



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

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

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 011**

Le jeudi 31 mars 2022

---

Président : M. Peter Schiefke





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

Le jeudi 31 mars 2022

• (1545)

[Français]

**Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)):** J'ouvre maintenant la séance.

Je vous souhaite la bienvenue à la réunion n° 11 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le lundi 31 janvier dernier, le Comité se réunit pour étudier l'état de la chaîne d'approvisionnement du Canada.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté jeudi 25 novembre 2021. Les députés peuvent participer en personne ou au moyen de l'application Zoom.

Compte tenu de la directive du Bureau de régie interne du 10 mars 2022, tous ceux qui participent à la réunion en personne doivent porter un masque, sauf les députés lorsqu'ils sont assis à leur place pendant les délibérations parlementaires.

[Traduction]

Je vais formuler quelques observations à l'intention de nos témoins et des membres du Comité.

Veillez attendre que je vous donne la parole en citant votre nom avant de parler. Si vous participez par vidéoconférence, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour activer votre micro et pour le couper ensuite. En ce qui a trait à l'interprétation, pour ceux qui utilisent Zoom, vous avez le choix au bas de votre écran entre l'anglais ou le français. Pour ceux qui sont dans la salle, vous pouvez utiliser l'oreillette, comme vous le savez, et sélectionner le canal désiré.

Je rappelle à tous que vous devez adresser vos remarques à la présidence. J'invite les députés qui sont dans la salle à lever la main pour demander la parole, comme toujours. Ceux qui sont sur Zoom sont invités à utiliser la fonction « main levée ». Le greffier et moi allons gérer l'ordre des interventions du mieux que nous le pouvons, et nous vous remercions de votre patience et de votre compréhension à cet égard.

Chers collègues, depuis le début de la pandémie de COVID-19, l'économie canadienne souffre, comme vous le savez, à cause de perturbations dans la chaîne d'approvisionnement mondiale. Cette situation n'a été qu'exacerbée par les récentes catastrophes naturelles, y compris les incendies de forêt et les inondations en Colombie-Britannique. Bien que la chaîne d'approvisionnement du Canada demeure solide, ces défis ont mis au jour certaines vulnérabilités et certains aspects pour améliorer la résilience et l'efficacité. C'est pourquoi l'étude que nous entreprenons aujourd'hui est si importante pour les Canadiens.

Au nom des membres du Comité, je remercie les premiers témoins de cette étude qui comparaissent aujourd'hui. Nous allons accueillir la Canadian Canola Growers Association, représentée par Dave Carey, vice-président, Relations avec le gouvernement et l'industrie, et Steve Pratte, gestionnaire, Élaboration des politiques. Nous accueillons également Guy Millette, président du conseil d'administration de l'Association canadienne de la distribution de fruits et légumes, et Ron Lemaire, président. Nous accueillons également Christian Alan Buhagiar, président-directeur général de Chaîne d'approvisionnement Canada.

Nous allons maintenant entendre la déclaration préliminaire de la Canadian Canola Growers Association. Vous avez cinq minutes, monsieur.

Je vous en prie, vous avez la parole.

**M. Dave Carey (vice-président, Relations avec le gouvernement et l'industrie, Canadian Canola Growers Association):** Merci, monsieur le président, d'avoir invité la Canadian Canola Growers Association à s'exprimer dans le cadre de votre étude sur l'état de la chaîne d'approvisionnement au Canada. Je suis accompagné hui de mon collègue, Steve Pratte, gestionnaire principal, Politique sur le transport et les biocarburants. Je partagerai avec lui notre temps de présentation.

La CCGA est une association nationale dirigée par un conseil d'administration d'agriculteurs qui représente les 43 000 producteurs de canola du Canada.

Le Canada produit habituellement 20 millions de tonnes de canola par année et en exporte 90 % sous trois formes, soit les graines brutes, l'huile de canola et le tourteau de canola. Ces produits sont exportés dans plus de 50 pays et, en 2021, ils étaient évalués à 13,7 milliards de dollars. Le Canada est le plus grand producteur et exportateur de canola au monde. Notre industrie emploie 207 000 Canadiens et injecte 29,9 milliards de dollars dans l'économie canadienne chaque année.

Pour pouvoir être exporté, le canola doit d'abord parcourir, en moyenne, 1 500 kilomètres depuis la ferme. Il n'existe pas d'autre solution que le chemin de fer pour transporter nos produits sur de longues distances à travers le continent.

Les agriculteurs s'efforcent de maximiser la quantité et la qualité de leur production chaque année. Une fois le canola récolté, ils le vendent par le biais d'un système commercial en fonction de leur plan de commercialisation, en vue d'obtenir les prix les plus élevés possible en tout temps sur notre marché mondial dynamique des produits de base.

Le transport du grain est l'un des nombreux éléments commerciaux qui influent directement sur le prix offert aux agriculteurs. En cas de problèmes dans la chaîne d'approvisionnement, le prix que les agriculteurs reçoivent pour leur récolte, pour leur grain, peut chuter et parfois même en deçà des niveaux mondiaux consentis pour les denrées de base. Dans les périodes de perturbations prolongées du transport ferroviaire, le pire des scénarios survient quand les silos à grains sont remplis à pleine capacité et que les sociétés céréaliers cessent d'accepter ou d'acheter le grain des céréaliculteurs. Cela peut se produire même lorsqu'un producteur a déjà un contrat de livraison, ce qui risque de nuire à ses liquidités nécessaires à la poursuite de ses activités.

De nos jours, la chaîne d'approvisionnement du grain repose sur la nécessité d'avoir le bon grain au bon endroit et au bon moment. Il y a beaucoup de pièces mobiles dans ce système complexe.

Je vais maintenant céder la parole à M. Pratte, monsieur le président.

• (1550)

**M. Steve Pratte (gestionnaire, Élaboration de politiques, Canadian Canola Growers Association):** Merci.

Je vais répondre à une question précise: Dans quel l'état la chaîne d'approvisionnement du Canada se trouve-t-elle?

Au cours de la campagne agricole 2021, le chemin de fer a atteint un nouveau seuil en matière de transport du grain de l'Ouest canadien, soit plus de 61 millions de tonnes. Tous les intervenants ont profité de la solide performance de la chaîne d'approvisionnement, et l'on a vu ce qu'il est possible de faire quand le système de manutention et de transport du grain fonctionne efficacement.

La campagne agricole de 2021-2022 nous a donné un autre exemple de contrastes importants des fragilités de notre chaîne d'approvisionnement agricole qui dépend du rail. Nous avons constaté deux sources distinctes de perturbations majeures: les événements météorologiques et les récents problèmes de main-d'œuvre dans le secteur du chemin de fer.

En 2021, des phénomènes météorologiques extrêmes ont paralysé la circulation le long de la principale artère ferroviaire, qui est un axe essentiel, deux fois en cinq mois dans la même région de la Colombie-Britannique. Depuis la réouverture complète de ce tronçon le 5 décembre 2021, la reprise du transport par rail est une lutte constante. La situation aurait pu être désastreuse pour l'ensemble du secteur, mais, dans une certaine mesure, les répercussions négatives sur les agriculteurs ont été atténuées par une récolte réduite de 40 % l'an dernier et un solide programme d'exportation dans les semaines ayant précédé les perturbations ferroviaires.

Cela a eu un impact majeur sur le secteur céréalier. À l'heure actuelle, 70 % du grain en vrac de l'Ouest est destiné au port de Vancouver. Cela a été rendu possible grâce aux importants investissements des exportateurs de céréales dans le port. On ne saurait sous-estimer l'importance de ce débouché d'exportation.

Le plus récent conflit de travail au CP n'a été que le dernier problème qui a mis en péril la chaîne d'approvisionnement agricole. Heureusement, la question a été réglée en quelques jours, mais les répercussions se feront toujours sentir.

Pour ce qui est de l'avenir, nous entrevoyons clairement une augmentation de la demande pour nos produits, tant au pays qu'à l'étranger. Notre pays se doit d'établir des priorités et de coordonner

une approche à l'égard des infrastructures essentielles. Il y a du travail qui se fait, mais il faut faire plus. C'est compliqué, car il arrive souvent que la propriété des tunnels, des ponts, des voies ferrées et des routes ne soit pas la même pour tous les participants à la chaîne d'approvisionnement.

Les terminaux céréaliers de la rive nord du port de Vancouver ne sont qu'un exemple. Pour accéder aux quatre terminaux céréaliers de ce secteur, l'unique voie ferrée doit franchir un tunnel et un pont levant. Cet itinéraire dessert également d'autres terminaux de marchandises en vrac. Or, il n'y a pas d'itinéraire de secours pour desservir ces terminaux en cas de perturbation du tunnel ou du pont. Quand les infrastructures essentielles à la chaîne d'approvisionnement sont en péril, c'est tout le système qui est menacé.

Nous devons revenir aux projets d'édification de la nation. Les agriculteurs canadiens et l'industrie auront besoin d'un système de transport ferroviaire efficace, non seulement pour assurer le transport des récoltes actuelles, mais aussi pour transporter celles de l'avenir, surtout quand la demande augmentera. Les agriculteurs ne seront pas en mesure de tirer parti des possibilités offertes par les accords sur le commerce sans un système ferroviaire fiable dans lequel les expéditeurs de grain et nos clients mondiaux peuvent avoir confiance.

Merci.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Carey et monsieur Pratte, pour ces observations liminaires.

Nous allons maintenant passer à l'Association canadienne de la distribution de fruits et légumes.

Je crois que vous allez partager votre temps, monsieur le président Millette et monsieur le président Lemaire. Je vous cède donc la parole.

**M. Ron Lemaire (président, Association canadienne de la distribution de fruits et légumes):** C'est effectivement ce que nous allons faire, monsieur le président.

Bonjour à vous, monsieur le président et bonjour aux distingués membres du Comité.

L'Association canadienne de la distribution de fruits et légumes représente plus de 840 entreprises qui produisent, distribuent et vendent des fruits et légumes frais au Canada. Les perturbations observées dans la chaîne d'approvisionnement continuent d'avoir une grande incidence sur notre secteur et sur l'économie canadienne.

Comme vous l'avez indiqué, je suis accompagné du président du conseil d'administration, Guy Millette, qui vous communiquera des informations de première main concernant les problèmes qu'éprouvent les membres du secteur.

Il est important de noter que bon nombre des problèmes actuels relatifs à la chaîne d'approvisionnement existaient avant la pandémie. Or, ceux-ci sont devenus incroyablement plus vastes et plus complexes au cours des deux dernières années. Tandis que nous nous apprêtons à une autre vague au Canada et ailleurs dans le monde, nous devons être certains d'avoir tiré les enseignements du passé et devons veiller à appliquer des pratiques exemplaires à l'avenir.

Des problèmes aggravés signifient que nos membres « meurent » actuellement à petit feu. Je pense aux congestions portuaires, aux retards et à l'explosion des coûts d'expédition par conteneur, aux pénuries de main-d'œuvre persistantes, de la ferme à la vente au détail, à l'augmentation importante du coût des intrants et des pénuries d'intrants, et à l'inégalité des livraisons de produits. Mon président abordera ces enjeux plus en détail dans quelques minutes, mais je tiens à préciser que ceux-ci ont tous des répercussions sur une chaîne d'approvisionnement des fruits et légumes frais qui doit composer avec un système de livraison juste-à-temps d'aliments hautement périssables. Pour notre secteur, les retards portuaires et les retards à d'autres étapes de la chaîne d'approvisionnement peuvent non seulement se traduire par des ventes perdues, mais aussi par une détérioration des aliments et du gaspillage alimentaire.

Il ne fait aucun doute que les perturbations observées dans la chaîne d'approvisionnement sont complexes et interreliées, et que les solutions le sont tout autant et nécessiteront l'implication de plusieurs ministères et organismes fédéraux ainsi qu'une collaboration avec les gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux. Afin de garantir l'adoption d'une approche pangouvernementale efficace, il est nécessaire de créer un poste de commissaire à la chaîne d'approvisionnement qui aurait le mandat et le pouvoir de réunir les parties concernées pour trouver des solutions à court et à long terme.

À court terme, il faut commencer par un mécanisme pour accorder la priorité à la circulation des marchandises essentielles et périssables. À moyen et à long terme, il faut envisager: la revitalisation de l'infrastructure portuaire; le renforcement des mesures de surveillance des normes de services portuaires; l'élargissement des programmes visant à simplifier la circulation des biens essentiels et périssables.

Les efforts que déploient les États-Unis pour réformer la réglementation des transports maritimes et garantir la concurrence et la transparence des entreprises dans cette industrie constituent aussi un important modèle pour le Canada.

Je vais maintenant donner la parole à mon président, M. Milette, qui nous exposera son point de vue sur la situation.

• (1555)

[Français]

**M. Guy Milette (président du conseil d'administration, Association canadienne de la distribution de fruits et légumes):** Bonjour à tous.

Monsieur le président, membres du Comité et monsieur Lemaire, en tant que président de l'Association canadienne de la distribution de fruits et légumes, ou ACDFL, je connais bien la portée des problèmes qui affectent la chaîne d'approvisionnement.

En tant que grossiste, importateur et exportateur canadien qui mène ses activités à partir de Montréal, je dois relever ces défis tous les jours. Alors que les sociétés de transport maritime internationales retournent de nombreux conteneurs vides en Asie et déclarent des bénéfices records, la disponibilité et le coût des conteneurs sont devenus d'énormes obstacles pour les importateurs et les exportateurs canadiens.

