



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 034

Le mercredi 19 octobre 2022

Président : M. Peter Schiefke



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

Le mercredi 19 octobre 2022

• (1705)

[Français]

Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Je vous souhaite la bienvenue à la 34^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 3 février 2022, le Comité se réunit pour étudier les pénuries de la main-d'œuvre prévues dans le secteur des transports au Canada.

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

[Traduction]

Chers membres du Comité, comparaissent devant nous aujourd'hui M. Serge Buy, président-directeur général de l'Association canadienne des traversiers.

[Français]

De la Chambre de commerce maritime, nous recevons le directeur des Affaires gouvernementales et des intervenants, M. Maguessa Morel-Laforce.

[Traduction]

M. John Corey, président de l'Association canadienne de gestion du fret.

Avant de donner la parole aux témoins pour leurs remarques liminaires, je voudrais la donner au greffier pour des remarques d'ordre administratif. Il me semble que nous devons élire un vice-président ou une vice-présidente.

Monsieur le greffier, c'est à vous.

Le greffier du Comité (M. Michael MacPherson): Je vous remercie.

Conformément au paragraphe 106(2), le premier vice-président doit être un député de l'opposition officielle.

Je suis maintenant prêt à recevoir les motions pour le premier vice-président.

M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC): Je propose M. Mark Strahl.

Mme Annie Koutrakis (Vimy, Lib.): J'allais justement le proposer.

Le greffier: Il a été proposé que M. Mark Strahl soit élu premier vice-président du Comité.

Y a-t-il d'autres motions?

Plaît-il au Comité d'adopter la motion?

(La motion est adoptée.)

Le greffier: Je déclare la motion adoptée et le député Mark Strahl dûment élu premier vice-président du Comité.

Des voix: Bravo!

Le président: Je vous félicite, monsieur Strahl.

Nous allons commencer par le témoignage de M. Serge Buy.

Monsieur Buy, vous disposez de cinq minutes. Vous avez la parole.

M. Serge Buy (président-directeur général, Association canadienne des traversiers): Merci beaucoup, monsieur le président, d'avoir invité l'Association canadienne des traversiers pour parler de cette question importante.

Je voudrais tout d'abord vous donner des éléments de contexte concernant notre secteur.

Chaque année, les traversiers du Canada transportent plus de 60 millions de passagers, 23 millions de véhicules et des produits à hauteur de milliards de dollars. Nos membres fournissent un lien crucial à des collectivités. Ils traversent les fleuves et rivières dans des communautés isolées du Canada rural et du Nord du Canada, un fait que la plupart des gens ne réalisent pas tout à fait. Certaines traversées le long de la route Dempster dans les Territoires du Nord-Ouest pour rejoindre Inuvik sont gratuites. Lorsqu'il n'y a pas de traversier, le coût des produits augmente de façon importante dans cette ville.

Les traversiers amènent non seulement des gens, mais apportent aussi la plupart des produits vers des îles comme Terre-Neuve et l'île de Vancouver. Nous représentons également des solutions en transport en commun dans plusieurs municipalités telles que Toronto, Halifax, Vancouver et d'autres.

L'Association canadienne des traversiers représente la plupart des exploitants de traversiers dans l'ensemble du Canada, des sociétés d'État aux gouvernements autochtones, provinciaux, territoriaux ou municipaux en passant par les exploitants privés. Nous représentons par ailleurs plusieurs fournisseurs du secteur.

La question de la pénurie de main-d'œuvre n'est pas nouvelle dans le secteur maritime. Nous avons effectivement une main-d'œuvre vieillissante. Un sondage informel mené auprès de nos membres en 2019 a montré que parmi les employés occupant des postes de cadres supérieurs, 55 % à 62 % d'entre eux étaient en mesure de prendre leur retraite d'ici cinq ans. La situation est d'autant plus criante depuis la pandémie. Au cours des dernières années, le nombre de départ à la retraite est sans précédent.

Les conséquences sont évidentes. De plus en plus de traversées sont annulées en raison du manque de main-d'œuvre. Cette fin de semaine, certaines traversées entre Kingston et l'île Wolfe en Ontario ont été brièvement interrompues, pendant que l'exploitant essayait de remplacer un membre de son équipage. Toutes les semaines, vous pouvez trouver dans les médias des cas de pénurie d'équipages sur la côte Ouest, la côte Est, voire dans l'ensemble du Canada, même dans les Prairies, car c'est là, le gros du problème pour nos exploitants.

Le mémoire que nous avons envoyé au Comité présente quelques-unes de nos recommandations. Soyons clairs, monsieur le président, nous n'avons pas de baguette magique pour résoudre ce problème. Plusieurs avenues doivent être explorées et chacune d'entre elles aura ses propres conséquences.

Les répercussions financières de cette pénurie dans le secteur des traversiers sont conséquentes. Cela signifie que les produits ne sont pas livrés du tout ou livrés avec retard. Cela signifie que les prix de certains produits seront plus élevés. Cela signifie que des employés ne peuvent pas aller travailler parce qu'il n'y a pas de traversées. Cela signifie également que les gens ne peuvent pas rentrer chez eux à temps, aller à leur rendez-vous à l'hôpital et ainsi de suite.

En définitive, nous parlons de communautés. C'est pourquoi il est essentiel de comprendre que lorsque les traversiers restent à quai, des communautés tout entières sont affectées.

Beaucoup de facteurs entrent en ligne de compte. J'aimerais vous en présenter quelques-uns.

L'immigration ne résoudra pas tous les problèmes, mais c'est une voie importante à envisager. Nous remercions Transports Canada d'avoir pris quelques mesures dans la bonne direction, avec le soutien d'Affaires mondiales Canada, en signant les ententes reconnaissant les titres de compétence, mais on peut en faire davantage et nous avons besoin qu'on en fasse davantage très bientôt.

La technologie aussi est un facteur important, mais la réglementation accompagnant l'utilisation de nouvelles technologies doit aussi suivre et nous avons constaté quelques écueils de ce point de vue-là.

Peut-on améliorer les conditions de travail? Tout à fait, toujours, mais je dirais que les exploitants de traversiers sont normalement des employés de choix et les conditions de travail sont déjà très bonnes. Augmenter les salaires pourrait attirer quelques personnes, mais alors les autres vont aussi augmenter leurs salaires, et cette course sans fin pour débaucher les employés des autres ou se faire débaucher ses employés finira par n'avantager personne.

Les employeurs, les syndicats et les établissements de formation ont tous un rôle à jouer. C'est pourquoi, par exemple, vous verrez certaines recommandations dans notre mémoire qui proposent des formations hybrides, à la fois en présentiel et en virtuel.

Les recommandations de notre mémoire forment quatre catégories: le recrutement à l'international, où, encore une fois, il est essentiel de signer des accords avec d'autres pays; la formation, de la formation virtuelle à la modification des exigences qui forcent des établissements du secteur maritime à refuser des étudiants étrangers; la modernisation, concernant les exigences pour les équipages qui ont trait à la technologie, et la nécessité de moderniser certains règlements et d'adopter une approche axée sur le risque; et les données, car il nous faut une meilleure collecte des données pour avoir une idée plus claire des problèmes existants.

Monsieur le président, je suis prêt à répondre aux questions. Je vous remercie.

● (1710)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Buy.

[Français]

Notre prochain intervenant est M. Maguessa Morel-Laforce, de la Chambre de commerce maritime.

Monsieur Morel-Laforce, vous disposez de cinq minutes.

M. Maguessa Morel-Laforce (directeur, Affaires gouvernementales et des intervenants, Chambre de commerce maritime): Monsieur le président et membres du Comité, je vous remercie grandement de nous offrir l'occasion de discuter avec vous aujourd'hui.

[Traduction]

La Chambre de commerce maritime représente plus d'une centaine de parties prenantes du secteur maritime, parmi lesquelles d'importants transporteurs canadiens et américains, des ports, des terminaux et des entreprises de services maritimes, ainsi que des armateurs canadiens.

[Français]

Le secteur maritime canadien transporte des biens et des personnes partout au pays. De tous les modes de transports, c'est celui qui a le moins de conséquences sur le plan environnemental.

[Traduction]

Les marins et le personnel à terre ont été désignés travailleurs essentiels pendant la pandémie et ont poursuivi leurs tâches importantes pour s'assurer que la chaîne d'approvisionnement du Canada reste résiliente et réactive pour livrer les produits sur lesquels les Canadiens comptent.

[Français]

Le Canada a un vaste réseau de quais privés et de ports publics qui assurent le commerce international et le transport des personnes et qui soutiennent les industries nationales. Environ 200 navires canadiens sont actifs au pays dans le domaine commercial, assurant notamment les échanges entre le Canada et les États-Unis et le commerce intérieur. Le secteur maritime canadien comprend plus de 1 000 employeurs et plus de 100 000 employés professionnels dans les domaines privé et public.

[Traduction]

Aider à reconstituer la main-d'œuvre du secteur maritime bénéficiera en fin de compte à d'autres secteurs-clés de l'économie, comme l'agriculture, la construction, le secteur manufacturier, les ressources naturelles et le tourisme, qui dépendent fortement de l'accès au transport maritime pour les besoins de leur chaîne d'approvisionnement.

[Français]

L'industrie maritime est sous réglementation fédérale, ce qui inclut la plupart des postes sur un navire commercial. Cependant, le gouvernement fédéral fournit très peu de soutien aux institutions de formation et aux étudiants du domaine maritime. Le gouvernement fédéral doit consacrer des fonds, de façon récurrente, au soutien de la formation de nouveaux employés du secteur privé, de la Garde côtière et d'autres secteurs du domaine où il y a un manque de personnel.

