquiétudes quant à l'alimentation des animaux. Heureusement, la grève n'a pas duré longtemps. Toutefois, elle a mis en évidence notre extrême dépendance à l'égard du CP. De plus, bien que nous reconnaissons le droit de grève des Canadiennes et des Canadiens, lorsque le transport ferroviaire est un monopole et que le bien-être des animaux est en jeu, le gouvernement du Canada doit déclarer le transport ferroviaire comme un service essentiel afin de garantir la présence de la main-d'œuvre nécessaire pour assurer l'approvisionnement en aliments pour animaux.

Autres défis en matière de transport

L'augmentation des coûts de transport est également à noter. Le coût des aliments pour animaux est à son plus haut niveau historique, sans compter l'augmentation des coûts de transport. L'augmentation du coût du carburant, combinée au prix actuel du carbone, signifie que le camionnage n'est plus une option viable dans certaines régions. La situation ne fera qu'empirer avec l'augmentation des taux. Enfin, la nature rurale de l'industrie exige un entretien approprié des routes et ponts ruraux, mais les municipalités locales ont du mal à trouver des fonds.

L'impact combiné de tous ces enjeux se fait ressentir sous forme de coûts de production plus élevés, de pertes de production, de pertes de ventes, d'une baisse des revenus et de la diminution des investissements. Globalement, il en résulte une industrie moins compétitive.

Recommandations

- Il convient d'accorder une attention immédiate à la pénurie croissante de chauffeurs dans l'industrie du camionnage, en tenant particulièrement compte des besoins spécialisés du secteur de l'élevage.

- Le gouvernement devrait promouvoir, subventionner et rationaliser une voie d'accès efficace pour que les Canadiennes et les Canadiens puissent entrer dans l'industrie du camionnage afin de répondre aux besoins en matière de transport du bétail.
- Le gouvernement devrait faire de la conduite de camions un métier doté de son propre code national des professions, afin de permettre au système d'immigration du Canada de jouer un rôle plus important en apportant une solution significative et durable aux problèmes de main-d'œuvre.
- Le service ferroviaire fonctionne comme un monopole dans l'Ouest. En l'absence d'alternative, le chemin de fer devrait être désigné comme un service essentiel.
- Les réglementations comme celles qui concernent les dispositifs de consignation électronique (DCE) doivent tenir compte des circonstances uniques du transport du bétail et s'harmoniser aux réglementations qui régissent les pauses pour le bétail pendant le transport, ce qui donnera lieu à une approche fondée sur le bon sens pour les camionneurs de bétail. Il est également impératif que les exigences canadiennes relatives aux DCE soient harmonisées sur celles des États-Unis afin de garantir la compétitivité du Canada.
- L'augmentation des coûts de transport et le manque de main-d'œuvre doivent être pris en compte afin que le gouvernement ne place pas son industrie dans une situation de désavantage concurrentiel par rapport à nos concurrents.
- Au-delà des services à large bande en milieu rural, l'agriculture a désespérément besoin d'investissements essentiels dans les biens économiques durables comme les routes, les ponts, les réseaux de transport locaux et l'amélioration des installations et des infrastructures de transfert et d'entreposage ferroviaires. Cela créera un environnement de travail positif pour le secteur du transport routier.