Au cours des deux dernières années, les coûts d'expédition des marchandises par camion ont également connu une augmentation de 50 à 80 %, à la frontière comme au pays.

Voici quelques exemples que je peux donner aux membres du Comité, selon ma propre expérience à Courchesne Larose. Entre mai et décembre 2021, pour un volume d'au moins 400 camions par semaine, nous avons enregistré une hausse de plus de 250 000 \$ par semaine des frais de transport. Depuis janvier, la hausse des prix du carburant a à elle seule ajouté plus de 200 000 \$ à ces coûts.

La méthode de gestion et de production juste-à-temps, et dont la conception et la mise en place dans l'industrie a pris plus de 10 ans, est mise à rude épreuve en raison de problèmes de logistique, d'un manque de main-d'œuvre et de nombreux retards. Cela explique également pourquoi les consommateurs se butent à des ruptures de stock très fréquentes.

On observe également dans les ports maritimes d'importants retards de chargement et de déchargement, qui compliquent la gestion de notre chaîne d'approvisionnement intégrée. Naturellement, ces enjeux ont tous une incidence sur le prix moyen des fruits et légumes frais, qui a augmenté d'au moins 16 % au cours de la dernière année seulement. Il est important de comprendre que, malgré tous les efforts que nous pouvons déployer pour éviter une augmentation des prix, nous ne pouvons pas contrôler bon nombre de facteurs liés aux diverses étapes de la chaîne d'approvisionnement.

Or, la plupart de ces fluctuations de prix se répercutent sur le prix que paie le consommateur, comme nous l'avons vu avec les chiffres sur l'inflation du prix des aliments. Je tiens à réitérer que ces problèmes ne peuvent pas être réglés par un seul ministère ou en vase clos.

L'Association canadienne de la distribution des fruits et légumes vous remercie de lui avoir donné la possibilité de participer au Sommet national sur la chaîne d'approvisionnement, en janvier dernier. Il faut absolument que de telles initiatives interministérielles se poursuivent.

Nous vous remercions de nous donner la possibilité de parler devant les membres du Comité aujourd'hui, et nous sommes impatients de répondre à vos questions, qui, nous l'espérons, seront nombreuses.

**Le président:** Merci beaucoup, messieurs Milette et Lemaire.

[Traduction]

Nous allons maintenant entendre le président-directeur général de Chaîne d'approvisionnement Canada, M. Alan Buhagiar.

Monsieur Buhagiar, vous avez la parole.

**M. Christian Buhagiar (président-directeur général, Chaîne d'approvisionnement Canada):** Merci, monsieur le président, et bonjour.

Au nom de Chaîne d'approvisionnement Canada et de ses quelque 8 000 membres, je tiens d'abord à remercier le Comité de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à lui aujourd'hui.

Au cours des deux dernières années, la crise de la COVID-19 a démontré, à quel point nos chaînes d'approvisionnement peuvent être vulnérables. Les perturbations créent de réels défis dans la vie quotidienne des Canadiens. Les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement alimentent l'inflation, et la résolution des problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement mondiale aiderait à contrer l'inflation, mais ces problèmes sont complexes et multidimensionnels. Les interruptions de travail et les défis liés à la production, à l'approvisionnement et au transport ont tous été sources de difficultés et de perturbations, notamment à cause de l'augmentation de la demande dans certains secteurs.

Je souhaite prendre un moment pour souligner le travail acharné des professionnels de la chaîne d'approvisionnement et l'approche novatrice que beaucoup ont adoptée au cours des dernières années. Ils ont relevé le défi et ont veillé à ce que les Canadiens soient approvisionnés et soutenus grâce à de grands efforts. J'ai constaté l'innovation à l'œuvre. Chaque jour, j'ai pu constater la collaboration et le travail acharné de ces gens.

Toutefois, les perturbations sont réelles et elles vont continuer de poser problème à l'avenir. Comme mes collègues l'ont dit, les chaînes d'approvisionnement sont des systèmes multifactoriels complexes qui ont un effet important en aval, ce qui signifie que, même lorsque les choses s'améliorent, les défis sont loin d'être surmontés. Nous sommes heureux que le gouvernement du Canada ait décidé de créer un groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement chargé de formuler des recommandations sur des mesures à court et à long terme. À Chaîne d'approvisionnement Canada, nous avons hâte de jouer un rôle au sein du groupe de travail.

La COVID-19 a révélé et mis en exergue des faiblesses qui existaient déjà dans le système. Mon collègue l'a souligné plus tôt. Les problèmes de production, d'approvisionnement, de main-d'œuvre et de transport ont entraîné de nombreuses interruptions et pénuries. Il est essentiel que le Canada devienne plus autonome, qu'il dispose d'une plus grande capacité interne et de systèmes à même de favoriser la collaboration pour relever ces défis. On peut, par exemple, imaginer une administration portuaire en mesure de s'intégrer plus facilement au transport ferroviaire et maritime pour augmenter ou diminuer rapidement sa capacité selon les besoins. Cela permettrait certainement d'aplanir considérablement la chaîne.

La pandémie de COVID-19 a entraîné des changements dans la demande des consommateurs, une congestion importante dans divers ports du Canada et, comme nous l'avons entendu, une hausse des tarifs des conteneurs. Aujourd'hui, quelque 12 % de la capacité mondiale des navires océaniques n'est pas disponible en raison de retards. Avant la pandémie, ce taux était normalement de 2 %.

L'infrastructure existante est également une préoccupation majeure. Le Canada doit mettre l'accent sur l'augmentation de la capacité et de l'extensibilité de ses portes d'entrée et de ses ports pour veiller à ce que nos chaînes d'approvisionnement demeurent saines et prêtes pour les répercussions futures. La modernisation et la numérisation, y compris l'automatisation de certaines fonctions de l'infrastructure existante, aideront à faire en sorte que les travailleurs de l'industrie aient la capacité de transporter les marchandises de façon plus efficace et responsable. Cela suppose une refonte majeure, mais nous croyons qu'elle est essentielle.

L'infrastructure de nos cinq principales portes d'entrée est sollicitée à pleine capacité. La modernisation de l'infrastructure portuaire crée un lourd fardeau financier et exige souvent un processus interminable, qui dissuade généralement le secteur privé d'apporter les

améliorations nécessaires. Il sera utile pour le gouvernement de travailler avec le secteur privé afin de faire en sorte que les infrastructures soient modernisées et à la hauteur de la demande. Cela permettra de réduire les temps d'immobilisation à quai, ce qui aura pour effet de lisser le fonctionnement de toute la chaîne et de réduire les goulots d'étranglement. Une chaîne d'approvisionnement harmonieuse et fiable permet d'assurer la prévisibilité du commerce transfrontalier entre le Canada et ses partenaires. Il est essentiel que les gouvernements et les chefs de file de l'industrie s'affairent à améliorer les systèmes logistiques partout au Canada afin de permettre une approche plus interconnectée et collaborative.

Les solutions de chaîne d'approvisionnement ne peuvent pas être mises en œuvre par le biais d'une approche isolée. Mon collègue Ron a parlé d'une approche pangouvernementale. Je crois qu'une telle approche est nécessaire entre tous les ordres de gouvernement afin de parvenir à régler les difficultés auxquelles sont confrontés les différents secteurs de la chaîne d'approvisionnement. L'interdépendance des chaînes d'approvisionnement au Canada nécessitera une stratégie nationale ambitieuse consistant à relever les défis auxquels se heurtent les divers secteurs.

Merci, monsieur le président. Comme mes collègues l'ont fait remarquer, je serai heureux de répondre aux questions des membres du Comité.

• (1600)

**Le président:** Merci beaucoup pour votre déclaration préliminaire, monsieur Buhagiar.

Nous allons commencer la série de questions aujourd'hui avec le député Muys.

Monsieur Muys, vous avez la parole. Vous avez six minutes.

**M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins d'avoir pris le temps de venir nous faire part de leurs points de vue.

Ma première question s'adresse à nos amis de la Canola Growers Association.

Vous avez souligné certaines préoccupations ainsi que des défis et vous avez indiqué que la récolte de l'an dernier avait diminué de 40 % par rapport à la normale. À l'approche de la prochaine saison, sachant qu'il s'agit d'une partie importante de l'économie de l'Ouest canadien et que la chaîne d'approvisionnement est très perturbée, à quel point les producteurs de canola s'inquiètent-ils pour leur capacité d'expédier leurs produits à la fin de la saison?

**M. Dave Carey:** Je peux commencer. Merci pour cette question, monsieur le président.

Je crois qu'à l'approche des semailles, ils ressentent un certain optimisme, mais ils sont aussi très inquiets, car ces perturbations ont un effet de ricochet.

M. Pratte a fait allusion à la panne d'électricité dans la région du canyon du Fraser, en Colombie-Britannique. Nous en ressentons encore les répercussions. En fin de compte, même si le Canada contrôle environ 60 % du commerce mondial du canola, le marché mondial est féroce. Nous craignons que les retards nuisent à la réputation du Canada, qui est considéré comme un fournisseur fiable de canola ou d'oléagineux. Ce serait catastrophique. Nos marchés dépendent vraiment de nous.

Monsieur Pratte, voulez-vous ajouter quelque chose?

• (1605)

**M. Steve Pratte:** Très rapidement. En effet, les agriculteurs y vont d'une année à la suivante. L'an dernier, c'est l'an dernier. J'espère que tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement et toutes les parties en ont tiré des leçons. Nous avons hâte que la neige fonde pour pouvoir ensemençer. J'espère que toutes les parties accroîtront leurs activités en vue de l'an prochain.

**M. Dan Muys:** Merci. Vous avez parlé de la nécessité de renforcer les capacités pour répondre à la demande croissante.

Pourrions-nous le faire assez rapidement pour ne pas perdre la part de marché dont vous venez de parler, puisque le marché mondial est si concurrentiel et que la récolte canadienne actuelle rappelle beaucoup la culture « cendrillon »?

**M. Steve Pratte:** Dans le secteur des céréales, nous considérons la côte Ouest, et Vancouver en particulier, comme le principal point de sortie vers le monde. Presque tous les biens immobiliers qui s'y trouvent sont maintenant comptabilisés et occupés. Les expéditeurs de notre produit s'efforcent d'optimiser leur empreinte au port. Ils doivent pour cela améliorer les chargeuses et les décharges, perfectionner l'arrivée des wagons, faire toutes sortes de choses comme cela. Ils s'efforcent d'utiliser le mieux possible les infrastructures existantes, parce qu'il ne reste plus de biens immobiliers pour construire de nouvelles installations. Ils doivent investir dans les installations existantes.

**M. Dan Muys:** Merci.

J'ai une question pour l'Association canadienne de la distribution de fruits et légumes.

En novembre, vous avez lancé un appel à l'action urgent dans une lettre au premier ministre et à 12 ministres. Dans le résumé que j'ai lu, vous mentionnez six défis. Nous avons entendu l'explication de certains d'entre eux, dont le coût du transport par conteneurs, qui est exponentiel, ainsi que la congestion portuaire pour le secteur des fruits et légumes frais.

J'ai participé à une réunion virtuelle avec des membres de votre association en janvier, et ils ont parlé d'un conteneur de fruits qui avaient pourri avant même de pouvoir sortir du port de Vancouver.

Quatre mois plus tard, le premier ministre et les ministres vous ont-ils répondu? Sommes-nous en meilleure posture? Notre situation a-t-elle empiré? Où en sont les choses?

**M. Ron Lemaire:** Je peux répondre en premier. Merci, monsieur Muys.

Nous constatons des changements, lentement, mais sûrement. Nous avons entendu les réactions du gouvernement et nous avons participé aux tables rondes sur les questions liées à la chaîne d'approvisionnement afin d'y présenter les commentaires des agriculteurs. Mme Koutrakis coprésidait cette séance — c'est un plaisir de vous revoir — avec M. Francis Drouin.

Nous constatons cependant le besoin d'apporter des changements fondamentaux dans la chaîne d'approvisionnement. La main-d'œuvre en demeure l'un de ces éléments de base. De plus, nous faisons face, comme je l'ai dit, à des problèmes qui aggravent la situation. Mon collègue, M. Buhagiar, a parlé de l'indisponibilité de 12 % des conteneurs d'expédition en soulignant que cette difficulté se ressent dans le monde entier.

Cette difficulté nous concerne aussi. Nous pouvons chercher à améliorer nos ports, mais il est extrêmement difficile de veiller à ce que tout le système fonctionne comme une symphonie. Tous ses composants doivent fonctionner harmonieusement. Lorsqu'un de ces composants tombe en ruine — qu'il s'agisse d'un camion, d'un train, d'un conteneur ou de la main-d'œuvre qui s'en occupe —, on commence à entendre de fausses notes dans cette symphonie. Voilà où nous en sommes. Les instruments qui produisent la symphonie sont mal accordés. Il faut les accorder. Pour ce faire, nous devons examiner certains outils cruciaux.

Je dirais que la réputation du Canada est en jeu. Nous devons montrer au marché mondial que nous sommes prêts à faire des affaires et que nous mettons en place des outils et des tactiques pour régler les problèmes à l'intérieur de nos propres frontières. Nous devons reconnaître certains des autres leviers qui existent à l'échelle mondiale et les utiliser efficacement.