Puisque ma collègue Julia Fields, de la Fondation de l'industrie maritime canadienne, n'est malheureusement pas ici aujourd'hui, c'est moi qui vais vous communiquer l'allocution qu'elle avait préparée.

[Traduction]

La Fondation de l'industrie maritime canadienne a été instaurée en 2020 pour aider à trouver des solutions au problème du développement de la main-d'œuvre dans le secteur maritime public et privé. Nous avons parmi nos partenaires des employeurs, comme des sociétés de transport maritime, des syndicats, des pilotes, des collèges maritimes, ainsi que des ministères-clés du gouvernement qui ont des responsabilités maritimes, dont la Garde côtière du Canada, Transports Canada et le Bureau de la sécurité des transports.

Tout comme nos partenaires du transport multimodal routier et ferroviaire, nous avons d'énormes défis à relever. Le secteur maritime du Canada a déjà du mal à pourvoir les postes dans l'ensemble du pays, et la pénurie de main-d'œuvre, au cours des dernières années, a même forcé des bateaux à rester temporairement à quai. Les collèges maritimes ont du mal à embaucher des enseignants, et quant aux organismes gouvernementaux et aux sociétés privées, ils se disputent le même bassin de talents restreint et vieillissant. En général, l'industrie maritime fonctionne de façon efficace et souvent discrète, loin des yeux du public. Par conséquent, les carrières du secteur maritime sont peu connues. La plupart des jeunes et ceux qui cherchent une nouvelle carrière ne pensent pas au secteur maritime ni aux différents débouchés offerts par ce secteur.

Vous devez savoir que les données sur la main-d'œuvre sont rares dans le secteur maritime, et celles que nous avons datent ou sont incomplètes. Cependant, une étude récente menée par Transports Canada constate que, dans les 10 prochaines années, 43 % des travailleurs du secteur maritime au Canada sont censés prendre leur retraite. Ce chiffre est même plus élevé pour les postes essentiels, comme les officiers du génie ou les officiers de pont. Transports Canada estime qu'il faudra embaucher environ 19 000 nouveaux travailleurs au cours des 10 prochaines années.

Il est important de noter que la mise en place de ce créneau d'avenir est un problème urgent, puisque le secteur maritime dépend d'un bassin de talents continu prêt à suivre des formations spécialisées à tous les niveaux. C'est un secteur où des compétences hautement spécialisées sont nécessaires pour le travail à terre, mais tout particulièrement pour les postes de travail en mer. Par exemple, cela prend de six à huit ans pour devenir capitaine d'un navire commercial de plus gros tonnage.

Nous pensons que le gouvernement fédéral pourrait nous aider dans trois domaines-clés. Ce sont des domaines pour lesquels de nombreux autres secteurs ont reçu de l'aide.

Pour le premier domaine, il s'agirait de nous accompagner pour améliorer l'analyse des données de main-d'œuvre dans le secteur maritime, pour mieux cerner l'ampleur du problème, le jalonner et faire le suivi des progrès.

Le deuxième domaine serait celui du financement, pour nous aider à mieux sensibiliser la population, puisque la diversité des carrières maritimes, les salaires élevés et les taux de correspondance compétence-emploi élevés sont largement méconnus du grand public, en particulier des élèves du secondaire.

Le troisième domaine serait d'accompagner le secteur pour améliorer la disponibilité des programmes de formation, la façon d'y ac-

céder et la possibilité de les financer. Il existe un nombre limité d'établissements ou de collèges maritimes au Canada, et nombre d'étudiants potentiels auraient besoin de se déplacer et de payer les frais de scolarité et les frais de subsistance. En conséquence, la formation maritime peut s'avérer difficile d'accès pour un certain nombre de collectivités et aussi pour des travailleurs qui sont déjà dans ce secteur et qui voudraient améliorer leurs compétences ou mettre à jour leur licence.

Par exemple, deux collèges qui sont membres de notre organisation ont récemment déposé une demande de financement pour créer de nouveaux programmes qui permettraient de diminuer le coût global de la formation et de faciliter l'accès à cette formation pour les Premières Nations et les groupes méritant l'équité. Ces programmes, entre autres, augmentent l'offre des cours en ligne et accélèrent l'adoption de la réalité virtuelle et de la simulation dans les formations maritimes.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de parler au nom du secteur maritime du Canada.

• (1715)

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Morel-Laforce.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Corey.

Monsieur Corey, vous avez la parole pendant cinq minutes pour votre exposé.

M. John Corey (président, Association canadienne de gestion du fret): Je vous remercie, monsieur le président.

Je voudrais remercier le Comité de m'avoir donné la possibilité de parler aujourd'hui des pénuries de main-d'œuvre que nous anticipons dans le secteur du transport au Canada.

L'Association canadienne de gestion du fret représente des acheteurs de transport de fret au Canada, que ce transport soit ferroviaire, maritime, aérien ou routier. J'espère que je suis à la bonne réunion, car je vais parler de problèmes de main-d'œuvre dans les secteurs ferroviaire et routier.

Comme les autres pays du G7, nous avons une population vieillissante et une faible natalité. Notre récente expérience de la COVID a souligné le fait que nous n'avions pas suffisamment de travailleurs qualifiés pour pourvoir tous les postes vacants. Avec la pandémie, l'équilibre entre la vie professionnelle et la vie privée est devenu un facteur plus important pour les travailleurs. Le salaire seul ne suffit plus pour les motiver.

Comment cela affecte-t-il les services de transport et la chaîne d'approvisionnement? Nous avons tous vécu le chaos de la chaîne d'approvisionnement exacerbé par la COVID. Au début de la pandémie, Transport Canada a désigné les services ferroviaires et les services routiers comme essentiels. Les travailleurs des deux secteurs ont aidé le Canada à continuer de fonctionner pendant la COVID en maintenant le transport de nourriture, de carburant, d'équipement de protection individuelle, de produits chimiques et autres matériaux vitaux. Sans ce service de transport, les effets de la pandémie auraient été bien pires.

Même si les travailleurs du secteur ont fait un excellent travail et ont atteint les résultats escomptés, deux importants problèmes de main-d'œuvre demeurent.

Tout d'abord, la main-d'œuvre est vieillissante. En général, les baby-boomers qui ont propulsé l'économie dans les années 1980, 1990 et 2000 ont quitté le marché du travail et prennent leur retraite en masse. Nous n'avons pas suffisamment de travailleurs qualifiés pour les remplacer. Tout le monde ne peut pas travailler de la maison.

La pénurie de camionneurs est toujours un problème. Le Conférence Board du Canada nous dit maintenant que l'âge moyen des camionneurs est de 46 ans, comparé à l'âge moyen des autres travailleurs qui est de 41 ans et demi. Le secteur doit attirer des travailleurs plus jeunes. On estime qu'il y a à l'heure actuelle 23 000 postes de camionneur à pourvoir, et ce chiffre s'élèvera bientôt à 56 000 dès 2024. Cela augure mal pour l'avenir de l'économie canadienne.

Dans le secteur ferroviaire, la pénurie d'équipes et de locomotives — et non de wagons — est un problème récurrent pendant les périodes de fluidité négative du réseau. Le monde des expéditeurs s'inquiète sérieusement du fait que la récolte de céréales supérieure à la moyenne cette année, l'arrivée de l'hiver et la pénurie de personnel puissent créer un véritable chaos sur les lignes de chemin de fer à l'avenir.

Le deuxième problème concernant l'emploi est le changement d'attitude envers le travail. Aujourd'hui, les travailleurs n'envisagent pas le travail de la même façon qu'avant. La COVID n'est pas la cause de ce changement, mais l'a certainement accéléré. Le travail à partir de chez soi, les réunions virtuelles et l'exigence d'un meilleur équilibre entre vie professionnelle et vie privée sont au nombre des demandes.

Le roulement de personnel dans le secteur routier est très élevé, de l'ordre de 70 %. Les conducteurs quittent régulièrement leur employeur ou le secteur. Ce roulement peut être attribué aux longues heures, à la pression pour l'obtention de résultats, à de mauvaises conditions de restauration et de repos sur la route, ainsi qu'un manque de reconnaissance et d'appréciation.

Dans le secteur ferroviaire, la pratique de l'exploitation ferroviaire précise, soit concentrer les opérations sur l'exploitation des actifs, ne s'applique pas uniquement à l'équipement. Le personnel est réduit au strict minimum, ce qui accroît la pression sur les employés restants.

Aux États-Unis, les compagnies de chemin de fer et les syndicats travaillent à l'heure actuelle à leurs conventions collectives. Malgré une augmentation des salaires de 24 % échelonnée sur les trois prochaines années, certains syndicats ne veulent pas ratifier les conventions, parce que, selon eux, les gestionnaires n'ont aucun égard pour leur qualité de vie — ce qui est illustré par leur réticence obstinée à offrir davantage de congés payés, tout particulièrement en cas de maladies. Les employés trouvent que la gestion s'intéresse davantage aux ratios de l'exploitation et aux profits qu'au bien-être de leurs employés. Ce n'est pas surprenant qu'ils n'arrivent pas à pourvoir les postes.

Quelles sont les solutions possibles?

Une façon d'augmenter le nombre de travailleurs disponibles à court terme serait d'augmenter l'immigration. Je comprends que ce ne soit pas une solution si simple que cela, mais cela vaut le coup d'essayer. Rappelons-nous que le Canada est un pays qui s'est construit grâce à l'aide de gens provenant de beaucoup d'endroits différents.

Il faudrait payer un salaire horaire aux camionneurs, ce qui mettrait la priorité sur leur sécurité, réduisant ainsi la mentalité du « il faut se rendre coûte que coûte ». Il faudrait demander des camions plus écoénergétiques et encourager la numérisation du secteur. Il faudrait faire du transport routier un travail qualifié. De nombreux métiers requièrent un programme d'apprentissage et du mentorat, particulièrement en Europe. Il faudrait faire du transport routier une vocation au lieu d'en faire une carrière par défaut. Il faudrait s'assurer qu'il y a suffisamment de financement pour l'infrastructure qui sera nécessaire à l'avenir. Et il faudrait s'assurer qu'il y a plus d'endroits sécuritaires où les camionneurs pourront se restaurer et se reposer.

• (1720)

Les compagnies de chemin de fer doivent mieux connaître les réalités du marché du travail et les exigences de leur service aux consommateurs quand ils diminuent leur main-d'œuvre en réaction à des baisses temporaires du volume de fret. Des coupures excessives, suivies d'embauches délibérément lentes ne devraient pas exister. Il faudrait laisser un peu de souplesse au système et rendre la chaîne d'approvisionnement plus résiliente.

Il faudrait fournir de meilleures conditions aux travailleurs du transport ferroviaire, avec des mesures moins punitives dans le cas de congés légitimes. Le fait d'avoir plus de travailleurs qui font moins d'heures donnerait lieu à des conditions plus sécuritaires et à une main-d'œuvre plus heureuse et donc plus productive.

Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Corey.

C'est Mme Lewis qui va lancer le tour de questions aujourd'hui.

Madame Lewis, vous avez la parole. Vous disposez de six minutes.

Mme Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC): Merci beaucoup.

Ma première question s'adresse à M. Morel-Laforce.

Nous avons beaucoup entendu parler de la pénurie de main-d'œuvre. Je sais que les expéditions de céréales ont diminué d'environ 20 % l'an dernier dans les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent. Vous avez parlé de certains des effets collatéraux des pénuries de main-d'œuvre et vous avez mentionné que même les navires restaient inactifs à cause de ces pénuries.

J'aimerais parler des répercussions de cette situation sur notre chaîne d'approvisionnement alimentaire. Je suppose que la pénurie de main-d'œuvre a également créé un problème de congestion dans les ports, car les conteneurs y restent plus longtemps.

Pensez-vous que le gouvernement pourrait faire quelque chose sur le plan législatif de manière à moderniser la Loi maritime du Canada pour aider à résoudre ce problème? C'est ce qui me préoccupe.

M. Maguessa Morel-Laforce: C'est une question très vaste.

En ce qui concerne le grain, il est principalement exporté en vrac, et expédié vers l'ouest ou vers l'est. Dans le cas des Grands Lacs et du Saint-Laurent, la cargaison est transportée par train, disons jusqu'à Thunder Bay, où elle est placée sur un laquier et transportée plus loin vers l'est pour être exportée. La plupart des produits céréaliers du pays sont exportés.

À cet égard, la capacité actuelle de la voie maritime est à environ 50 %, de sorte que nous pourrions doubler le nombre de navires qui la parcourent aujourd'hui sans grandes répercussions sur le trafic. C'est assurément possible, mais il pourrait devenir difficile de doter les navires d'un équipage et d'en assurer le service à l'avenir.

Mme Leslyn Lewis: Si je comprends bien, les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent fonctionnent actuellement à seulement 50 % de leur capacité. Est-ce exact?

M. Maguessa Morel-Laforce: Oui. À l'heure actuelle, nous pourrions doubler le nombre de navires naviguant sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent avec l'infrastructure actuelle.

Mme Leslyn Lewis: La raison pour laquelle vous n'avez pas été en mesure d'augmenter l'utilisation des voies navigables pour alléger les pressions sur les ports primaires est le problème inhérent de la pénurie de main-d'œuvre.

M. Maguessa Morel-Laforce: En effet, et je dirais que le transport par conteneurs est très limité à l'heure actuelle en raison de la règle de l'ASFC qui interdit le déplacement des conteneurs sur les navires. Ils peuvent être transportés par train ou par camion, mais pas par bateau. Nous savons que plusieurs de nos ports dans les Grands Lacs demandent sans succès des entrepôts d'attente où ils pourraient accueillir ces conteneurs.

• (1725)

Mme Leslyn Lewis: Je crois savoir que la Loi maritime du Canada limite la capacité des autorités portuaires canadiennes de générer des fonds supplémentaires et de demeurer concurrentielles en restreignant effectivement la capacité de développer des ports intérieurs. Le développement de ports intérieurs permettrait de réduire la congestion des ports primaires. Dans des endroits comme Vancouver, nous savons qu'il existe des ports intérieurs, mais ces ports appartiennent à l'autorité portuaire de Singapour.

Sauriez-vous expliquer pourquoi le gouvernement permet à Singapour de posséder des ports intérieurs, mais pas aux Canadiens?

M. Maguessa Morel-Laforce: Je ne connais pas ce port en particulier.

Ce que je sais, c'est que les ports qui comptent parmi nos membres attendent avec impatience qu'un projet de loi sur la modernisation des ports soit déposé au Parlement. Ils ont plusieurs demandes. Ils aimeraient valoriser leurs terres ainsi qu'augmenter leur capacité d'emprunt pour faire davantage de développement. C'est en tout cas quelque chose que nos ports sont impatients de voir dans les modifications que comportera le projet de loi visant la modernisation des ports.

Mme Leslyn Lewis: Selon vous, y a-t-il quelque chose de précis que le gouvernement peut faire pour remédier au traitement injuste des administrations portuaires canadiennes?

M. Maguessa Morel-Laforce: Je crois que nous pourrions utiliser les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent à leur pleine capacité pour alléger la pression sur les autres modes de transport qui ont été touchés par la pandémie ou qui sont au maximum de leur capacité. Pensons à notre réseau routier, qui est déjà congestionné. Si nous mettions plus de conteneurs sur des navires, plutôt que sur des camions, nous pourrions transporter plus de produits plus rapidement à l'intérieur des terres sans congestionner les autoroutes.

Mme Leslyn Lewis: Le problème n'est pas nécessairement résolu par la présence de ports intérieurs. Il faut simplement acheminer le produit vers le réseau ferroviaire.

M. Maguessa Morel-Laforce: La solution viendrait de la réglementation. Il faudrait que les règlements de l'ASFC soient modifiés de manière à permettre le transport de conteneurs par les voies navigables nationales.

Il faudrait également que l'ASFC augmente le nombre d'entrepôts d'attente et les approuve. On me dit qu'il y a actuellement, à l'ASFC, 17 demandes qui ne sont pas traitées. Cela pourrait certainement contribuer à atténuer les problèmes de conteneurs dans ce pays.

Mme Leslyn Lewis: Est-ce l'ASFC qui paie pour ces entrepôts? Qui paie pour ces entrepôts?

M. Maguessa Morel-Laforce: L'ASFC fournit les agents qui traitent les importations. C'est un élément clé. Il y a une série d'exigences de sécurité à respecter. Ce que j'ai entendu de la part des membres qui aimeraient voir cela se produire, c'est qu'ils sont prêts à engager le capital et à faire l'investissement pour que cela devienne une réalité. Ce qu'ils attendent, c'est l'approbation réglementaire.

Mme Leslyn Lewis: Quelles sont les principales politiques gouvernementales...

Le président: Merci beaucoup, madame Lewis.

La parole est maintenant à M. Badawey.

Vous disposez de six minutes.

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

Je remercie Mme Lewis de ses questions. C'est agréable de constater son attachement aux Grands Lacs. Je vois également M. Masse, du NPD, qui a été un véritable champion des Grands Lacs. Monsieur Masse, je suis ravi de vous voir ici.

Je suis d'accord avec ce qui a été dit précédemment. Le fait est que les Grands Lacs et le Saint-Laurent créeront la fluidité dont notre pays a besoin pour faire du commerce non seulement à l'échelle nationale, mais aussi à l'échelle internationale, ce qui aura pour effet de consolider notre performance commerciale globale.

Je dois être très précis, surtout maintenant que nous creusons davantage les résultats de l'Examen de la Loi sur les transports au Canada, réalisé en 2015 par David Emerson, et les rapports visant l'établissement d'une stratégie sur les transports et la logistique que ce comité a réalisés dans l'intervalle. Ultérieurement et à l'étape finale — espérons-le —, il y aura l'Examen de la modernisation des ports, qui a déjà été mentionné, le rapport sur la chaîne d'approvisionnement que nous avons entrepris, et maintenant la stratégie en matière de main-d'œuvre. Tout cela forme un tout.

Voici mes derniers commentaires avant de passer à ma question. Nous comprenons évidemment que les partenaires sont les entreprises, les travailleurs et la chaîne d'approvisionnement de l'industrie maritime, de l'industrie du camionnage, de l'industrie ferroviaire et de l'industrie aérienne. Nous comprenons les effets des pénuries de main-d'œuvre sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Les navires sont à quai sans capitaines, sans cuisiniers, sans ingénieurs, sans travailleurs côtiers et sans matelots. Le navire est à quai. Cette cargaison est maintenant retardée d'un jour, deux jours, trois jours ou peut-être une semaine. Nous comprenons aussi que les partenaires multimodaux subissent également de graves conséquences. C'est un effet domino. Le navire accoste, et les camions et les trains attendent. Ils n'ont rien à transporter, car les marchandises sont toujours à bord du navire.

Que faisons-nous? Nous procédons maintenant à la formulation d'une stratégie qui, je le soupçonne, n'est pas propre à l'un de ces différents modes de transport. C'est plutôt une stratégie qui vise la main-d'œuvre du transport multimodal et qui englobe tous les modes de transport.

Cela étant dit, je vais vous poser à tous les trois la même question. Intervenez comme bon vous semble.