Je peux céder la parole à mon président, parce qu'il vit cela quotidiennement.

**M. Guy Milette:** Oui, absolument, et c'est un défi constant. L'industrie des fruits et légumes a une faiblesse que beaucoup d'autres produits alimentaires n'ont pas, la grande périssabilité de ses produits. Malheureusement, les principales compagnies maritimes ne sont pas canadiennes. Ce sont des entreprises étrangères qui ne suivent pas nos règles. Elles suivent leurs propres règles. Il y a quelques mois, elles ont envoyé à la plupart de leurs clients un avis soulignant qu'elles ne se tiendraient aucunement responsables des retards.

Auparavant, un conteneur arrivait d'Amérique du Sud en 20 ou 21 jours, et il lui faut maintenant de 40 à 42 jours. Si les transporteurs respectent la température requise dans le contenant, ils n'assumeront aucune responsabilité pour le retard, mais lorsqu'on expédie des agrumes dont la durée de conservation est d'environ six semaines, le produit arrive chez nous en fin de vie. Personne n'est responsable. L'expéditeur ne l'est pas plus que le transporteur. C'est donc l'importateur canadien qui doit assumer cette responsabilité. Il lui en coûte des centaines de milliers de dollars pour un produit gaspillé qui lui arrive en fin de vie.

• (1610)

[Français]

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

[Traduction]

Merci beaucoup, monsieur Muys.

Nous passons maintenant la parole à M. Rogers.

Monsieur Rogers, vous avez six minutes. À vous la parole.

**M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.):** Merci, monsieur le président.

J'aimerais également souhaiter la bienvenue à tous nos invités d'aujourd'hui.

Ce sujet a certainement suscité beaucoup de discussions et de préoccupations, surtout depuis les perturbations causées par la pandémie. Avec les changements climatiques, les urgences, les dommages causés par les tempêtes et d'autres facteurs indépendants de notre volonté dans certains cas, la chaîne d'approvisionnement a été durement touchée au cours de ces dernières années.

Monsieur Buhagiar, vous pourriez peut-être nous parler de ce que vous considérez comme les plus graves difficultés structurelles auxquelles fait face notre chaîne d'approvisionnement.

**M. Christian Buhagiar:** Monsieur le président, je remercie le député pour cette question. Ma réponse posera une base à cette discussion.

Tout d'abord, il faut que les députés comprennent que cette perturbation de la chaîne d'approvisionnement n'a rien de nouveau. Elle se manifestait auparavant, et les professionnels devaient composer avec elle. Le problème réside dans le fait que la chaîne comporte trop de maillons défaillants. Si je réponds à cette question en suggérant certains maillons à renforcer, et ce dont nous parlons à nos membres... Ce n'est pas facile. Il y aura toujours dans la chaîne d'approvisionnement des gens capables de gérer les perturbations, mais les changements à apporter pour renforcer notre résilience sont plus fondamentaux et plus importants et ils nécessiteront des investissements plus importants.

Permettez-moi de vous en brosser le tableau.

Aujourd'hui, la visibilité qu'ont les entreprises de leur chaîne d'approvisionnement est différente. Les entreprises bien établies qui en ont les ressources sont en mesure de voir ce que nous appelons des fournisseurs de niveau un, de niveau deux ou de niveau trois. Imaginez que la chaîne comporte des fournisseurs de premier niveau. Le deuxième niveau approvisionne ces fournisseurs. En aval, il peut y avoir plusieurs autres niveaux selon la complexité de l'entreprise. De nombreuses sociétés canadiennes — je le répète, ces défis ne sont pas propres au Canada — n'ont la capacité de voir que le premier niveau, et peut-être le deuxième. Elles n'ont aucune visibilité en aval pour comprendre exactement d'où viennent leurs produits.

Récemment, avec l'invasion russe de l'Ukraine, nous avons sondé nos membres et leur avons demandé s'ils estimaient avoir la visibilité nécessaire pour s'adapter à cette situation géopolitique. Seulement 14 % pensaient avoir la visibilité nécessaire. Un certain nombre d'entre eux ne savaient même pas qu'ils avaient des fournisseurs en Russie ou en Ukraine, parce qu'il s'agissait de fournisseurs de deuxième, de troisième ou de quatrième niveau. La visibilité — la transparence de la chaîne d'approvisionnement — sera essentielle à l'avenir. Il ne sera pas facile de régler ce problème.

L'autre changement concerne l'automatisation. Certains niveaux de la chaîne automatisent très bien. Par exemple, les entrepôts avec automatisation robotisée font un excellent travail. Vous verrez une automatisation incroyable dans tous les centres de distribution, mais si vous allez dans l'un de nos ports, vous ne verrez pas le même niveau d'automatisation. On y exécute encore certaines tâches manuellement et sur papier. Bien sûr, la capacité d'automatiser ne s'applique pas à un seul aspect de la chaîne d'approvisionnement. Il est bon qu'un entrepôt soit entièrement automatisé, mais si les produits ne s'y rendent pas parce qu'il n'y a pas d'automatisation ailleurs, alors de nouveau, le système tombe en panne.

La visibilité, la transparence, l'automatisation et, bien sûr, les investissements dans les infrastructures sont des aspects fondamentaux, selon nous. Comme je l'ai dit, il ne sera pas facile, rapide ou bon marché de les améliorer. Il faudra que beaucoup de gens au sein de la chaîne d'approvisionnement changent de mentalité. Toutefois, ces améliorations seront nécessaires si nous voulons vraiment renforcer notre résilience.

• (1615)

**M. Churence Rogers:** Merci.

Votre réponse est excellente. Je vous dirai que j'ai beaucoup aimé votre exposé et les commentaires que vous avez formulés en réponse aux questions.

Monsieur Lemaire, vous avez parlé des défis qui existaient avant la pandémie. Pouvez-vous nous en dire davantage sur les solutions possibles? Comment pouvons-nous améliorer l'efficacité de notre chaîne d'approvisionnement?

**M. Ron Lemaire:** Je vais revenir à l'automatisation. Je pense qu'elle offre des solutions, mais j'aimerais reprendre la question de la main-d'œuvre.

Nous devons établir une politique d'immigration efficace qui nous permettra d'attirer la main-d'œuvre qu'il nous faut. Il pourrait s'agir de camionneurs. Il pourrait s'agir d'autres travailleurs qualifiés pour les entrepôts. À l'heure actuelle, il nous manque 26 % d'espace d'entrepôt dans toute la chaîne d'approvisionnement. Avec l'absentéisme, si une autre vague survient, nous subirons d'énormes répercussions.

L'automatisation nous aidera beaucoup, mais en fin de compte, nos entreprises dépendent des travailleurs. Nous devons trouver un moyen d'introduire partout au pays plus de camionneurs dans le système. Nous n'utilisons pas beaucoup nos voies ferroviaires, mais lorsqu'un chemin de fer s'arrête, comme nous l'avons vu récemment lors de la menace de grève, tout le monde se précipite sur le camionnage. Tout d'un coup, cette industrie se trouve plus occupée que jamais.

Nous devons établir une collaboration avec les provinces sur l'obtention des permis, sur l'assurance et sur d'autres possibilités d'attirer de nouveaux camionneurs, de les trouver partout dans le monde, si possible, ainsi qu'au Canada et d'essayer d'améliorer ces composants du système.

Je suis désolé de souligner cela, mais nous devons examiner les problèmes individuellement, puis les raccorder pour attaquer l'ensemble du problème afin d'éviter les cloisonnements.

[Français]

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

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

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

Ma première question va s'adresser à M. Pratte ou M. Carey.

Il y a quelque temps, une grève au CN a beaucoup fait jaser et a mené à une pénurie de propane au Québec. Si cela a touché nos agriculteurs du Québec, je présume que les gens de l'Ouest canadien ont aussi été touchés.

D'une part, pensez-vous qu'une telle situation pourrait se reproduire, compte tenu des difficultés qu'on voit un peu partout actuellement sur le plan de l'approvisionnement?

D'autre part, y a-t-il des façons de se prémunir contre cela, que ce soit en anticipant, par exemple, certaines pénuries ou certains problèmes d'approvisionnement, ou bien en adaptant nos façons de faire en conséquence?



[Traduction]

**M. Dave Carey:** Je peux commencer à répondre, puis je demanderai à M. Pratte de vous donner les détails.

M. Pratte me corrigera si je me trompe, mais ces 10 dernières années, l'une de nos sociétés ferroviaires nationales s'est heurtée à un problème de main-d'œuvre chaque année. Cela ne comprend pas les barrages routiers, les catastrophes naturelles et le bris des voies, alors oui, ce problème devient très inquiétant. Je crois que le CN pourrait faire face à des perturbations plus tard cette année, mais je vais demander à M. Pratte de vous donner les détails.

C'est préoccupant, et je pense que nous avons besoin d'une vision, de leadership et d'une stratégie. Ces choses relèvent en partie du sommet ministériel sur la chaîne d'approvisionnement, qui a eu lieu plus tôt cette année et auquel nous avons participé, et à des comités comme le vôtre qui se penchent sur ce sujet pour en faire une priorité sans que leur vision ne soit liée aux cycles électoraux. Nous avons besoin de visions sur 5, 10, 20 et 50 ans pour nos infrastructures au Canada.

Pour ce qui est des détails, je vais peut-être demander à M. Pratte de nous parler brièvement de ce problème du CN, qui nous préoccupe beaucoup.

**M. Steve Pratte:** Très brièvement, les chemins de fer ont de multiples syndicats qui négocient des ententes avec les employeurs. Il y en a toute une liste. Les parties intéressées comme nous ou comme vous sont en mesure de savoir quand quand elles doivent se renouveler.

Ces conventions collectives jouissent d'une vaste protection juridique, et c'est inquiétant, mais c'est un problème que le gouvernement pourrait régler. C'est l'un des aspects de la visibilité face à nos clients de l'étranger. Ils comprennent les phénomènes de force majeure et les catastrophes naturelles et autres, mais ils comprennent mal les problèmes de main-d'œuvre récurrents qui se répercutent sur toute la chaîne d'approvisionnement.

• (1620)

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci.

Vous avez aussi fait allusion à des événements tels que le blocage qui a eu lieu dans l'Ouest, qui a été organisé par des nations autochtones. On pourrait penser à la possibilité d'un cataclysme naturel. On a l'impression qu'il peut se produire quand même beaucoup de choses dans la chaîne d'approvisionnement.

Qu'est-ce qui fait qu'on le réalise davantage aujourd'hui, alors que ce sont tous des problèmes ou, du moins, des risques, qui ont toujours existé?

[Traduction]

**M. Dave Carey:** À mon avis, ces risques existent depuis toujours. Ils ont certainement été aggravés par la COVID et par les autres événements dont nous avons discuté.

Je pense aussi que dans notre industrie, ces problèmes sont liés à notre capacité actuelle. Dans l'industrie du canola, nous cherchons à intensifier la production, à produire davantage sur la même superficie de terre en utilisant moins d'intrants. La vision de notre industrie — n'oubliez pas que notre produit se situe parmi les principaux produits agricoles du Canada — est de transporter plus de produits. La demande est supérieure à ce que nous pouvons vraiment fournir. Notre préoccupation est le fait que nous cherchons à intensifier et à

accroître notre production malgré les perturbations que causent nos niveaux de production actuels, et cela exacerbera davantage le système.

Je pense que les événements comme la COVID ont accru la visibilité de ces problèmes, mais ces préoccupations sont constantes, comme l'ont dit mes collègues de Chaîne d'approvisionnement Canada et de l'Association canadienne de la distribution de fruits et légumes. Nous les ressentons plus à l'heure actuelle, je crois, parce qu'en constatant des espaces sur les tablettes pendant la pandémie, l'attention des Canadiens — tout comme celle des parlementaires — se tourne davantage vers les chaînes d'approvisionnement. Ce problème s'est aggravé, mais il sera crucial que nous discutions de solutions à long terme.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci.

Ma prochaine question s'adresse aux représentants de l'Association canadienne de la distribution de fruits et légumes, soit MM. Milette et Lemaire.

On a beaucoup parlé de difficultés d'approvisionnement en fruits et légumes. Ce sont des aliments qui partent de loin, de régions où le climat permet de produire toute l'année. Toutefois, au cours des deux dernières années, du côté du gouvernement du Québec et de la population, on a commencé à se demander si on n'aurait pas intérêt à réorienter notre production afin qu'il y ait davantage de production locale. Évidemment, on ne parle pas de tout remplacer.

Pensez-vous que cela pourrait faire partie de la solution?

**M. Guy Milette:** Absolument. D'ailleurs, cela fait déjà partie de la solution. La consommation de produits locaux est très importante depuis toujours. Je crois qu'on doit consommer le plus localement possible pour avoir les meilleurs coûts possible et être moins assujettis au transport.

Par contre, il y a des catégories de produits pour lesquels on ne peut absolument rien faire. Si l'on regarde l'offre de légumes nord-américains, ce sont principalement les légumes qu'on va transporter l'hiver des États-Unis, du Mexique ou du reste du Canada. La production de fruits vient principalement de l'importation internationale. En saison, il y a une production locale ici, au Canada, sinon cela vient des États-Unis et de l'étranger. Dans le marché des fruits et légumes, ce sont principalement les fruits qui sont transportés par conteneurs.