Je vais vous donner un exemple dans la région de Niagara. Nous nous lançons actuellement dans la construction d'un centre d'innovation et de formation sur les Grands Lacs qui offrira de la formation sur l'environnement des Grands Lacs et son écosystème, ainsi que sur l'aspect économique, quand il s'agit de travailler avec les entreprises et les syndicats — comme entre autres le Syndicat international des marins canadiens, ou SIMC — et, bien sûr, avec d'autres ONG. Tout cela fera partie de ce centre, du point de vue de l'exploitation.

La clé est d'intégrer la distribution et la logistique, en misant sur le mouvement actualisé des marchandises le long de couloirs commerciaux stratégiques — comme celui des Grands Lacs — intégrés au transport routier, ferroviaire et aérien, et associés à une analyse actualisée des données menant à une gestion intégrée. Ce que je veux dire, c'est qu'il ne s'agit pas seulement de la personne aux commandes du véhicule, du camion, du navire, de l'avion ou du train. Il s'agit aussi de la façon dont se font les déplacements et de la formation correspondante.

Ma question s'adresse à vous trois. Comment voyez-vous cela se concrétiser? Comment envisagez-vous le transport par camion, par train, par rail et par bateau, non seulement en ce qui concerne le produit, mais aussi en ce qui concerne l'intégration et, par conséquent, la formation nécessaire pour y parvenir?

● (1730)

M. John Corey: Je vais commencer, si vous êtes d'accord, messieurs.

À l'heure actuelle, nous avons une chaîne d'approvisionnement dont le fonctionnement est vraiment cloisonné. Chaque élément de la chaîne d'approvisionnement fait ce qui est le mieux pour son entreprise ou son groupe particulier. Ce dont vous parlez, c'est de la coordination de cette chaîne d'approvisionnement de sorte que les mouvements se fassent de la façon la plus efficace possible. Il faudra pour cela une solide volonté politique, si je peux utiliser ce terme, pour obliger les membres de la chaîne d'approvisionnement à faire équipe.

Les expéditeurs veulent que cela se produise, car « ce qui est bon pour moi » est bon au départ, mais si tout le monde se serre les coudes, ce sera bon pour le Canada à long terme. Nous deviendrons un partenaire commercial beaucoup plus efficace et performant, ce qui sera bon pour tout le monde, car tout le monde en profitera.

La question est de savoir comment s'y prendre. Je pense que c'est le dilemme à résoudre. J'estime que le rapport publié par le Groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement est un bon début. Il contient des idées intéressantes. Mais comment s'y prendre?

Il existe déjà beaucoup de choses qui peuvent nous aider à avoir une chaîne d'approvisionnement plus efficace et performante. Le renforcement de la Loi sur les transports au Canada en est une. Il existe déjà des lois pour réglementer les chemins de fer, qui sont dans ce pays — soyons honnêtes — des monopoles, et il y a des façons d'uniformiser les règles du jeu, mais il faut une certaine volonté pour faire le nécessaire à cette fin.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Corey.

Je vous écoute, monsieur Buy.

M. Serge Buy: Vous avez parlé de coordination, et effectivement, il faut une meilleure coordination de la chaîne d'approvisionnement. Certaines recommandations ont été faites au Groupe de travail. D'autres comités étudient également la chaîne d'approvisionnement, alors si vous le voulez bien, je vais me concentrer sur la pénurie de main-d'œuvre, qui fait l'objet de l'étude de ce comité.

Vous avez parlé de formation. On ne forme pas un travailleur maritime de la même façon qu'un camionneur. Si vous pouvez coordonner certaines choses en matière de formation, sur ce plan, il est un peu plus difficile de coordonner la formation. En revanche, la coordination de la chaîne d'approvisionnement est essentielle. Je vous l'accorde.

Ce que le gouvernement peut faire pour aider à l'heure actuelle, c'est d'examiner certaines des lois qui s'appliquent à la formation et de les moderniser. Il est possible d'examiner la Loi sur la marine marchande du Canada, de la moderniser un peu, afin de donner plus de souplesse aux établissements de formation pour qu'ils puissent accueillir des étudiants étrangers, par exemple, ou pour permettre une formation hybride virtuelle. Vous pouvez former un médecin virtuellement, en partie selon un modèle hybride, mais vous ne pouvez pas former un travailleur maritime selon un modèle hybride à l'heure actuelle.

Nous savons qu'il y a eu quelques progrès, mais les progrès sont très lents, monsieur. Je pense que l'aide que vous et votre comité pouvez offrir en ce qui concerne la pénurie de main-d'œuvre est essentielle pour faire avancer les choses un peu plus vite.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Buy.

C'est à vous, monsieur Morel-Laforce.

M. Maguessa Morel-Laforce: Je pense que le rapport du Groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement qui a été publié récemment souligne la nécessité d'une plus grande mise en commun des données. Je pense que si des fonds sont proposés, qu'il y a du soutien pour en faire plus et que vous liez cela à un programme de formation mis à jour où vous avez des gens de mer qui peuvent gérer l'information qui leur est fournie, nous pouvons être plus efficaces. Nous pouvons absolument accélérer les choses.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Morel-Laforce.

C'est exactement ce que j'essaie de comprendre. Il s'agit essentiellement de ne pas travailler en vase clos, de ne pas former les gens à simplement être aux commandes de camions, de navires ou de bateaux, de trains ou d'avions. C'est aussi la couche suivante, qui est en fait l'intégration des données. Ils sont formés pour faire ce qu'ils sont censés faire en matière de conduite, de navigation, de pilotage ou d'ingénierie. À cela, il faut ajouter l'intégration des systèmes logistiques de distribution, pour qu'ils soient également formés à cette tâche. Et puis, bien sûr, il faut travailler tous ensemble suivant un modèle multimodal et faire passer le message pour que les gens soient réellement intéressés à rejoindre l'industrie.

Pensez-vous que ce soit un atout?

• (1735)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Badawey.

[Français]

Le prochain intervenant est M. Barsalou-Duval.

Monsieur Barsalou-Duval, vous disposez de six minutes

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

Ma première question s'adresse à MM. Morel-Laforce et Buy.

Lors de la dernière législature, mon collègue du Bloc québécois, Maxime Blanchette-Joncas, député de Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, avait déposé le projet de loi C-281, Loi modifiant la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (brevet d'aptitude). Cette idée lui est venue en raison des doléances exprimées par l'Institut maritime du Québec, à Rimouski. En effet, beaucoup d'étudiants internationaux venaient ici, au Canada, pour apprendre à conduire nos bateaux et, malheureusement, une fois qu'ils avaient terminé leur formation, ils devaient retourner dans leur pays parce qu'il fallait avoir, si je ne me trompe pas, sa résidence permanente ou son brevet d'aptitude afin de pouvoir exercer cette profession.

À mon sens, une modification à cette loi serait une bonne initiative, surtout durant une pénurie de main-d'œuvre, parce que ces gens ont appris à utiliser le système d'ici, parce qu'ils ont été formés ici. Ils pourraient donc facilement déjà conduire des bateaux.

J'aimerais savoir si vous seriez en faveur d'une modification à la Loi de 2001 sur la marine marchande pour permettre aux gens qu'on forme ici de rester ici.

M. Serge Buy: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Vous remarquerez que c'est l'une des 10 recommandations que nous avons faites dans notre document remis au Comité. En effet, ce projet de loi était intéressant. J'ai parlé récemment avec l'Institut maritime du Québec, l'IMQ. L'Association canadienne des instituts de formation maritime a déposé une demande à Transports Canada, en juin. Ils attendent une réponse. Des discussions auront certainement lieu sur les projets hybrides.

Cela dit, dans le cas des étudiants étrangers, il faut une modification à la Loi de 2001 sur la marine marchande. C'est l'une de nos recommandations et je pense qu'elle est excellente. Dans les autres professions, ce n'est pas un problème. Pourquoi en est-ce un dans le secteur maritime? Ce serait un changement très apprécié.

M. Maguessa Morel-Laforce: Je suis tout à fait d'accord, et j'ajouterais qu'on examine le secteur de l'immigration, que ce soit en ce qui concerne la reconnaissance de la formation étrangère ou sim-

plement le fait d'identifier les candidats étrangers et de les inclure dans le système. On constate que le processus prend énormément de temps. Même si beaucoup de postes sur un navire sont classés prioritaires par Immigration Canada, sur le terrain, cela prend plus de deux ans entre le moment où un candidat est sélectionné par une compagnie qui voudrait l'employer aujourd'hui et le moment où cette personne aura son droit de travail au Canada. C'est beaucoup un problème de ressources.

M. Xavier Barsalou-Duval: Si je comprends bien, on parle aussi d'un problème de délai en matière de traitement des dossiers pour les travailleurs étrangers. Je ne sais pas si le parallèle est bancal ou s'il tient la route, mais peu d'entreprises du secteur maritime opèrent dans ma circonscription, bien qu'elle soit située au bord du fleuve Saint-Laurent. Cependant, il s'y trouve beaucoup d'entreprises du domaine agricole ou industriel qui nous appellent, désespérées, parce qu'elles essaient de faire venir des travailleurs de l'étranger et que cela prend une éternité. Quand les entreprises obtiennent l'autorisation de les faire venir, les travailleurs se sont trouvés du travail ailleurs et ne sont plus intéressés de venir ici.

Selon vous, les délais de traitement des dossiers par le système fédéral sont-ils problématiques?

M. Maguessa Morel-Laforce: Absolument. C'est ce qu'on observe dans l'industrie. Les travailleurs sont trouvés, les entreprises veulent les faire venir, mais, pendant que le dossier chemine à Ottawa, le travailleur trouve un autre emploi.