Cette production est quand même relativement limitée ici, bien que nous nous soyons diversifiés énormément au Québec. Nous avons beaucoup de beaux projets, qu'il s'agisse d'agriculture verticale ou de culture de certains fruits en serre. Cela reste des cultures tout de même coûteuses et cela ne s'adresse peut-être pas au consommateur moyen. Acheter des fraises de serre à 5 \$ ou 6 \$ le casseau, ce n'est peut-être pas donné à tout le monde.

Par contre, au cours des dernières années, de très nombreuses initiatives ont été menées dans le secteur des légumes et, dans la mesure du possible, dans celui des fruits aussi. Il faut comprendre que nous sommes limités. Les bananes, les ananas, les agrumes et beaucoup d'autres fruits ne viendront jamais du Canada ni du Nord des États-Unis en certaines saisons.

Cela dit, s'approvisionner le plus près possible du consommateur a toujours été une priorité et, aujourd'hui, c'est encore plus vrai.

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

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole. Vous avez six minutes.

**M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie tous nos témoins pour leurs témoignages sur ce sujet intéressant et très complexe.

J'aimerais commencer par revenir sur ce que disait M. Buhagiar.

Dans votre témoignage, vous avez présenté une métaphore sur une symphonie en disant que quand la chaîne d'approvisionnement fonctionne bien, toutes les parties de cette symphonie complexe jouent avec harmonie. Nous en sommes maintenant au point où les instruments ont besoin d'être accordés. Je pensais à la pertinence de cette métaphore, mais aussi au fait que la salle de concert est en feu. Même si nous réglons tous les problèmes, il nous reste le problème existentiel global de la situation climatique mondiale.

Pourriez-vous nous dire ce que vous pensez des répercussions à long terme des changements climatiques mondiaux, en particulier de ce que certains des modèles prédisent pour notre pays, et des répercussions qu'ils auront sur cette symphonie très harmonieuse que vous avez décrite dans votre témoignage?

• (1625)

**M. Christian Buhagiar:** Monsieur le président, par votre entreprise, je tiens à souligner au député que je ne joue pas d'un instrument. J'ai été élevé par un joueur de baseball. Comme mon collègue, M. Lemaire, a utilisé cette métaphore, je vais lui demander de répondre à cette question. Je pourrai certainement ajouter des commentaires à sa réponse au besoin, mais vous ne voulez sûrement pas qu'un joueur de baseball essaie d'assumer le rôle de chef d'orchestre symphonique.

**M. Ron Lemaire:** Je me ferai un plaisir de répondre à cette question, si cela convient au député.

**Le président:** Bien sûr, allez-y.

**M. Ron Lemaire:** Les changements climatiques préoccupent beaucoup le secteur agroalimentaire et notre communauté professionnelle. Lorsque nous regardons les rivières atmosphériques, le dôme de chaleur qui est arrivé d'abord à Vancouver et les perturbations qu'il a causées sur le plan de l'approvisionnement et aussi de la production, nous constatons que ces événements se manifestent toujours plus souvent, partout dans le monde. Comme M. Milette l'a fait remarquer, nous comptons beaucoup sur une forte production intérieure, mais aussi sur une stratégie d'importation mondiale pour répondre aux exigences de la mosaïque culturelle qu'est le Canada. La façon dont nous devons aborder notre stratégie de lutte contre les changements climatiques va de pair avec nos solutions aux problèmes de la chaîne d'approvisionnement. Cette conversation est liée à nos discussions sur l'énergie et sur les carburants.

Comme les coûts du carburant grimpent en flèche, quelles autres options s'offrent à nous— pour revenir à l'observation de M. Buhagiar — pour accélérer l'automatisation? Que faisons-nous dans le domaine de la logistique pour passer à des véhicules plus électriques? Comment nous éloigner des combustibles fossiles et envisager des stratégies rentables?

Je pense qu'en fin de compte, il faut reconnaître que toutes les parties de la symphonie doivent être reliées. Nous ne pouvons pas ajouter un nouvel instrument à la symphonie sans nous assurer que le musicien connaît sa partition, qu'il sait quelle musique il devrait jouer et où elle se situe dans la symphonie. Qu'il s'agisse du premier ou du quatrième violoncelliste, il doit savoir quand il lui convient de se faire entendre. Par conséquent, oui, nous avons là une excellente occasion.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur Lemaire. Je m'excuse d'avoir choisi le mauvais témoin pour cette belle métaphore. Je ne joue pas d'un instrument moi non plus, c'est peut-être pour cela que je me suis trompé.

Pour reprendre là où vous vous êtes arrêté, il me semble que nous avons bien en main certains problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement et que nous pouvons envisager des stratégies pour des éléments comme la disponibilité des conteneurs d'expédition et les relations de travail. Nous pouvons améliorer ces éléments en améliorant nos politiques. L'aggravation de l'instabilité que subit le système à un rythme de plus en plus rapide semble être un véritable défi pour cette symphonie quelque peu fragile que nous avons composée, ce modèle de livraison juste-à-temps qui repose sur l'interdépendance très fiable et très cohérente des divers modes de transport.

Ma question — et n'importe lequel des témoins peut nous dire ce qu'il en pense — est de savoir si ce modèle de livraison juste-à-temps convient, vu les grandes incertitudes que causent les changements climatiques mondiaux.

**M. Guy Milette:** Je peux commencer à répondre, si vous le voulez, pendant quelques secondes.

Il a fallu beaucoup de temps pour mettre en place le modèle de livraison juste-à-temps, car quand un produit est périssable, quel qu'il soit, les gens veulent le recevoir lorsqu'il est aussi frais que possible pour le conserver le plus longtemps possible. Les fruits et légumes me préoccupent beaucoup, mais le modèle juste-à-temps donne au consommateur final trois, quatre, cinq ou six jours de plus pour éviter de gaspiller cet aliment.

Nous pourrions sans aucun doute charger une plus grande quantité de produits, mais nous irions entièrement à l'encontre de notre politique d'éviter le gaspillage alimentaire, et c'est un élément important. Certains produits non périssables sont plus faciles à gérer dans la chaîne, mais la fraîcheur d'un produit agricole est cruciale. Il sera très difficile de revenir à un mode de livraison qui ne soit pas juste-à-temps.

• (1630)

**M. Taylor Bachrach:** Pendant que vous répondez, je vais revenir sur une chose que vous avez mentionnée. J'espère avoir le bon témoin.

Vous avez suggéré que l'on nomme un commissaire à l'approvisionnement. Ai-je bien compris...?

**M. Ron Lemaire:** C'est exact. Ce que je suggère, c'est que le gouvernement nomme une personne qui surveille plusieurs administrations et ministères. Ce poste relierait tous les composants.

Je suggère que cette personne vienne de l'industrie. Nous travaillons en étroite collaboration avec un grand nombre de fonctionnaires et d'élus, mais il faut que cette personne vive dans l'industrie et en comprenne le fonctionnement, qu'elle mette les mains à la pâte, pour ainsi dire, pour exécuter cette fonction.

**M. Taylor Bachrach:** Je suppose que j'ai posé cette question...

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Lemaire et monsieur Bachrach. Je suis désolé. C'est une question très intéressante.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président. C'est très bien. Je la reposerai la prochaine fois.

**Le président:** J'espère qu'un autre de nos collègues y reviendra au prochain tour, si vous ne le faites pas, monsieur Bachrach.

Nous passons maintenant la parole à M. Jeneroux.

Monsieur Jeneroux, vous avez cinq minutes. La parole est à vous.

**Mme Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton, PCC):** En fait, monsieur le président, la parole est à Marilyn Gladu. Bonjour à tous.

**Le président:** Madame Gladu, je suis heureux de vous voir virtuellement. Bienvenue au Comité aujourd'hui.

**Mme Marilyn Gladu:** Je suis toujours ravie quand vous discutez d'un sujet fabuleux.

Je vais commencer par l'industrie de la chimie. Ma question s'adresse à mon ami, M. Bob Masterson. Nous avons vu beaucoup de...

Il ne s'est pas encore branché? Très bien. Avons-nous un témoin de l'Association des administrations portuaires? Je suis désolée d'être arrivée en retard.

Alors voulez-vous poser votre question, monsieur Jeneroux? Je vous laisse commencer.

**M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC):** Si vous êtes d'accord, monsieur le président, je vais reprendre ce tour de questions.

**Le président:** C'est très bien, monsieur Jeneroux. Allez-y.

**M. Matt Jeneroux:** Merci.

Je vous remercie d'être venus et de nous avoir consacré du temps pour comparaître virtuellement devant le Comité en ce jeudi après-midi.

Nous faisons face non seulement aux problèmes de la chaîne d'approvisionnement, mais à une crise massive du logement. À l'heure actuelle, le coût moyen d'une maison au Canada s'élève à 868 000 \$, ce qui la rend inabordable pour beaucoup de jeunes Canadiens qui cherchent à entrer sur le marché. L'Association canadienne des constructeurs d'habitations a déclaré que la localisation des sources d'approvisionnement a fait augmenter le coût des matériaux, ajoutant des dizaines de milliers de dollars au coût de construction des maisons.

La Banque du Canada a déclaré que la pénurie de production de divers produits, comme les appareils électroménagers, les appareils de plomberie, les fenêtres ainsi que l'accumulation des produits non expédiés dans les ports du monde entier continue à causer des retards pour de nombreux constructeurs. Je reconnais que ce n'est pas vraiment le domaine d'expertise des producteurs de canola ou de l'Association canadienne de la distribution de fruits et légumes, mais je soupçonne que vous avez une certaine expérience des répercussions que ces retards pourraient causer.

Je vais d'abord inviter M. Buhagiar à répondre, si vous voulez bien. Monsieur Buhagiar, vous pourriez peut-être nous expliquer certains des problèmes qui se posent dans les ports.

On voit dans la baie English de gros pétroliers immobilisés pendant des mois. Sont-ils retenus par l'administration des ports? Le

côté canadien en est-il responsable? Les étapes administratives se sont-elles déroulées harmonieusement jusque-là? Est-ce dû à un problème de camionnage? De votre point de vue, peut-être pourriez-vous nous donner quelques précisions, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

**M. Christian Buhagiar:** Monsieur le président, par votre entremise, j'aimerais dire au député que c'est une excellente question et que je suis très heureux qu'il me la pose.

Il faut avant tout que les députés comprennent que cette situation ne se manifeste pas uniquement dans les ports canadiens. Je pense qu'il est important que nous reconnaissons cela. Tous les ports du monde font face à ces mêmes défis.

Cependant, voici le problème: la plupart des ports fonctionnent de la même façon. Il n'y a pas de synchronisation entre les différentes parties qui travaillent dans un port. Les processus se font encore manuellement. Cela exige beaucoup de main-d'œuvre. Il faut qu'il y ait suffisamment de châssis pour prendre le conteneur et le déplacer avant que l'on ne puisse déplacer autre chose.

Il y a à l'heure actuelle beaucoup de discussions cherchant à déterminer si, dans le monde d'aujourd'hui, il s'agit des façons de gérer, de planifier et de décharger les ports. Je le répète, cela ne se passe pas seulement au Canada. Tous les ports se heurtent au même problème.

• (1635)

**M. Matt Jeneroux:** Monsieur Buhagiar, pourriez-vous nous donner des exemples? Que se passe-t-il au port de Vancouver? Le Comité l'a visité il y a quelques années. À l'époque, il nous a semblé que l'industrie du camionnage causait beaucoup de retards.

Pourriez-vous nous parler seulement du port de Vancouver et nous dire ce qui cause les retards dans ce port en particulier?

**M. Christian Buhagiar:** Non, monsieur le président. Je pense qu'il serait injuste de ma part de ne parler que de Vancouver.

Je le répète, le fonctionnement du port de Vancouver est le même que celui des autres ports. Les divers intervenants et les différentes parties ne synchronisent pas leurs travaux dans les ports. Les gens ne se rendent pas compte que dans un port, il y a de nombreux acteurs différents qui travaillent tous en même temps.

**M. Matt Jeneroux:** Combien de temps faut-il pour décharger un navire?

Je pense encore à ces pétroliers dans la baie English... Je m'en prends à Vancouver, mais comme vous le dites, cela se passe partout ailleurs. Les marchandises déchargées restent-elles ensuite au port? Restent-elles dans les navires? J'essaie de trouver les solutions sur lesquelles nous devrions vraiment nous concentrer dans le cadre de cette étude.

**M. Christian Buhagiar:** Oui. C'est une excellente question. Malheureusement, il ne suffira pas de régler un composant parmi tous les autres. Je tiens à ce que les membres du Comité comprennent bien cela. La synchronisation de tous les composants transformera fondamentalement le fonctionnement des ports. Pour cela, il faudra automatiser. On pourra alors établir de bons calendriers pour que les choses se fassent plus vite. Tous les intervenants travaillent de façon aussi efficace et efficiente qu'ils le peuvent dans le cadre de leur structure actuelle. Il faudra probablement changer la structure.