M. Serge Buy: On retrouve la même chose dans notre industrie. Les statistiques que j'ai vues ce matin faisaient état de 2,6 millions de dossiers en retard de traitement à Immigration Canada. Visiblement, c'est cela, le problème. Je dirais que c'est un problème de main-d'œuvre à Immigration Canada. On ne peut pas traiter cela plus rapidement. On a les mêmes exemples: des gens ont des demandes d'emploi. Malheureusement, un autre pays va leur offrir l'immigration beaucoup plus rapidement.

Par contre, je voudrais remercier Transports Canada d'avoir signé des accords bilatéraux avec différents pays pour reconnaître les diplômés et les certificats, ce qui permet aux travailleurs d'accéder plus rapidement au marché du travail au Canada. C'est important, on souhaite voir cela s'étendre.

• (1740)

M. Xavier Barsalou-Duval: J'aimerais diriger ma question aux trois intervenants à la fois. Je ne sais pas combien de temps il me reste, monsieur le président.

Vous avez beaucoup parlé du vieillissement de la main-d'œuvre, tant dans le secteur maritime que dans le secteur du camionnage. D'autres témoins du secteur du camionnage sont venus nous voir par le passé. Avez-vous pensé à des moyens qui feraient en sorte que ces travailleurs restent sur le marché du travail plus longtemps? Cela pourrait aussi faire partie de la solution. Au Bloc québécois, on pense notamment à des crédits d'impôt pour les travailleurs expérimentés, mais il peut certainement y avoir d'autres mesures intéressantes.

J'aimerais vous entendre à ce sujet, en commençant par M. Corey, étant donné qu'il n'a pas eu l'occasion de parler.

[Traduction]

M. John Corey: Certainement. Je pense qu'il est évident que les gens travaillent plus longtemps, et c'est une bonne chose. Nous devrions en profiter. Il y a un domaine où je trouve une incongruité: à mesure que nous numérisons l'environnement dans lequel les gens travaillent, il est possible que les jeunes travailleurs soient beaucoup mieux adaptés à ce genre de changements technologiques. Les travailleurs plus âgés peuvent apprendre de nouveaux trucs, mais je ne suis pas sûr que c'est là que nous devrions concentrer nos énergies.

[Français]

Le président: Il vous reste 15 secondes, monsieur Barsalou-Duval.

M. Xavier Barsalou-Duval: Quelqu'un d'autre veut-il répondre?

M. Serge Buy: On a déjà des gens très âgés qui travaillent. L'ingénieur en chef de l'un de nos opérateurs a plus de 73 ans. Jusqu'où peut-on pousser la corde? Je ne sais pas, c'est difficile à établir.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Monsieur Masse, la parole est à vous. Vous disposez de six minutes, à moins que M. Bachrach ne soit revenu.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Je vous remercie. Oui, il est juste derrière moi, mais il va vous obliger à me subir pour le premier tour. Vous pourrez lui donner la parole plus tard.

Merci de m'accueillir au Comité, monsieur le président. Je suis ravi d'être de retour.

Je veux dire aux témoins que le Comité du commerce international étudie également la question des conteneurs et des pénuries, alors nous transmettrons peut-être de l'information qui pourrait être utile à ce comité.

M. Badawey a fait de l'excellent travail concernant l'initiative du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis. Nous faisons une place spéciale aux Grands Lacs, de sorte que nous nous concentrons maintenant sur d'autres contacts politiques, ONG et entreprises du côté des Grands Lacs. C'est une initiative qu'il a lancée. Elle s'est formalisée et a créé des possibilités d'un autre niveau.

Je me demande ce que vous entendez de la part de vos homologues américains, et j'aimerais savoir si une stratégie similaire avec les syndicats pourrait être une solution s'ils souffrent du même genre de problèmes que nous, puisque beaucoup de nos marchés sont intégrés. Dans des circonscriptions comme la mienne et celle de M. Lewis, environ 10 000 camions par jour traversent nos communautés. En fait, il y en a probablement plus dans sa circonscription, parce qu'ils y font des allers-retours encore plus nombreux, même si j'ai la frontière.

Que pensez-vous de la possibilité d'établir des contacts avec nos homologues américains et peut-être même mexicains au sujet de certaines des pénuries de main-d'œuvre que nous connaissons, dans le cadre d'une approche unifiée garantissant que tout cela est en place?

Nous pourrions commencer par M. Corey et passer de l'autre côté de la table.

M. John Corey: Je pense qu'il a été démontré pendant la pandémie que des deux côtés, on peut très rapidement franchir la frontière canadienne en cas d'urgence. Cela s'est fait notamment lors

des inondations et de la rupture de la chaîne d'approvisionnement en Colombie-Britannique l'année dernière. Cela peut se faire très rapidement si on le souhaite.

Je pense que c'est important et que nous devrions avoir une meilleure coordination entre les deux pays pour toute activité transfrontalière. Cela augmentera l'efficacité et soulagera la pénurie de conducteurs au départ.

Pour répondre à votre question, je pense que la mise en place d'une sorte de marché commun, où la main-d'œuvre peut être facilement transférée d'un territoire à l'autre, serait une très bonne idée, surtout que nous avons d'autres pays comme le Mexique et les États-Unis, qui semblent avoir beaucoup plus de personnes qui pourraient venir aider les Canadiens à faire face à la pénurie de main-d'œuvre.

M. Brian Masse: C'est excellent. Je pense au camionnage à Windsor ici. Peu m'importe si c'est un Canadien ou un Américain qui effectue la livraison. Si tous les marchés sont intégrés, un Mexicain pourrait la faire. Nous voulons des emplois ici, mais s'il manque d'employés, nous devons continuer de faire fonctionner les usines.

Je demanderai à la Chambre de commerce maritime de me donner son avis.

M. Maguessa Morel-Laforce: Je dirais que les Américains investissent massivement dans leurs infrastructures maritimes et dans la formation également. Je sais que certains navires sont manœuvrés par des cadets aux États-Unis. Bien entendu, l'envergure du marché est différente, mais les États-Unis n'hésitent pas à investir dans la future main-d'œuvre afin d'assurer leur avenir et de disposer de marins qui peuvent manœuvrer leurs navires. Comme c'est le cas au Canada, ce sont des marins américains qui travaillent sur les navires américains; les États-Unis investissent donc dans la formation et les résultats sont là: leurs navires sont manœuvrés par des marins américains.

● (1745)

M. Brian Masse: D'accord. Je poursuivrai brièvement sur le sujet avant de m'adresser à M. Corey. Le NCSM *Hunter* se trouve dans ma circonscription. Ce bâtiment naval accueille des cadets et d'autres personnes. Faites-vous du recrutement ou... Je n'ai jamais vu cela se produire dans notre communauté. Nous sommes une ville portuaire. Je me demande si on tente de recruter des militaires également. Il y a aussi des postes à temps partiel, occupés par des réservistes. Je me demande si vous pourriez faire appel à eux. Est-ce une solution que nous devrions envisager également?

M. Maguessa Morel-Laforce: Je commencerais en indiquant que les informations sur l'industrie se font rares. Les codes de la Classification nationale des professions n'ont pas été mis à jour depuis des lustres. Il m'est très difficile de vous préciser, par exemple, le nombre d'ingénieurs et tous les postes qui existent. Comme les codes n'ont pas été mis à jour, il est très difficile de surveiller le bassin de main-d'œuvre à l'heure actuelle et encore plus difficile de le faire en se fondant sur l'ancienne répartition.

M. Brian Masse: D'accord. C'est une question intéressante à suivre.

Je passerai brièvement à M. Corey.

Vous avez soulevé un très bon point concernant les conditions de travail. Un excellent rapport qui a été publié sur le secteur ferroviaire traite de la culture d'intimidation et de peur que le CN et le CP a imposé aux travailleurs lors du passage au système de gestion de la sécurité ferroviaire.

Que pouvons-nous faire pour l'industrie du camionnage, particulièrement pour les camionneurs indépendants, qui sont nombreux dans ma communauté? Certains d'entre eux n'ont pas d'avantages sociaux ou de formes de soutien semblables. Ils sont également obligés de financer leur propre équipement. Pouvons-nous faire quelque chose, dans le cadre d'une coopérative ou d'un système semblable, pour les aider à s'unir pour compenser certains coûts? Certaines conditions de financement sont incroyables. En outre, à titre de travailleurs indépendants, ils ne bénéficient pas d'avantages sociaux.

M. John Corey: En effet. L'industrie du camionnage est extrêmement fragmentée. Elle compte de nombreux propriétaires exploitants et aussi de grandes entreprises. Comme je l'ai indiqué, le taux de roulement de l'industrie est d'environ 70 %. Or, un de nos membres a un taux de 0,77 %. Nous lui avons donc demandé ce qu'il faisait. Il paie au salaire horaire; il n'y a donc pas de pression pour livrer à l'heure « sinon... » Les camionneurs ont des avantages sociaux et des camions neufs aux trois ans. Ainsi, ils utilisent du bon équipement. Ils adoptent la technologie avec l'enregistrement des données. Cet employeur offre un bon milieu de travail à ses employés, et ces derniers restent. Il propose également un programme de mentorat.

C'est le genre de choses que nous devons offrir aux gens qui veulent entrer dans une industrie ou entamer une carrière. Cela coûte de l'argent. Il faut offrir des programmes pour que les employés puissent réussir. C'est formidable de faire beaucoup d'argent aujourd'hui, mais ce n'est pas ce qui nous aidera dans l'avenir. Je pense qu'il faut qu'il y ait des programmes, et il y en a. À l'échelle provinciale, des programmes de formation sont offerts aux camionneurs, mais il faut manifestement en faire plus.

M. Brian Masse: Je vous remercie.

Monsieur le président, me reste-t-il du temps?

Le président: Il vous reste 20 secondes, que je me ferais un plaisir de récupérer.

M. Brian Masse: Je les céderai à M. Lewis.

Je remercie le Comité de son indulgence et je vous souhaite le meilleur. Je remercie également les témoins.