Maintenant, je vais vous faire une observation pour laquelle j'ai déjà été réprimandé. Lorsque nous parlons... J'ai assisté au sommet sur la chaîne d'approvisionnement avec mes collègues qui participent à cette audience par téléphone, et j'ai soulevé la question de l'automatisation dans les ports. Les représentants des syndicats qui y participaient ont sursauté. Je ne suggérerais pas que l'on réduise la capacité humaine. Je ne veux absolument pas laisser entendre que nous ne devrions pas avoir de travailleurs syndiqués et que nous ne devrions pas en embaucher plus. Mais ces travailleurs n'ont pas les outils automatisés qu'il leur faut pour exécuter leurs tâches. Je suggère que l'on apporte un changement fondamental au fonctionnement de tous les ports. Le Canada va-t-il investir et repousser les limites pour apporter ces changements, ou allons-nous attendre que quelqu'un en Europe ou à San Francisco le fasse? Voilà le défi à relever.

C'est une question complexe. Toutes ces questions sont complexes. Voilà pourquoi il est difficile de les régler. Je voudrais bien vous présenter une solution magique, mais malheureusement, il n'y en a pas.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Buhagiar et monsieur Jeneroux.

Monsieur Badawey, vous avez cinq minutes. La parole est à vous.

**M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.):** Merci, monsieur le président.

J'aime vraiment cette discussion. Je vais poser mes questions à M. Buhagiar.

En 2019, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a présenté un rapport à la Chambre des communes. Il s'intitulait *Pour l'établissement d'une stratégie canadienne sur les transports et la logistique: Rapport intérimaire*. Je recommanderais à tous les témoins d'aujourd'hui de le lire attentivement, puis de nous faire parvenir — à moi en particulier, qui suis membre du Comité — leurs réflexions sur cette stratégie.

Je recommande cette lecture, monsieur Buhagiar, à cause de ce dont vous nous avez parlé. J'aimerais que vous nous en disiez un peu plus à ce sujet et que vous approfondissiez la question. J'aimerais que vous nous parliez de la nécessité de la redondance, qu'il s'agisse du transport ferroviaire, routier, aérien ou maritime, mais surtout du transport ferroviaire et routier, parce que nous constatons qu'une bonne partie de l'infrastructure portuaire correspond aux attentes dans une certaine mesure, tout comme le transport aérien. J'y reviendrai dans un instant.

Deuxièmement, il y a l'importance des investissements dans les infrastructures ainsi que tous les investissements dans de nouveaux projets d'immobilisations. Il est tout aussi important de maintenir et de gérer les actifs dont nous disposons actuellement. Par exemple, nous avons la Voie maritime du Saint-Laurent et le canal Welland dans mon coin de pays, et nous avons aussi l'Asie-Pacifique, Halifax, Montréal, CentrePort, et j'en passe. Dans quelle mesure est-il important d'avoir des corridors commerciaux stratégiquement situés qui se relient au réseau multimodal qui dessert tout notre pays?

Vous avez parlé plus tôt de la modernisation des ports. Nous examinons actuellement un examen à ce sujet. À quel point est-elle importante? Alors j'aimerais savoir ce que vous pensez de tout cela et des autres points que je soulève. L'intégration, la distribution, les données, la logistique numérique — je voudrais entendre ce que

vous avez à dire à ce sujet dans votre témoignage aux fins du compte rendu.

Enfin, je voudrais demander aux analystes de tenir compte de la Stratégie canadienne sur les transports et la logistique dans le cadre de cette étude afin que nous puissions y faire référence, parce qu'un grand nombre de ses 31 recommandations seront reprises dans notre étude.

Monsieur Buhagiar, vous avez la parole.

● (1640)

**M. Christian Buhagiar:** Monsieur le président, par votre entremise, je remercie le député.

Notre organisme examinera cette étude, et nous vous ferons parvenir directement nos commentaires.

Je vais commenter seulement quelques points, parce que vous en avez soulevé un grand nombre. Je les trouve tous utiles et à mon avis, vous avez tout à fait raison. Pour gagner du temps, permettez-moi d'en relever trois.

L'une de vos questions portait sur ce que j'appellerais les corridors de transport secondaires, l'élargissement de nos voies de transport. Il est essentiel de le faire, mais ce sera très difficile. Notre pays est immense. Il ne serait probablement pas rentable d'élargir tous nos corridors de transport. La question devient alors celle d'examiner stratégiquement où nous devons établir des corridors secondaires, puis d'investir à ces endroits.

Quant aux ports, l'un de nos défis — j'ai parlé surtout d'automatisation tout à l'heure —, est le fait que nous n'avons pas, outre nos cinq portes d'entrée internationales, la capacité d'ouvrir rapidement d'autres ports internationaux.

L'Agence des services frontaliers du Canada s'est déjà heurtée à un problème à cet égard. Je pense que c'est un domaine sur lequel le Comité pourrait consacrer une partie de son temps afin de trouver moyen d'établir d'autres portes d'entrée internationales afin que quand nos cinq ports sont congestionnés, nous puissions en utiliser d'autres. Je vais revenir sur votre coin de pays, le Saint-Laurent et les Grands Lacs. Nous avons donc une occasion d'examiner la façon d'intégrer la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs à notre système de portails internationaux.

Je suis convaincu que toutes ces possibilités d'expansion de nos corridors de transport seraient utiles.

J'espère que cette réponse vous est utile, et nous la compléterons en vous envoyant nos commentaires sur la Stratégie.

**M. Vance Badawey:** Monsieur Buhagiar, ma dernière question porte sur l'importance de travailler avec nos partenaires binationaux. Par exemple, les Américains partagent avec nous la ressource des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Dans quelle mesure est-il important que nous collaborions avec nos partenaires américains sur tout ce que j'ai mentionné plus tôt concernant les investissements, la fluidité, etc.?

**M. Christian Buhagiar:** En quelques mots, c'est essentiel. Comme je l'ai dit dans mon témoignage, il est crucial d'établir une stratégie nationale pour une chaîne d'approvisionnement, et c'est encore plus important dans le contexte nord-américain.

Dans le cas d'une chaîne d'approvisionnement, plus la stratégie est vaste, plus il est important de veiller à ce que la circulation soit fluide, alors je pense que vous êtes sur la bonne voie. Je vous encourage certainement à poursuivre dans cette direction.

**M. Vance Badawey:** Excellent.

Je vous remercie pour cette réponse et je vous remercie d'être venu, monsieur Buhagiar et les autres témoins.

Merci, monsieur le président.

[Français]

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

Je donne maintenant la parole à M. Barsalou-Duval.

Monsieur Barsalou-Duval, vous disposez de deux minutes et demie.

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je vous remercie, monsieur le président.

Ma question s'adresse à M. Buhagiar.

Jusqu'à présent, nous n'avons pas abordé l'enjeu de la cybersécurité. Cependant, au cours des dernières semaines, plusieurs personnes qui ont témoigné devant le Comité nous ont dit que c'est un problème de plus en plus important pour les chaînes d'approvisionnement.

À quel point est-ce le cas? Comment pourrait-on régler ce problème?

• (1645)

[Traduction]

**M. Christian Buhagiar:** Monsieur le président, par votre entremise, je tiens à dire au député que sa question est importante.

Je vais d'abord vous présenter des statistiques. J'ai dit plus tôt que nous venions de mener un sondage auprès de nos membres au sujet de l'invasion russe en Ukraine. Nous leur avons demandé, entre autres choses, si leurs entreprises discutaient de cybersécurité et de continuité des activités avec leurs fournisseurs. Je vous dirai que seulement 37 % des répondants ont dit tenir des discussions sur la cybersécurité avec leurs fournisseurs de premier niveau.

Voilà donc le problème. Nous avons là un enjeu critique qui risque de perturber les chaînes d'approvisionnement. Cependant, toutes nos entreprises membres n'en discutent pas. Leurs dirigeants en parlent peut-être à l'interne, mais ils ne le font pas assez avec leurs fournisseurs.

C'est une question cruciale, et j'aimerais bien y trouver réponse. Il est cependant crucial que le Comité et le gouvernement veillent à ce que nos entreprises en discutent et qu'elles reçoivent, elles et leurs fournisseurs, le soutien qu'il leur faut pour établir les résolutions nécessaires.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Puisqu'il me reste encore un peu de temps de parole, je vais poser une brève question aux personnes qui s'occupent du transport des fruits et légumes.

Tout à l'heure, j'ai parlé brièvement de production locale. On voit apparaître des microproducteurs, c'est-à-dire des producteurs dont les récoltes proviennent d'espaces beaucoup plus réduits que les grandes terres utilisées par le passé.

Dans quelle mesure ces microproducteurs maraîchers pourraient-ils être intégrés à une chaîne d'approvisionnement plus vaste? Selon vous, y a-t-il des occasions en ce sens?

**M. Guy Milette:** L'avenir de ces microproducteurs est très prometteur.

Par contre, on ne doit pas nécessairement chercher à donner à ces microproducteurs un accès plus élargi à la chaîne d'approvisionnement. Il faudrait plutôt qu'il y ait des milliers de ces microproducteurs, parce qu'il y a une connotation régionale à la microproduction. Elle répond à un besoin régional et sa distribution en est une de proximité. Il existe une fierté quant à la production locale de très grande proximité.

On encourage beaucoup les microentrepreneurs à le faire. On le voit beaucoup plus dans le système de la culture biologique que dans le système conventionnel, étant donné que la plupart des microentreprises travaillent dans le secteur biologique. D'ailleurs, certaines microentreprises se démarquent.

Il s'agit d'une voie prometteuse. Nous espérons que des centaines, voire des milliers de personnes vont se lancer dans cette microproduction.

**Le président:** Merci beaucoup, messieurs Milette et Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach. La parole est à vous. Vous avez deux minutes et demie.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président.

Récemment, la société Canfor a annoncé qu'elle allait réduire la production de ses scieries de l'Ouest canadien à cause des réductions de la chaîne d'approvisionnement. Dans la circonscription que je représente, les scieries vont donc réduire les quarts de travail, et les travailleurs auront moins de travail. Cela nous préoccupe profondément.

Monsieur Buhagiar, que peut-on faire pour atténuer les répercussions qu'ont les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement sur l'industrie forestière?

Deuxièmement, pouvez-vous nous parler de l'expédition des produits? Lorsque les produits à expédier vers le marché s'accumulent, qui décide de l'établissement des priorités? Comment peut-on résoudre ce problème pour que des entreprises comme Canfor puissent acheminer leurs produits vers les marchés de façon fiable?

**M. Christian Buhagiar:** Monsieur le président, je remercie le député pour sa question.

Je ne peux pas répondre à la première partie de votre question, parce que je n'ai pas cette information. Permettez-moi d'aborder la deuxième partie, sur l'établissement des priorités.

Si l'on se reporte à la conversation précédente au sujet des ports, il n'y a pas de priorité. En général, il n'y a pas de priorité dans le système de transports. C'est l'une des raisons pour lesquelles on a désigné des fournitures essentielles pendant la pandémie. Les choses fonctionnent de façon très linéaire dans notre monde. Nous ne pouvons pas choisir ce que nous voulons retirer d'un navire ou quels produits mettre dans le train pour les expédier. C'est le défi que nous pose la nature linéaire du système. Notre système n'est pas aussi réceptif que nous pourrions le croire ou l'espérer.

Avant de pouvoir accorder la priorité à certains produits pour les expédier, il faudra apporter des changements fondamentaux.

**M. Taylor Bachrach:** Je vais utiliser le temps qu'il me reste pour poser une question à M. Lemaire.

Sauf erreur, c'est vous, monsieur Lemaire, qui avez avancé l'idée d'un commissaire à la chaîne d'approvisionnement. Ce commissaire pourrait-il s'intéresser à l'établissement des priorités? D'après ce que je comprends, dans l'état actuel des choses, il peut arriver qu'on accorde la priorité à des produits non périssables de préférence à des produits périssables de l'Association canadienne de la distribution de fruits et légumes qui doivent être mis en marché.

Le commissaire dont vous avez parlé s'attaquerait-il à ce genre de problème d'ordre des priorités?

• (1650)

**Le président:** Répondez très rapidement.

**M. Ron Lemaire:** En un mot, oui. Il faut voir ensuite quels sont les leviers municipaux, provinciaux et fédéraux à mettre en place pour en arriver là.

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

Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Nous passons maintenant à Mme Gladu. À vous la parole pour cinq minutes.

**Mme Marilyn Gladu:** C'est bien. J'ai maintenant la bonne liste de témoins, mais les questions sont les mêmes.

Discutons avec les témoins qui le veulent bien de la situation des transports ferroviaires au Canada. De nombreux barrages ferroviaires, différends, conflits de travail ont eu des répercussions sur la chaîne d'approvisionnement ferroviaire partout au Canada. Il y a là une vulnérabilité.

Qu'en pensent les représentants de la Canadian Canola Growers Association ou de Chaîne d'approvisionnement Canada? Selon vous, que doit faire le gouvernement fédéral pour renforcer la résilience de cette chaîne d'approvisionnement et la confiance qui lui est accordée?

**M. Dave Carey:** Voulez-vous commencer, monsieur Pratte?

**M. Steve Pratte:** Du côté des travailleurs, le Code canadien du travail prévoit des mécanismes. Peut-être un rôle... Nous pourrions peut-être opter pour des contrats de plus longue durée entre les divers syndicats et les employeurs, car en ce moment, les cycles sont plutôt de deux ou trois ans, ce qui apporte une certaine vulnérabilité. Souvent, les expéditeurs constatent que ces différends finissent par être renvoyés en arbitrage exécutoire entre deux et huit jours après le début de la grève ou du lock-out. Y a-t-il un moyen d'intervenir avant le lock-out? Avant un lock-out, les compagnies ferroviaires doivent commencer à ralentir leurs activités. Et même si le lock-out ou la grève ne se produit pas, elles ne reprennent que progressivement leurs activités, ce qui a un impact immédiat et concret sur la chaîne d'approvisionnement pour tous les expéditeurs.

Deuxièmement, à propos de l'infrastructure, diverses entreprises de notre chaîne d'approvisionnement consentent des investissements. Assurément, dans l'établissement des priorités, les entreprises ont leurs propres... ce qu'elles ont à faire et les expéditeurs font ce qu'ils ont à faire. Un rôle du gouvernement pourrait être d'avoir... Il en a été question au cours de l'examen de la Loi sur les transports au Canada, en 2015. On dirait qu'il y a une éternité, mais cela ne fait que sept ans. Il y avait de bonnes propositions au sujet

de la gouvernance. C'est un rôle que le gouvernement fédéral pourrait jouer en matière de planification à long terme des infrastructures, de l'investissement, etc.

**Mme Marilyn Gladu:** À mon sens, il est essentiel que le gouvernement réagisse rapidement en cas de problème. Je vais jeter un coup d'œil à ce rapport.

Je voudrais comprendre la position du Canada au sujet du maintien de la chaîne d'approvisionnement dans les ports, d'autant plus que nous avons éprouvé des problèmes à cause des catastrophes survenues en Colombie-Britannique, comme les inondations. Comment sommes-nous positionnés pour favoriser la croissance? Comment le sommes-nous, à l'heure actuelle, pour assurer la capacité voulue au Canada?

Peut-être Christian Buhagiar pourrait-il répondre?

**M. Christian Buhagiar:** Nous ne sommes pas positionnés pour permettre la croissance. Notre capacité est limitée. En un sens, nous avons déjà dépassé la capacité existante, et c'est pourquoi nous avons les problèmes dont il a été question à propos des navires en mer. Il n'y aura aucune accélération à moins que nous ne fassions deux choses.

D'abord, il faudra modifier le mode de fonctionnement dans les ports, ce qui exigera un effort d'automatisation et des investissements. Deuxièmement, nous devons ouvrir d'autres portes d'entrée internationales. Il n'y a pas que cinq ports au Canada, mais il n'y en a que cinq qui servent de portes d'entrée internationales. Nous en faut-il davantage? C'est là une discussion qui doit se faire au sein de l'appareil gouvernemental et de certains de ses services, comme l'ASFC, si nous voulons rendre la croissance possible.

La croissance de l'économie, nous la souhaitons tous. La question est donc très pertinente, mais pour l'instant, nous n'avons pas la capacité nécessaire. Nous n'allons pas éliminer l'arriéré en quelques jours, les députés doivent l'admettre. Il n'y aura pas de croissance sans automatisation des opérations, sans l'ajout de nouvelles portes d'entrée internationales.

• (1655)

**Mme Marilyn Gladu:** J'ai entendu parler de la pénurie de conteneurs. Le gouvernement fédéral peut-il faire quoi que ce soit pour l'atténuer?

Je pose la question à quiconque veut y répondre.

**M. Christian Buhagiar:** Le seul moyen est de créer une entreprise et d'en fabriquer... Je plaisante. Je ne veux manquer de respect envers personne, mais on ne fabrique qu'un certain nombre de conteneurs et il n'y en a qu'un certain nombre sur le marché. À moins d'en fabriquer davantage, la difficulté subsistera.

Le temps de traitement fait problème. Tout ce que nous pourrions faire pour vider les conteneurs le plus rapidement possible et les remettre dans le circuit... C'est essentiel, mais une partie du problème tient au fait que notre capacité est insuffisante. Bien sûr, pendant la pandémie, nous avons accumulé des retards, et ces retards nous ont empêchés de vider les conteneurs et de les remettre dans le circuit assez rapidement. Nous avons manqué d'espace d'entreposage dans de nombreux secteurs. Les conteneurs ont donc servi d'entrepôts. Il n'y a dans le monde qu'un nombre limité de conteneurs.

Nous sommes aux prises avec des considérations d'ordre géopolitique...

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Buhagiar et madame Gladu.

Nous passons maintenant à M. Iacono.

Monsieur Iacono, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Français]

**M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je remercie les intervenants d'être ici aujourd'hui.

Monsieur Buhagiar, en quoi une meilleure collecte de données et un meilleur partage de ces données pourraient-ils améliorer nos chaînes d'approvisionnement?

Pouvez-vous nous fournir des exemples?

[Traduction]

**M. Christian Buhagiar:** Monsieur le président, voilà une question intéressante, et nous n'aurons pas le temps d'y répondre. Si le député le souhaite, nous pourrions en discuter hors ligne.

Tout le monde croit que la communication des données sera la panacée. Chose certaine, la visibilité et la communication des données sont importantes, essentielles, mais en soi, le partage des données n'est pas la solution. En fait, les systèmes de la chaîne d'approvisionnement n'utilisent pas tous les mêmes données. Nous ne pouvons pas encore avoir une seule langue de travail pour ce dont nous discutons ici.

Si le député le veut... Aux États-Unis, il est question d'une étude, « FLOW », qui vise à réunir un certain nombre de parties pour examiner la question. Il y a dans la chaîne d'approvisionnement des gens sérieux qui pensent que cela ne réglerait pas le problème, parce qu'on ne s'intéresse pas au vrai problème.

Je le répète, je me ferai un plaisir de poursuivre l'échange avec le député hors ligne, à un moment donné, ou j'en reparlerai au Comité. C'est une question complexe, en fait, et il faut arriver à la comprendre. On discute beaucoup de la communication de données dans la chaîne d'approvisionnement et de la visibilité. J'en ai moi-même parlé.

Ce n'est pas aussi simple qu'il semble, mais c'est une excellente question que le Comité devrait examiner.

**M. Angelo Iacono:** Vous avez dit que beaucoup d'entités recueillent différents types de données. Est-il possible de nous dire quelles données vous recueillez et pourquoi, au moins, afin que nous puissions voir de quoi il retourne, un peu partout dans le monde? Pourquoi X et Y recueillent-ils des données? Ainsi, nous pourrions voir ce qu'il convient de faire. Cela pourrait beaucoup nous aider, puisque vous dites que tout le monde ne recueille pas le même type de données. Je vous serais reconnaissant de bien vouloir transmettre cette information au greffier.

**M. Christian Buhagiar:** Nous allons la fournir au Comité par l'entremise du greffier.

**M. Angelo Iacono:** Merci.

[Français]

Ma question s'adresse à M. Lemaire ou à M. Carey.

Votre organisation ou les entreprises membres de votre organisation seraient-elles disposées à communiquer des données exclusives

dans le but d'améliorer la fluidité de nos chaînes d'approvisionnement?

[Traduction]

**M. Ron Lemaire:** Je peux peut-être commencer. Je vous remercie de la question.

Il n'est peut-être pas nécessaire de communiquer des renseignements exclusifs au sujet des données qui sont recueillies. La grande question est de savoir comment nous pouvons regrouper les données que le gouvernement recueille lui-même et comment nous pouvons les utiliser plus efficacement.

Pour ce qui est de la complexité du transport des denrées alimentaires, il faut commencer par examiner les données sur les importations et les exportations. Nous avons, grâce à l'ACIA, un portail import-export. Par ailleurs, il est essentiel de simplifier les mécanismes, de les rendre plus efficaces pour que les données soient communiquées dans l'ensemble des ministères. La réalité, pour l'industrie, c'est que, s'il manque des données qui ne compromettent pas la compétitivité et peuvent être rendues accessibles, très certainement... qu'il s'agisse de tirer parti des associations et de leur faire appel ou de traiter avec chaque entreprise.

• (1700)

**M. Angelo Iacono:** Quel type de données recueillez-vous, puisqu'on nous dit que tout le monde recueille des données différentes? Deuxièmement, y a-t-il des données que vous ne communiqueriez pas, et pourquoi? Cela nous aidera à comprendre. Pourriez-vous également nous fournir cette information?

**M. Ron Lemaire:** Certainement.

**M. Angelo Iacono:** Quels renseignements insisteriez-vous pour garder confidentiels?

**M. Dave Carey:** Nous pouvons certainement vous fournir des données. Les données sur les importations et les exportations de canola sont du domaine public. Tout se fait au moyen de codes de vente harmonisés. Nous avons tout cela.

Les données que nous suivons vraiment — M. Pratte le fait — portent sur le rendement des chemins de fer. Nous avons des données et des rapports sur le transport du grain que M. Pratte pourra passer en revue avec vous et que nous pourrions certainement communiquer au Comité. Nous passons beaucoup de temps à travailler avec les expéditeurs de grain pour comprendre le rendement des chemins de fer et voir où se situent les goulots d'étranglement. Cela se voit, quand il y a 14 navires au large du port de Vancouver qui attendent, à grands frais pour les sociétés céréaliers. Celles-ci peuvent donc remettre moins d'argent aux agriculteurs. Nous avons des rapports à la tonne.

Mon collègue, M. Pratte, et moi-même pouvons discuter hors ligne de ce qui conviendrait le mieux, mais nous serons heureux de communiquer nos données. Le reste est du domaine public, grâce au système de vente harmonisé. Je vous remercie de me donner l'occasion de vous en parler.

**M. Angelo Iacono:** Merci.

Ma question s'adresse à vous tous.

Selon vous, quels pays sont les meilleurs exemples pour l'excellence de leurs chaînes d'approvisionnement? Évidemment, si vous voulez parler d'un pays en particulier, vous connaissez certainement ses données ou son intérêt. Quel est votre avis?

**Le président:** Que celui qui veut répondre le fasse rapidement.

**M. Christian Buhagiar:** Cela revient à ce que j'ai dit plus tôt à l'un des députés.

J'ai dit qu'une stratégie nationale serait formidable, mais une stratégie nord-américaine, ce serait mieux encore. J'ignore si quelqu'un connaît l'ingrédient secret, mais en Europe, du moins — grâce à l'Union européenne —, on peut tenir compte de ce qui se passe au-delà des frontières nationales. Si nous pouvions le faire en Amérique du Nord, nous nous tirerions probablement mieux d'affaire. L'Europe serait une région à étudier, car sa structure permet aux Européens de travailler à l'intérieur d'une seule entité, par opposition à une multiplicité de pays.

**Le président:** Merci beaucoup, messieurs Buhagiar et Iacono.

Nous passons maintenant à M. Dowdall.

Monsieur Dowdall, vous avez la parole pour cinq minutes.

**M. Terry Dowdall (Simcoe—Grey, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier les témoins. Il est certainement intéressant de les écouter tous et de voir les problèmes existants, qui semblent persister.

Je ne sais pas au juste à qui je dois poser ma question.

J'ai eu des discussions avec des administrations portuaires et différentes entreprises qui ont des problèmes d'expédition depuis quelque temps, et je suis curieux. Ce que ces gens-là me disent souvent, c'est qu'ils veulent prendre de l'expansion et trouver plus de lieux d'entreposage. Ils disent très fréquemment qu'ils se heurtent à un mur bureaucratique. L'expansion demande beaucoup de temps, des investissements considérables et beaucoup d'argent. Ils veulent aller de l'avant, mais nous allons avoir un problème majeur, comme c'est le cas sur le marché du logement. Nous ne nous apercevons pas que le problème est aussi grave qu'il l'est et qu'il faut agir tout de suite. Il y a beaucoup de formalités administratives et de résistance bureaucratique.

Quels échos les témoins recueillent-ils? Il est très important que nous allions de l'avant. Ce sera un problème. Il y a la COVID, il y a les changements climatiques, certes, mais il s'agit là d'un autre problème majeur auquel nous devons tous nous attaquer.

**M. Christian Buhagiar:** Monsieur le président, je vais me faire un plaisir de répondre.

Nous entendons à peu près la même chose. Encore une fois, les investissements des sociétés privées doivent se faire dans un contexte propice, et ce que nous entendons, c'est que le contexte est... Tout d'abord, il s'agit d'investissements coûteux dans les infrastructures. On en déduit déjà que les sociétés privées vont y réfléchir sérieusement. Ajoutons à cela de longs délais d'approbation, et on se retrouve dans un contexte où, à elles seules, les entreprises du secteur privé seront moins portées à consentir ces investissements. C'est le climat que nous créons.

Je dirais que nous entendons aussi dire que ce climat peut devenir plus propice grâce à des partenariats public-privé et à des contributions de l'État, mais lorsque l'on compte sur le secteur privé dans ce type de contexte — investissements lourds et lenteur des processus d'approbation —, il est moins porté à consentir ces investissements dans ce type de contexte et de climat.

• (1705)

**M. Terry Dowdall:** À ce même propos... Vous avez dit tout à l'heure qu'il n'y a essentiellement qu'une façon d'obtenir vos produits et que c'est un énorme problème — la tarification visant les exportations et les importations. C'est constant. C'est ce que disent sans cesse les gens de ma circonscription, peu importe leur secteur d'activité. Je me trouve également dans une circonscription agricole.

Je me pose une question. Vous dites que vous avez peut-être besoin d'une autre voie. Quelles sont les chances que ce genre de chose se concrétise dans le contexte actuel, que nous trouvions une vraie solution?