Le président: Je vous remercie, monsieur Masse, de vous joindre à nous aujourd'hui.

C'est maintenant M. Lewis qui a la parole.

Vous disposez de cinq minutes et 20 secondes. La parole est à vous.

M. Chris Lewis (Essex, PCC): Je vous remercie, monsieur le président. Je remercie également mon collègue, bien entendu. J'utiliserai entièrement les 20 secondes et je remercie M. Masse.

C'est une excellente étude. Je suis enchanté de faire maintenant partie du Comité.

J'ai quelques réflexions initiales à formuler.

Dans ma circonscription d'Essex, je suis entouré par le lac Sainte-Claire, la rivière Detroit et le lac Érié. Il y a des ports, des

traversiers, le NCSM *Hunter*, comme M. Masse l'a souligné, ainsi que des barges. La Garde côtière est installée dans notre cour arrière. Il y a également des bateaux de la police.

La première chose que je dirai concerne une idée que j'ai déjà proposée au St. Clair College. C'est une proposition que je lui ai faite il y a deux mois environ et l'établissement s'est montré fort enthousiaste. Je pense que ce serait une excellente idée d'instaurer un centre de formation dans la région, qui se trouve au centre du Canada. Nous pouvons affecter des gens sur des traversiers ou des cargos. De plus, ADM, qui expédie des grains aux États-Unis, se trouve dans la région. Les gens peuvent apprendre à naviguer. L'armée est également sur place.

C'est un simple point digne d'intérêt. J'ai déjà ouvert le dialogue à ce sujet.

Je suppose que ma question s'adresse à M. Morel-Laforce. Où exactement se trouvent les deux centres de formation?

M. Maguessa Morel-Laforce: Celui qui a présenté une demande à Emploi et Développement social et qui attend une réponse est l'Institut maritime du Québec, situé à Rimouski, le long du fleuve Saint-Laurent. L'autre est le Georgian College, qui se trouve en Ontario. Je dirais que ce sont les deux principaux centres de formation dans l'Est.

M. Chris Lewis: Je vous remercie beaucoup, monsieur.

J'ai le bonheur de posséder un chalet familial sur l'île Manitoulin, où le traversier *Chi-Cheemaun* amène notre famille chaque année. Parfois, c'est deux fois l'an, si on n'est pas en politique, je suppose.

Je m'y suis rendu dès que la Chambre a ajourné ses travaux. Les cuisiniers et les matelots de pont parlaient tous anglais, mais ils donnaient beaucoup l'impression de venir de Terre-Neuve. Intrigué, j'ai commencé à poser des questions, et j'ai découvert que près de 75 % de l'effectif du *Chi-Cheemaun* est originaire de Terre-Neuve.

Bien entendu, je suis allé voir le ministre O'Regan pour lui demander s'il se rendait compte que je lui volais des travailleurs. Il m'a répondu qu'il ne savait pas ce que je voulais dire. Son cabinet avait apparemment oublié le port de St. John's. Bref, nous déshabillons Pierre pour habiller Paul. Si nous volons des travailleurs à Terre-Neuve, c'est formidable. Les gens les adorent, mais cela ne règle pas le problème.

Je suppose que j'irai un peu plus loin. La semaine dernière, alors que j'étais à Taïwan, j'ai eu la chance de visiter le port de Taipei, qui est incroyablement numérisé. Dans l'ensemble, cela ressemble à ceci: quand arrive un navire transportant 24 000 conteneurs maritimes, un est déchargé toutes les 30 minutes, ce qui est remarquable en soi. Pour avoir parlé aux hauts dirigeants du port, je sais qu'ils ont fait passer leur effectif d'environ 41 personnes à 18. Wow. Cependant, ils ont également indiqué qu'ils ont embauché plus de personnel parce que leurs ports sont si modernisés qu'ils ont dû engager beaucoup plus de camionneurs. Il me semble qu'il est probablement plus facile d'embaucher des camionneurs que des personnes sachant manier des bômes et ce genre de choses.

Juste pour les ports — et j'aborde la question en raison du problème de main-d'œuvre —, avez-vous une idée si c'est une solution activement envisagée pour nos ports de la côte Est ou de la côte Ouest? Le gouvernement peut-il être d'une aide quelconque à cet égard?

• (1750)

M. Maguessa Morel-Laforce: Faites-vous référence à l'investissement dans les nouvelles technologies?

M. Chris Lewis: Oui.

M. Maguessa Morel-Laforce: Je sais avec certitude que le Port de Montréal investit considérablement dans les nouvelles technologies, pour agrandir son terminal de conteneurs, par exemple.

Les ports s'intéressent à la question, mais leur capacité d'investissement est limitée en raison de la loi qui régit leurs activités. Cette loi est due pour un examen, et nous attendons impatiemment que le gouvernement y propose des modifications. Nous espérons qu'il autorisera les ports à investir davantage dans les nouvelles technologies pour pouvoir imiter le port de Taïpei.

M. Chris Lewis: Merci.

Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

Le président: Vous avez une minute.

M. Chris Lewis: Excellent. Merci.

Je vais poser une dernière question, mais je ne sais pas à qui l'adresser.

Il y a eu ce conflit en raison de divergences entre les conditions de travail des ports de l'Ouest et de l'Est du pays. Le nombre d'heures de repos entre chaque quart de travail était en cause. Je crois que les travailleurs des ports de l'Ouest disposent de plus d'heures de repos que ceux des ports de l'Est, mais cet écart ne touche pas tout le monde.

Pensez-vous que l'établissement d'une norme pancanadienne serait avantageux pour l'industrie du transport maritime, particulièrement pour les travailleurs de ce secteur?

M. Maguessa Morel-Laforce: À mon avis, certaines interventions devraient être faites pour assurer la continuité des activités pendant des perturbations. Des dérangements sont déjà survenus dans le passé. Ce type de situation affecte la réputation du port concerné. Des problèmes à répétition peuvent même mettre à mal sa réputation internationale et inciter les expéditeurs à éviter le port.

Je ne suis pas au courant du différend entre l'ouest et l'est, mais des interventions du fédéral qui contribueraient à la médiation des conflits de travail seraient certainement très bien accueillies par les membres.

M. Chris Lewis: Merci.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lewis.

Nous allons passer à madame Koutrakis.

Madame Koutrakis, vous avez la parole pour cinq minutes.

Mme Annie Koutrakis: Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, chers collègues, j'aimerais souhaiter encore une fois la bienvenue aux nouveaux membres du comité des transports. Je peux dire au nom de mes collègues que nous avons tous vraiment hâte de travailler avec vous.

J'aimerais également remercier chaleureusement les témoins d'être présents parmi nous cet après-midi.

Je demanderais à chacun d'entre vous de me dire — brièvement dans la mesure du possible — ce que vous pensez du rapport publié

récemment par le groupe de travail sur les chaînes d'approvisionnement. Selon vous, quelles recommandations sont les plus importantes, quelles sont celles qui font fausse route, s'il y en a, et comment pourrions-nous faire mieux?

M. John Corey: Je peux commencer.

Le rapport ne renferme pas de mauvaises recommandations. En fait, il renferme beaucoup de bonnes idées. La question est de savoir si toutes ces idées peuvent être mises en œuvre, ce dont je doute fort.

La recommandation que je préfère, même si elle n'a pas grand-chose à voir avec les relations de travail, est celle de donner plus de mordant à la Loi sur les transports au Canada. Les auteurs du rapport sont d'avis que cette loi devrait être dotée de pouvoirs à peu près similaires à ceux du Surface Transportation Board aux États-Unis, qui peut prendre à point nommé des décisions et assurer ainsi la continuité des activités.

J'aime aussi la recommandation sur l'élargissement des manœuvres interréseaux, car je suis ferré en chemins de fer. Les expéditeurs disposeraient ainsi de plus d'options pour le transport de leurs marchandises. Cette mesure éloignerait encore plus les ports fluviaux et les aires d'attente de ces points d'interconnexion, mais leur permettrait de continuer à profiter des taux des manœuvres interréseaux.

Je pense que de nommer un grand responsable de la chaîne d'approvisionnement chargé de la coordination serait très judicieux. Nous ne savons pas encore comment cela se concrétiserait, mais je pense que cette idée mérite d'être explorée.

• (1755)

M. Maguessa Morel-Laforce: Je suis entièrement d'accord. La mise sur pied d'un secrétariat qui travaillerait avec les ministères impliqués dans la chaîne d'approvisionnement et chargés de la résolution ponctuelle de problèmes est une excellente idée. Il est essentiel d'affecter des ressources à ce projet. Nous devons suivre les recommandations du groupe de travail, qui est d'ailleurs allé prendre le pouls de l'industrie et qui a tenu compte de ce qu'il a entendu. Les recommandations ont récolté beaucoup de commentaires positifs. La prochaine étape consiste, évidemment, à les mettre en œuvre.

Quant à la main-d'œuvre, un programme spécialisé a été lancé par Emploi et Développement social Canada lors du sommet. Nous attendons encore les annonces. Il semblerait que les demandes totalisent 1 milliard de dollars pour un budget de 300 millions de dollars, ce qui démontre le caractère insuffisant des investissements du fédéral dans la main-d'œuvre. Les investissements devraient être plus substantiels si nous voulons éviter une pénurie de travailleurs spécialisés capables de travailler sur les navires au Canada.

M. Serge Buy: Le rapport est très bien. Il comporte bon nombre d'excellentes recommandations, mais j'ai tout de même hâte de voir son contenu se concrétiser. La désignation d'un grand responsable est également une belle idée. Par contre, vu les postes vacants dans d'autres ministères en ce moment, je doute qu'il soit judicieux d'ajouter une autre couche de bureaucratie. Il ne faudrait pas s'imaginer que la solution à tout est la création d'un nouveau secrétariat et de tout le reste. Voilà pourquoi je ferais preuve de prudence.

Nous devons nous concentrer sur les actions concrètes. J'attends avec impatience la mise en œuvre de certaines des recommandations.

Mme Annie Koutrakis: Merci.

Passons au secteur maritime maintenant. Monsieur Morel-Laforce et monsieur Buy, selon vous, y a-t-il certains aspects de la pénurie de main-d'œuvre qui sont exclusifs au mode de transport maritime?

M. Maguessa Morel-Laforce: Le secteur doit être mieux connu du grand public. Les sondages réalisés récemment par la Société de développement économique du Saint-Laurent, au Québec, ont révélé qu'environ 40 % de la population ne connaît pas du tout le secteur. La majeure partie des jeunes Canadiens ou des Canadiens qui veulent entreprendre une deuxième carrière appartiennent à cette catégorie. Ils ne sont pas au courant de toutes les merveilleuses possibilités que le secteur maritime peut leur offrir, notamment des emplois de qualité dotés d'un bon salaire. Ils ne connaissent tout simplement pas le secteur.

Nous devons absolument faire de la promotion pour attirer des travailleurs dans l'industrie.

M. Serge Buy: La sensibilisation est une chose. Tous les secteurs s'arrachent les travailleurs en ce moment. Si le secteur maritime pige davantage dans le bassin de travailleurs au Canada, il en restera moins pour les autres industries.

La question centrale est l'immigration. Le secteur maritime est-il un cas unique à cet égard? Une des choses qui caractérisent le secteur maritime est sa capacité à donner de la formation dans des établissements spécialisés et à permettre aux stagiaires ainsi formés de rester au Canada. Nous offrons aussi de la formation hybride. Le gouvernement pourrait apporter rapidement des correctifs sans mener de longues études et sans entreprendre des travaux interminables.

Le président: Merci beaucoup, madame Koutrakis.

[Français]

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

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

Tout à l'heure, j'ai donné l'occasion à MM. Corey et Buy de parler un peu de la rétention des travailleurs expérimentés. Monsieur Morel-Laforce, peut-être avez-vous des choses à dire là-dessus, mais je vous invite à aller plus loin aussi.

Par exemple, M. Buy a parlé du fait qu'il y avait des travailleurs de 70 ans et qu'on ne les garderait pas éternellement. En même temps, les gens de mon âge et moi, dont plusieurs de mes amis, commençons à voir nos parents prendre leur retraite, alors que la plupart d'entre eux pourraient pourtant travailler encore cinq ou dix ans. Ils disent souvent qu'ils ont l'impression de travailler pour payer de l'impôt et qu'ils aimeraient aussi profiter d'une meilleure qualité de vie.

N'y aurait-il pas des façons de les garder plus longtemps sur le marché du travail?

• (1800)

M. Maguessa Morel-Laforce: Je crois que l'industrie serait favorable à des mesures qui inciteraient les personnes qui approchent de la retraite ou qui ont passé l'âge de la retraite à continuer de travailler.

Nous avons certainement une main-d'œuvre vieillissante. Souvent, plus les travailleurs sont spécialisés, plus ils sont âgés; ils font

partie intégrante d'un équipage. Ainsi, effectivement, si des mesures fiscales les convainquaient de demeurer dans l'industrie, celle-ci y serait favorable.

M. Xavier Barsalou-Duval: Ma prochaine question s'adressera à vous, mais peut-être aussi à M. Buy.

En ce qui concerne l'automatisation et les nouvelles technologies pouvant être implantées, y a-t-il des choses qui pourraient être faites pour réduire les besoins en matière de main-d'œuvre? C'est sûr qu'on ne peut pas tout combler avec cela, mais je me demande si vous voyez des pistes de solution de ce côté-là.

M. Maguessa Morel-Laforce: L'industrie est à l'avant-garde de l'automatisation. Je pense à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, par exemple, qui ne fait plus l'amarrage des navires avec du personnel, mais plutôt avec des ventouses. Cela l'a aidée à remplacer des travailleurs qui n'étaient plus là. Il y a donc des machines qui aident à pallier le manque de main-d'œuvre, mais, en même temps, il faut former les gens qui les utilisent. Ce sont de nouveaux employés qui doivent être engagés et formés.

L'industrie est certainement impliquée dans l'automatisation, et elle va saisir les occasions qui s'offriront à elle. Il reste qu'il faut toujours trouver les travailleurs qui sauront utiliser ces machines.

M. Serge Buy: En effet, il y a de nouvelles technologies. Un navire d'il y a 40 ans ne ressemble pas aux navires d'aujourd'hui. Cependant, les nouvelles technologies qui permettraient de réduire le nombre de membres d'équipage sont aussi assujetties à la réglementation de Transports Canada, qui n'est pas toujours aussi moderne que la technologie actuelle. Il s'agit donc de moderniser à la fois la technologie et la réglementation.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval. Je sais que le temps passe vite.

[Traduction]

Nous avons ensuite M. Bachrach.

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

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

Je remercie le Comité d'accueillir mon collègue, monsieur Masse, pendant une série de questions.

C'est formidable d'entendre tous ces témoignages.

C'est un plaisir de vous revoir, monsieur Buy. Visiblement, les traversiers sont un sujet d'intérêt dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique. Je vais donc vous adresser ma question et vous demander de répondre en deux minutes.

J'aimerais savoir quels sont les salaires dans votre secteur. Nous avons entendu des témoins de l'industrie du camionnage lors d'une autre réunion. Fait étonnant, les salaires dans ce secteur ont connu des hausses de 15 % ou 20 % au cours des deux dernières années, si ma mémoire est bonne. Les salaires ont-ils enregistré des hausses similaires dans le secteur des traversiers?

M. Serge Buy: Je ne dirais pas que les hausses sont du même ordre, mais il y en a.

Je dirais que les salaires sont compétitifs. J'ai parlé à Transports Canada il y a quelques jours. Ils m'ont dit que certains de leurs candidats décidaient d'aller vers nous en raison des très bons salaires. Je dirais donc que nous faisons déjà ce qu'il faut et que nous n'avons pas à rattraper les autres secteurs. Nous offrons déjà des salaires très respectables en raison principalement de la concurrence internationale.

M. Taylor Bachrach: Monsieur Buy, dans la même veine, vous avez formulé quelques commentaires qui ont pu faire sourciller. Vous avez dit que la hausse des salaires pouvait attirer des candidats, mais qu'elle pouvait aussi favoriser le maraudage sans fin entre concurrents si bien que personne n'en sortirait gagnant.

J'aurais tendance à penser que la hausse des salaires fait l'affaire des employés. Augmenter les salaires pour rester compétitif dans l'industrie ne serait-il pas un moyen également de retenir les employés? Comment réagissez-vous lorsque vous voyez d'autres joueurs de l'industrie du transport maritime ou d'autres secteurs des transports essayer d'attirer vos employés?

M. Serge Buy: Je comprends. Si nous haussons les salaires dans le secteur des traversiers, nous attirerons des employés d'autres secteurs. Si ces employés proviennent, par exemple, du transport maritime, ce secteur s'effondrera ou éprouvera d'autres problèmes. Nous sommes en concurrence actuellement, pour certaines catégories de salaire, avec Transports Canada et la Garde côtière, de même qu'avec le secteur des navires de croisière.

Le commentaire visait à souligner que nous sommes en concurrence pour le même bassin de travailleurs. La hausse des salaires a du bon pour toutes les parties — incontestablement pour les employés, qui y trouvent toujours leur compte —, mais cette mesure doit être viable et doit permettre à tous les secteurs de maintenir leurs activités.

• (1805)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Le président: Nous avons ensuite M. Muys.

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

M. Dan Muys: Merci à tous les témoins d'avoir formulé des recommandations. Je souligne que les recommandations du mémoire de l'Association canadienne des traversiers sont très détaillées. Elles nous seront d'une grande utilité lors de la rédaction du rapport.

Je voudrais revenir à la question de l'immigration et au recrutement d'employés à l'étranger, car vous avez dit qu'il y aurait une pénurie de 19 000 travailleurs au cours de la prochaine décennie dans le secteur maritime. D'autres témoins nous ont dit qu'il y avait en ce moment au Canada une pénurie de 28 000 camionneurs, qui continue de s'accroître. Nous avons entendu à plusieurs reprises, pendant notre troisième réunion consacrée à cette étude, que l'immigration était une solution possible ou une solution intéressante.

Nous ne réfutons pas cette affirmation. L'immigration a toujours été une solution au Canada, mais je voudrais mettre en garde contre les remèdes miracles. Vous avez mentionné qu'il y avait deux ans d'attente. Je suis certain que les membres de votre organisation et les personnes avec qui vous traitez vous ont parlé du délai de deux ans.

Vous avez mentionné 2,6 millions de cas. J'ai plutôt entendu parler de 2,7 millions. Nous pouvons couper la poire en deux, mais nous savons que le système est brisé, comme c'est le cas pour un tas de choses sous le gouvernement actuel. Nous l'avons constaté entre autres avec les passeports et le chaos dans les aéroports.

Dans quelle mesure cette attente de deux ans est-elle problématique?

M. Serge Buy: Le secteur des traversiers éprouve des problèmes. Nous sommes souvent à un employé près de devoir amariner le navire et de devoir refuser les passagers ou les marchandises.

L'an dernier, après l'entrée en vigueur des exigences relatives à la vaccination, certains employés ont refusé de travailler. Nous avons amarré un certain nombre de traversiers. À présent que ces exigences sont levées, certains employés sont revenus, mais pas d'autres, ce qui est problématique. Il est primordial de se servir de l'immigration pour attirer des gens, mais je suis d'accord avec vous pour dire que les problèmes à régler sont majeurs.