**M. Ron Lemaire:** Monsieur le président, je pourrais peut-être répondre rapidement.

Le gouvernement fédéral a mis de l'argent de côté dans le Fonds national des corridors commerciaux — 1,9 milliard de dollars —, sans oublier les fonds annoncés en décembre pour accroître la fluidité des chaînes d'approvisionnement. Si nous ouvrons de nouveaux corridors pour le commerce international, pouvons-nous compter sur l'ASFC? M. Buhagiar a parlé des réticences de certains ministères au sujet des ressources.

Quels effectifs l'ASFC peut-elle affecter à ces nouveaux points d'entrée? Quelles ressources humaines l'ACIA peut-elle consacrer à l'assurance de la salubrité des aliments? À ces points d'entrée, avons-nous mis en place le mécanisme de chaîne CULT nécessaire? On commence à examiner les besoins logistiques de base à satisfaire, en ressources humaines et en infrastructures, pour moderniser ces installations. Ce n'est pas une solution à court terme, mais il faut amorcer ce travail. Prenons l'exemple de Halifax. Lorsque le port de Montréal a été touché par une grève, tous se sont dirigés vers les États-Unis ou vers Halifax. Comme Halifax ne pouvait pas gérer le volume qui transitait dans son port, nous avons eu des retards plus importants de ce côté.

Il faut envisager une approche stratégique pour les divers organismes qui affectent du personnel au système.

**Le président:** Il vous reste une dizaine de secondes, monsieur Dowdall.

**M. Terry Dowdall:** Je vais me contenter de vous remercier encore une fois de votre présence. Nous pourrions peut-être obtenir une copie du rapport de 2019 que M. Badawey avait. Je voudrais vraiment en prendre connaissance et je suis persuadé que ceux qui sont ici présents le voudraient aussi. Je voudrais savoir à combien de recommandations nous avons donné suite.

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

Nous passons maintenant à Mme Koutrakis.

Madame Koutrakis, vous avez la parole pour cinq minutes.

**Mme Annie Koutrakis (Vimy, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins d'être là cet après-midi.

Je suis très heureuse de vous revoir, messieurs Lemaire et Buhagiar. Je ne me souviens pas si M. Milette était présent à notre table ronde.



C'est vraiment formidable de vous entendre. Cela me donne l'occasion de vous poser d'autres questions, monsieur Lemaire, au sujet du commissaire à la chaîne d'approvisionnement. Je suis sûre que vous y avez beaucoup réfléchi. Pourriez-vous nous en dire un peu plus sur les pouvoirs qui lui seraient conférés et les ressources dont il aurait besoin?

Il est évidemment logique que ce soit un représentant de l'industrie. De qui le commissaire relèverait-il? De quelles qualifications aurait-il besoin? Enfin, connaissez-vous un autre pays qui a un commissaire à la chaîne d'approvisionnement? Comment cela fonctionne-t-il?

**M. Ron Lemaire:** Je vous remercie de la question. Je suis très heureux de vous revoir.

La réponse brève, c'est que les États-Unis ont maintenant ce qu'ils appellent un « tsar » de la chaîne d'approvisionnement. Je ne pense pas que ce soit le bon mot à utiliser en ce moment. Essentiellement, le commissaire doit avoir le pouvoir... Vous avez posé quelques questions clés. Les États-Unis sont un bon exemple à suivre, même s'il n'est pas parfait.

Quelles sont les compétences dont un commissaire aurait besoin au Canada? Il doit avoir une expérience directe des divers modes de transport au Canada pour comprendre les réalités portuaires et les transports ferroviaires. Certains possèdent ces multiples compétences. Comme M. Buhagiar l'a dit, la tâche complexe dont le représentant de l'industrie doit se charger consiste à établir des contacts, à renseigner les ministères et à les réunir pour que nous parvenions à comprendre où se trouvent les solutions à court, à moyen et à long termes.

Quant à ses pouvoirs, c'est un grand sujet de discussion. Malheureusement, je ne pense pas que le commissaire doit relever de Transports Canada. Il faut placer cette responsabilité à un niveau supérieur dans l'appareil gouvernemental. À ce sujet, nous avons eu des discussions sur deux ou trois possibilités, mais nous n'avons pas encore trouvé le meilleur mécanisme. Nous sommes toujours en train de chercher qui serait le mieux placé pour travailler avec les bureaucrates et les élus afin de formuler des recommandations sur les changements à apporter au cadre réglementaire. Il faudrait s'interroger sur la Loi sur la concurrence, la Loi sur les transports au Canada et les défis à relever concernant les dispositions antitrust dans le transport maritime et certaines préoccupations au sujet des moyens de corriger la situation.

Je serais heureux d'en discuter plus à fond avec des membres du Comité. C'est complexe, et je n'ai pas le temps de donner une réponse exhaustive. Vous m'en excuserez.

• (1710)

**Mme Annie Koutrakis:** Merci, monsieur Lemaire. Tous les membres vous sauraient gré de tout ce que vous pourrez communiquer au Comité pour approfondir les détails. Merci.

Ma prochaine question s'adresse à vous, monsieur Buhagiar. Vous avez beaucoup parlé d'automatisation. Vous l'avez aussi fait lors de notre table ronde, où nous nous sommes demandé où l'automatisation était l'élément clé. Connaissez-vous des ports aux États-Unis ou ailleurs qui sont à l'avant-garde de l'automatisation et qui pourraient nous servir de modèle?

**M. Christian Buhagiar:** Madame Koutrakis, je suis heureux de vous revoir.

Mme la députée Gladu, je crois, a posé ces questions plus tôt et a évoqué certains organismes, comme les administrations portuaires. Elles doivent comparaître à la prochaine séance du Comité. Ces gens-là sont peut-être mieux placés que moi pour répondre à la question, mais cela dit, permettez-moi d'en prendre note et de communiquer avec le Comité si nous avons des idées qui pourraient vous convenir.

**Mme Annie Koutrakis:** D'accord. C'est très bien.

J'ai toutes mes notes que j'ai rapidement griffonnées à la table ronde. Vous avez utilisé une expression que je vais paraphraser. Vous avez dit que l'innovation n'est pas toujours ce qu'il y a de plus remarquable et attrayant. Selon vous, lorsqu'on cherche à innover, il ne peut pas y avoir des vaches sacrées. Je crois que les vaches sacrées dont vous parliez étaient des restrictions. Si nous voulons demeurer concurrentiels, croyez-vous que nous devons apporter des changements aux formalités administratives et, le cas échéant, à quels types de restrictions faisiez-vous allusion?

**M. Christian Buhagiar:** Monsieur le président, par votre entremise, je m'adresse à Mme Koutrakis. Je sais que j'ai dit ces choses que vous avez notées. Quoi qu'il en soit, oui, je pense qu'il faut s'interroger sur les formalités administratives.

À propos des vaches sacrées dont j'ai parlé à ce moment-là — et je vais m'en tenir au secteur que je représente —, je dirai que les professionnels de la chaîne d'approvisionnement en sont venus à faire les choses d'une certaine façon. C'est ce qu'on leur a appris. L'un des membres du Comité, et j'espère pouvoir lui en parler de nouveau, à un moment donné, a posé des questions au sujet de la formule juste-à-temps. C'est une formule qui donne de bons résultats dans le domaine de M. Lemaire, où c'est essentiel. Mais ce n'est pas essentiel partout.

Nous devons traiter la chaîne d'approvisionnement différemment. Désormais, bien des penseurs estiment que la façon dont nous avons procédé, dont nous avons abordé les prévisions, parce que... Le Comité s'intéresse surtout aux transports et à l'infrastructure, mais n'oublions pas que la chaîne d'approvisionnement ne se limite pas aux transports, à l'infrastructure et à la logistique. Il ne faut pas négliger la demande et la prévision. C'est une très longue chaîne, de bout en bout, et tout doit fonctionner ensemble.

L'idée voulant qu'il suffise d'apprendre à mieux prévoir, voilà une vache sacrée, car les professionnels de la chaîne d'approvisionnement en général estiment que c'est ce qu'il faut faire... Nous n'allons pas nous améliorer sur le plan des prévisions. Il faut se débarrasser de ces vaches sacrées.

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

[Français]

Nous poursuivrons avec M. Barsalou-Duval.

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

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Buhagiar, j'ai bien aimé que vous ayez fini de répondre à la question en faisant allusion aux vaches sacrées. Avant cela, vous avez parlé du juste-à-temps. Or, quand j'ai fait mes études, le juste-à-temps était le Saint-Graal de l'approvisionnement. Je ne dis pas que cette méthode ne comporte pas d'avantages, bien au contraire.

D'une certaine manière, considérez-vous que le juste-à-temps peut être vu par plusieurs personnes de l'industrie comme une vache sacrée?

• (1715)

[Traduction]

**M. Christian Buhagiar:** Monsieur le président, par votre entremise, je dirai au député que, pour certains, dans l'industrie, cette méthode et d'autres façons de faire sont des vaches sacrées. Si nous voulons que notre pays soit vraiment résilient, nous devons nous affranchir. Il faut du leadership de la part des membres du Comité, des représentants du gouvernement, des chefs de file du milieu des affaires et des organisations comme celles de MM. Lemaire, Carey et Pratte et la mienne, si nous voulons amorcer des échanges et éviter que ces divers éléments ne soient considérés comme intouchables. Il n'y a pas de raison d'avoir peur.

Soyons clairs. Comme vous l'avez dit, les spécialistes se sont développés et ont été formés avec ces idées-là. Pour moi, l'essentiel, si nous voulons progresser, c'est d'être résilient... Ce mot ne me plaît pas beaucoup, car je ne suis pas certain de pouvoir le définir, mais nous devons savoir nous adapter. Les chaînes d'approvisionnement doivent réagir mieux qu'elles ne peuvent le faire dans le contexte actuel. Pour bien réagir, il faut voir clair. Si on ignore où on en est, comment les choses se passent à un moment donné, il est impossible de bien réagir.

C'est la clé de la résilience, à mes yeux, et j'exhorte les membres du Comité à continuer d'y réfléchir avec d'autres témoins.

[Français]

**M. Xavier Barsalou-Duval:** Je vous remercie de votre réponse.

J'irai plus loin. Depuis que nous avons commencé cette discussion, j'ai l'impression que tout le monde arrive à une espèce de consensus selon lequel le problème des chaînes d'approvisionnement était prévisible. Les causes étaient repérables, en ce sens que les problèmes se produisent aujourd'hui sous la forme d'une grande crise, mais que nous ne pourrions pas nécessairement y trouver des solutions à court terme, car nous avons affaire à une accumulation de problèmes.

Malgré le consensus qui semble se dégager quant à la nécessité d'envisager la situation à long terme et au fait que les changements à apporter prendront du temps, des mesures peuvent-elles être prises à court terme pour améliorer la situation?

**Le président:** Je vous demande une courte réponse, s'il vous plaît.

[Traduction]

**M. Christian Buhagiar:** Monsieur le président, par votre entremise, je répondrai qu'il y a probablement un certain nombre de choses que nous pouvons faire. Toutefois, s'il y a ce genre de petites victoires, elles seront limitées à certains segments et secteurs. MM. Lemaire et Carey en ont parlé. Il faut choisir certains secteurs, certaines parties de secteur, et les gains seront moins importants.

Si nous voulons changer le système, les gains ne seront pas rapides. Vous avez raison de dire qu'il y a une approche à plus long terme, mais nous devons faire preuve de leadership pour y arriver.

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

[Français]

Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

**M. Taylor Bachrach:** Merci, monsieur le président.

Au sujet de l'automatisation dans le secteur portuaire, j'ai une question à poser qui s'adresse probablement à M. Buhagiar, encore une fois.

Nous avons parlé de l'automatisation comme solution à certains problèmes de chaîne d'approvisionnement. Il semble qu'il y ait des limites du côté de la main-d'œuvre. Lorsque les ports de Los Angeles et de Long Beach se sont automatisés, ils se sont départis de 70 % de leur main-d'œuvre. Lorsque je discute avec des gens du secteur portuaire, surtout des ports qui connaissent une croissance rapide, ils me disent que cette croissance atténuée vraiment l'incidence de l'automatisation sur la main-d'œuvre, mais que cela a des limites.

Comment pouvons-nous atténuer les répercussions à long terme de l'automatisation dans le secteur portuaire? L'effet sur la main-d'œuvre est de l'ordre de 70 %. Qu'en pensez-vous?

**M. Christian Buhagiar:** Monsieur le président, par votre entremise, je dirai au député que je ne suis pas certain de pouvoir donner une réponse utile qui le renseigne vraiment. Je ferai remarquer que l'objectif de l'automatisation peut être de remplacer la main-d'œuvre. Ce peut être aussi d'amener le personnel à se perfectionner pour pouvoir faire le travail. Ce sont des choix qui seront faits dans chaque port et au moyen de diverses stratégies. Il vaudrait donc mieux poser la question aux responsables de chacun des ports.

**M. Taylor Bachrach:** Merci de votre réponse, monsieur Buhagiar. Dans un monde idéal, on utiliserait la technologie pour augmenter les besoins en main-d'œuvre pour ceux qui travaillent dans tous ces secteurs. La réalité, cependant, c'est que dans de nombreux secteurs, que ce soit celui de l'automobile ou celui de l'exploitation forestière, dans mon coin de pays, les investissements dans la technologie entraînent une diminution du nombre d'emplois par unité de production ou, dans le secteur des transports, par unité expédiée.

C'est très préoccupant. Évidemment, nous n'allons pas régler le problème dans les cinq minutes qui restent aujourd'hui, mais je suis frappé par les défis que cela fait apparaître pour les collectivités, en particulier celles où une part importante de la main-d'œuvre est employée dans le secteur des transports, dans la chaîne d'approvisionnement. À l'avenir, nous devons relever ce défi en matière d'emploi.

Je suis désolé. Il n'y a pas de point d'interrogation à la fin. C'est simplement une observation de nature générale.

Je cède le reste de mon temps, monsieur le président.

• (1720)

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

Nous passons maintenant à Mme Lantsman.

Madame Lantsman, vous avez cinq minutes. À vous la parole.

**Mme Melissa Lantsman (Thornhill, PCC):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à tous les témoins d'être là en ce jeudi après-midi.

Je voudrais interroger les producteurs de canola.

Vous avez parlé un peu de la pénurie de main-d'œuvre, du moins je crois que c'est vous qui avez évoqué la question. Ce comité-ci n'est pas celui du travail, mais pourriez-vous parler de la capacité du Canada de former et de recruter la bonne main-d'œuvre pour occuper les postes dans la chaîne d'approvisionnement et lui apporter des compétences?

**M. Dave Carey:** M. Lemaire serait probablement mieux placé pour répondre. Les problèmes de main-d'œuvre auxquels nous avons fait allusion concernaient davantage la dynamique syndicale dans le secteur ferroviaire, mais M. Lemaire a parlé davantage des problèmes de main-d'œuvre et peut-être des travailleurs étrangers.

Je peux parler du problème général de dotation dans l'ensemble de l'économie, certainement après la COVID, mais je vais peut-être m'en remettre à M. Lemaire, car je crois qu'il a abordé la question dans son témoignage.

**M. Ron Lemaire:** Monsieur le président, c'est avec plaisir que je vais répondre rapidement.

Le Programme des travailleurs étrangers temporaires, que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur de l'exploitation, est en soi un programme distinct. C'est pour le Programme des travailleurs étrangers temporaires après l'étape de l'exploitation agricole que nous demandons au gouvernement de faire passer le plafond de 10 à 30 % dans le cadre d'une stratégie d'urgence visant à faire venir plus de travailleurs pour occuper certains postes clés. Il peut s'agir d'à peu près tout, depuis la boucherie jusqu'au travail dans les usines de transformation des viandes, en passant par le travail dans les entrepôts et les hangars d'emportage, bref, tout ce qui n'a pas de lien direct avec l'exploitation agricole. C'est un exemple de changement rapide qui peut apporter des solutions.

J'ai parlé de l'immigration comme autre stratégie clé et structure ciblée. Le travail en cours avec le gouvernement pour simplifier les démarches et appuyer les Ukrainiens qui viennent au Canada pendant la crise, pour essayer de les soutenir, peut-être avec les ressources dont ils ont besoin et des emplois, fait apparaître une autre possibilité à laquelle notre industrie est très ouverte, non seulement pour les réfugiés ukrainiens qui viennent au Canada, mais aussi pour d'autres arrivants.

**Mme Melissa Lantsman:** Passons au transport ferroviaire. Il y a eu un certain nombre de problèmes ces dernières années et encore tout récemment.

Pouvez-vous nous dire un mot de la solution provisoire? Le problème est-il un manque d'infrastructures? Un service insuffisant? S'agit-il de l'acheminement des produits vers les marchés ou vers les côtes?

**M. Dave Carey:** Monsieur Milette, voulez-vous répondre?

**M. Guy Milette:** Oui, je vais apporter des éléments de réponse.

L'un des problèmes, dans le transport ferroviaire, c'est le matériel roulant et la quantité d'équipement disponible. Depuis plusieurs années, le nombre de navires qui se rendent au port de Halifax a considérablement augmenté. Si les chemins de fer n'ont que 500 wagons et s'il y a 1 000 conteneurs à acheminer, l'arriéré ne fait que s'aggraver constamment.

Il ne faut pas oublier qu'au moins deux, trois ou quatre entreprises doivent intervenir à diverses étapes: navire, déchargement, transport des conteneurs par un sous-traitant, parfois directement du

port au chemin de fer, ce qui peut représenter seulement un ou deux kilomètres — mais parfois aussi, ce service n'est pas disponible directement au port. Il y a ensuite les services de transport ferroviaire et une quatrième entreprise locale qui transporte le conteneur chez le destinataire.

La plupart de ces entreprises manquent de main-d'œuvre, ce qui s'ajoute au manque d'équipement, et tout le monde prend du retard. Pour chaque entreprise qui intervient, il y a à chaque étape un retard de quelques jours par-ci par-là. Au bout du compte, on arrive à une semaine ou 10 jours de retard, mais il reste que la disponibilité de l'équipement est certainement un problème central.

• (1725)

**Mme Melissa Lantsman:** Quelqu'un d'autre a quelque chose à ajouter? J'ai l'impression que nous nous engageons sur une voie intéressante.

**M. Steve Pratte:** Un bref commentaire.

Dans notre secteur, le secteur céréalier de l'Ouest du Canada, des milliards de dollars ont été investis par des entreprises d'exportation et de manutention du grain dans le cadre du réaménagement et de la mise en place de la nouvelle technologie de collecte du grain. Depuis une dizaine d'années, des milliards de dollars ont été injectés dans les ports, plus précisément à Vancouver, pour transborder le grain des terminaux d'exportation vers les navires. Aux deux extrémités de la chaîne, il y a des relations contractuelles prévoyant des frais quotidiens, dans un sens comme dans l'autre, pour les manquements aux contrats et les retards.

C'est tout à leur honneur. Les chemins de fer ont un travail ardu. Notre territoire n'est pas facile. Il faut parcourir de longues distances pour transporter ce grain de l'intérieur du pays jusqu'aux points d'exportation. Il est certain que les expéditeurs de produits céréaliers de l'Ouest du Canada aimeraient avoir des relations contractuelles plus strictes avec les compagnies de chemin de fer, assorties de pénalités réciproques plus conséquentes.

Le Comité en a discuté. Diverses mesures législatives ont porté là-dessus depuis 2009 environ, mais notre secteur souhaiterait toujours qu'il y ait un resserrement...

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

Merci beaucoup, madame Lantsman.

Monsieur Chahal, vous avez la parole pour cinq minutes.

**M. George Chahal (Calgary Skyview, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je vous remercie tous de vos témoignages. Je m'adresse d'abord à M. Lemaire.

Vous avez parlé un peu de la réforme de la législation sur le transport maritime, comme ce qui se fait aux États-Unis. Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet? Quels enseignements pouvons-nous tirer de cette mesure législative ou de quelque autre exemple?

**M. Ron Lemaire:** Je vais me contenter de donner quelques renseignements récents provenant des États-Unis au sujet de certains éléments clés du projet de loi de la Chambre des représentants. L'Ocean Shipping Antitrust Enforcement Act est une mesure centrale, face à l'oligarchie du secteur du transport maritime. En effet, quelques lignes de transport maritime exercent un contrôle total sur les chenaux et l'acheminement des conteneurs. Il y a là un lourd défi à relever pour les pouvoirs publics au Canada, et il est lourd même pour une grande entité comme les États-Unis.

Il faut aussi chercher comment comprendre le... Les États-Unis étudient leur Ocean Shipping Reform Act. Au Canada, nous examinons la Loi sur les transports au Canada pour voir comment en tirer parti pour mieux soutenir, plus efficacement, les lignes de transport maritime et le système de transport en général. M. Pratte a évoqué quelques éléments clés pour le secteur ferroviaire concernant entre autres le règlement des différends. Nous devons considérer la situation dans son ensemble et commencer à examiner les leviers réglementaires que nous pouvons effectivement adapter et mettre en place pour que, essentiellement, les entreprises qui ne sont pas en mesure de négocier en position de force puissent vraiment livrer concurrence sur les marchés nationaux et mondiaux.

**M. George Chahal:** Merci.

Monsieur Buhagiar, j'ai une question à vous poser.

Vous avez parlé de la nécessité d'une stratégie nationale, d'une stratégie nord-américaine. Auriez-vous des idées à nous proposer à propos des obstacles interprovinciaux qui nuisent à l'efficacité de nos chaînes d'approvisionnement? Avez-vous des idées au sujet des domaines dans lesquels nous pourrions apporter des améliorations?

**M. Christian Buhagiar:** Monsieur le président, je remercie le député de sa question. Elle est importante.

Je ne suis pas sûr de pouvoir vous donner des exemples précis aujourd'hui, mais je vais faire un suivi auprès du Comité. J'ai toutefois une observation générale à formuler. Les chaînes d'approvisionnement n'ont pas de frontières politiques. En ce sens, elles ne tiennent pas compte de la géographie, de sorte que... Pendant la pandémie, bien des provinces ont imposé des restrictions au secteur des transports. Il suffisait qu'on franchisse les limites d'une province pour que les règles changent. Ce genre de chose subsiste un peu aujourd'hui, car l'information exigée par les diverses provinces, notamment dans le secteur du camionnage, n'est pas partout la même.

C'est là une difficulté, et c'est pourquoi, à mon sens, une stratégie nationale avec tous les ordres de gouvernement... et permettez-moi de préciser que les municipalités ont aussi un rôle à jouer à cet égard. Même si le gouvernement fédéral élabore une stratégie des transports phénoménale, avec la collaboration des provinces, cette stratégie pourrait dérailler dans une municipalité. Lorsque Toronto — je vais m'en prendre à Toronto puisque je viens de la région du Grand Toronto — impose certaines règles sur le transport dans ses rues, la chaîne est de nouveau rompue.

Ron Lemaire et moi en avons déjà parlé avec passion. Si nous voulons que la chaîne d'approvisionnement du Canada soit la meilleure au monde, il est essentiel d'adopter une approche pangouvernementale, et cela comprend tous les gouvernements.

• (1730)

**M. George Chahal:** Je suis heureux que vous en ayez parlé. J'ajouterais qu'on discute beaucoup des difficultés qui se posent dans

les ports et de la modernisation. Quelles sont les possibilités de croissance, particulièrement dans l'Ouest du Canada — nous savons ce qui se passe à Vancouver et à Prince Rupert —, étant donné la croissance des ports intérieurs à Edmonton et à Calgary? Dans ma circonscription, il y a l'aéroport international de Calgary, où sont également présentes deux lignes de chemin de fer.

Quelles sont les possibilités pour les ports intérieurs? Que devons-nous faire, dans l'Ouest du Canada, pour nous assurer que des centres comme Calgary, Edmonton et Regina peuvent également prospérer grâce à la croissance et aux occasions qu'apportent les ports intérieurs?

**M. Christian Buhagiar:** Monsieur le président, par votre entremise, je dois dire au député que sa question est parfaite. Nous parlons surtout des ports maritimes, mais nos ports intérieurs sont essentiels. Je m'en voudrais de ne pas mentionner CentrePort, au centre de notre pays, au Manitoba, qui est un autre excellent exemple.

La réponse simple est que nous devons investir davantage. Nous avons besoin d'un plus grand nombre de ports intérieurs pour la logistique, et la question n'intéresse pas que l'Ouest. Je comprends votre point de vue sur l'Ouest, mais c'est une question que nous devons aborder partout au Canada. Les ports intérieurs sont un élément essentiel de l'infrastructure globale que nous devons examiner et dans laquelle nous devons investir.

**M. George Chahal:** Monsieur le président, je crois que mon temps de parole est écoulé. J'ai d'autres questions à poser s'il me reste du temps, mais...

**Le président:** C'est malheureusement terminé, monsieur Chahal. Merci. Au nom de tous les membres du Comité, je tiens à remercier les témoins d'avoir comparu et d'avoir pris le temps de nous faire profiter de leurs compétences pour une étude très importante pour tous les Canadiens.

Je vous invite tous à vous déconnecter et je demande à mes collègues de rester en ligne pour régler des questions administratives très importantes dont le greffier m'a demandé de m'occuper.

Encore une fois, merci beaucoup aux témoins.

Chers collègues, certains d'entre vous qui prennent l'avion ont dit très clairement qu'ils aimeraient partir le plus rapidement possible après 17 h 30. Nous avons commencé un peu en retard aujourd'hui. Toutes mes excuses. Nous attendions que les députés reviennent dans la salle.

Le greffier m'a demandé de régler quelques questions administratives aujourd'hui, ce qui prendra une minute, si vous me le permettez. Il s'agit de deux budgets d'étude que nous devons approuver rapidement.

Monsieur le greffier, je vous cède la parole pour une minute, peut-être, afin que vous nous expliquiez exactement ce qu'il faut faire, puis nous procéderons à un vote rapide.

**Le greffier du comité (M. Michael MacPherson):** En fait, il suffit que quelqu'un...

Je vois Mme Gladu.

**Mme Marilyn Gladu:** Je propose d'approuver les deux budgets tels quels.

**Le président:** Voilà qui est rapide. C'est pourquoi vous nous manquez, madame Gladu.

(La motion est adoptée.)

La séance est levée.

**Le président:** Merci beaucoup à tous les membres du Comité de l'excellente séance qui s'achève. Bon week-end à tous.

---





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>