M. Maguessa Morel-Laforce: De nombreuses industries au pays comptent sur le transport maritime de cargaison en vrac. Pensons au minerai de fer transporté jusqu'à Hamilton pour la fabrication de pièces automobiles ou aux exportations à l'étranger des producteurs de céréales de l'Ouest. Si le transport maritime cessait faute de marins pour constituer un équipage, les exportations et la productivité des principales industries au Canada connaîtraient une diminution à coup sûr.

M. Dan Muys: Est-il possible de quantifier cette diminution à court terme? Vous avez tous formulé des recommandations pour le long terme. De toute évidence, des correctifs pourraient être apportés, mais ce n'est pas pour demain. Dans deux ans, à combien se chiffrera la pénurie? Selon les témoignages entendus lors de la dernière réunion, il manquerait 28 000 camionneurs. À quoi devons-nous nous attendre dans deux ou cinq ans? En avez-vous une idée?

M. Maguessa Morel-Laforce: Je pense qu'il existe des solutions, et que ces solutions sont déjà mises en œuvre. L'Ukraine est un très bon exemple. Mes membres m'ont dit que 20 ou 30 marins sont arrivés au pays cette année parce que Transports Canada a conclu une entente avec l'Ukraine qui reconnaît leurs titres de compétence. À présent, les marins ukrainiens peuvent travailler sur les navires canadiens. De fait, il y en a assez pour former deux équipages. Si ce programme est maintenu et que les titres de compétences de marins d'autres pays sont reconnus, la venue de marins au Canada sera grandement facilitée.

M. Dan Muys: M. Buy aurait un commentaire.

Pourriez-vous quantifier cela, monsieur Buy?

M. Serge Buy: Je ne peux donner de chiffres, mais j'aimerais tout de même ajouter quelque chose.

Une entente avec l'Ukraine a été signée. D'autres ententes ont été signées avec la France, la Norvège, l'Australie et la Géorgie. Le gouvernement canadien veut en signer une autre avec le Brunei, puis avec les Philippines. L'entente avec les Philippines procurera un grand nombre de possibilités favorables au Canada. Une entente avec l'Inde, qui s'est peut-être ajoutée à la liste de pays, est également dans les plans. Cette entente serait la plus avantageuse pour nous après l'entente avec les Philippines.

Nous parlons des aspects négatifs, mais il y a également des aspects positifs à explorer.

• (1810)

M. Dan Muys: Très bien.

J'ai probablement épuisé mon temps de parole.

Monsieur Corey, vous avez parlé de la possibilité de faire du camionnage un métier spécialisé, comme en Europe. Pourriez-vous étayer votre point de vue et nous parler de l'exemple européen ou des pratiques exemplaires d'autres pays en la matière? Ce pourrait être instructif pour le Comité.

Le président: Pourriez-vous être bref, s'il vous plaît?

M. John Corey: Comme je l'ai dit, le camionnage est devenu une carrière que les gens choisissent sans trop y penser. Les gens se dirigent automatiquement dans ce domaine. En réalité, le camionnage est une vocation qui nécessite des compétences, qui comporte beaucoup de responsabilités et qui offre de très bons salaires et un bel environnement de travail. J'espère que le statut de métier spécialisé attirera davantage de personnes dans l'industrie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Muys.

Monsieur Chahal, la parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

M. George Chahal (Calgary Skyview, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins de leur présence.

Monsieur Corey, je vais commencer par vous. Qui sont les camionneurs qui se joignent à l'industrie aujourd'hui? Qui sont-ils et d'où viennent-ils?

M. John Corey: D'après ce que m'ont dit certains membres, peu de gens se joignent à l'industrie aujourd'hui; c'est là le problème. L'âge moyen augmente de plus en plus. C'est une question de mode de vie. Les gens ne veulent pas faire de la route. Ils ne veulent pas s'éloigner de leur famille. Ils préfèrent rester proches.

De grands groupes de personnes qui travaillent dans l'industrie du camionnage viennent de l'étranger parce qu'ils voient ici des débouchés, ce qui est très bien. Toutefois, je pense qu'une partie du problème, c'est qu'il n'y a pas de jeunes pour prendre la relève des camionneurs plus âgés qui quittent la profession.

M. George Chahal: J'aimerais reprendre le sujet abordé par M. Muys, soit la possibilité de faire du camionnage un métier spécialisé, à l'instar d'autres pays. Concrètement, quelles mesures faudrait-il prendre pour ce faire? Faudrait-il passer par le programme du Sceau rouge? Il a été question de la possibilité d'offrir un programme de stage permettant de travailler auprès d'un conducteur chevronné. Quelle forme cela prendrait-il précisément?

M. John Corey: Ces mesures précises font partie... À l'heure actuelle, la formation menant à l'obtention d'un permis pour conduire un camion coûte probablement autour de 10 000 \$. Il faut que l'importance du métier soit reconnue. La pandémie l'a démontré: si les camionneurs avaient cessé de travailler, nous aurions été dans le pétrin. Il faut une certaine reconnaissance qu'il s'agit d'un métier important pour la société.

Comme je l'ai déjà dit, le virage vers la technologie attirera peut-être plus de gens, des jeunes qui connaissent la technologie et qui sont prêts à l'adopter. De nouvelles possibilités sont en train de voir le jour, comme la circulation en peloton de camions, où il y a un seul conducteur pour cinq camions. Selon moi, les camions autonomes sont encore une réalité éloignée.

Voilà le genre de choses qui rendrait le secteur plus attrayant qu'il ne l'est aujourd'hui; d'après moi, c'est ce qu'il faut faire pour recruter de la main-d'œuvre.

M. George Chahal: J'ai une question sur un sujet différent; j'aimerais que vous y répondiez tous. Je vais commencer par la contextualiser.

Je représente une communauté très diverse du Nord-Est de Calgary. Nous avons un chemin de fer, un aéroport et de nombreux nouveaux arrivants, dont beaucoup travaillent dans l'industrie du camionnage, dans les secteurs de la distribution et de l'entreposage. Nous avons aussi un port intérieur très dynamique qui nous aidera à relever certains défis liés à la chaîne d'approvisionnement sur la côte Ouest, surtout à mesure que Prince Rupert croît.

Les représentants de l'industrie répètent sans cesse que le gouvernement doit prendre des mesures à l'égard de la main-d'œuvre. Ma question pour vous est la suivante: que fait votre organisation pour nouer des liens avec la main-d'œuvre et avec diverses communautés?

Monsieur Buy, je vous prie de commencer.

M. Serge Buy: Je vous remercie pour votre très bonne question.

Nous avons déjà examiné plusieurs solutions. Il y a aussi les communautés autochtones. Certains de nos membres ont des programmes conçus pour recruter des travailleurs autochtones.

En ce qui concerne les nouveaux arrivants, puisque beaucoup de traversiers desservent des collectivités éloignées, de grands efforts sont déployés afin que les nouveaux arrivants se sentent bien accueillis. C'est parfois difficile pour les gens de s'établir dans des régions très éloignées.

Nous faisons beaucoup de travail dans ce domaine. Pourrions-nous en faire plus? Absolument puisque c'est toujours possible d'en faire plus, mais je peux vous assurer que nos membres font de grands efforts en ce sens.

M. George Chahal: J'ai une question complémentaire: votre organisation va-t-elle à la rencontre de ces communautés? Offrez-vous de la formation ou des incitatifs, ou voulez-vous que le gouvernement le fasse pour vous?

M. Serge Buy: Jamais vous ne m'entendrez dire que le gouvernement est la solution à tout. Nos membres font leur devoir, et c'est leur obligation. C'est trop facile de dire que le gouvernement doit tout faire.

Nos membres font leur devoir: ils s'assurent que les gens sont bien accueillis et qu'ils sont formés. Ils offrent de la formation. Nous faisons seulement appel au gouvernement quand c'est une question de réglementation ou quand nous avons besoin de lui pour ouvrir des portes.

Nous travaillons auprès des communautés. Nous examinons plusieurs possibilités. Nous accueillons des immigrants ukrainiens — des réfugiés, à ce point-ci —, et je vais probablement me rendre aux Philippines bientôt pour recruter de nouveaux travailleurs.

Nous prenons beaucoup de mesures précises.

• (1815)

M. George Chahal: Je veux vous accorder 15 secondes chacun, puisque c'est tout le temps qu'il me reste.

Allez-y, monsieur Morel-Laforce.

M. Maguessa Morel-Laforce: C'est exactement ce que fait la Fondation de l'industrie maritime canadienne. Elle a pour mission de mieux faire connaître l'industrie et d'aller à la rencontre des communautés autochtones et des gens qui ne sont pas nécessairement bien représentés au sein de l'industrie. L'industrie fait beaucoup de travail sur le terrain.

Cela dit, nous serions très reconnaissants de recevoir du financement pour faire ce travail, par l'intermédiaire d'EDSC ou grâce à la prolongation des prestations d'assurance-emploi pour la formation maritime.

M. John Corey: La majorité de nos membres sont des expéditeurs, et ils cherchent toujours à engager plus de travailleurs. Pour y arriver... La réduction du fardeau administratif relatif à l'embauche simplifierait les choses pour tout le monde.

M. George Chahal: Merci beaucoup.

Si vous venez à Calgary Skyview, je vous amènerai des travailleurs, pourvu que vous leur offriez une rémunération adéquate.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Chahal.

Nous passons maintenant à M. Strahl.

La parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je veux passer directement à la question de la rémunération des camionneurs.

J'ai grandi à Chilliwack, une ville de cols bleus. Je connaissais beaucoup de gens qui gagnaient leur vie en conduisant de grands routiers. Jusqu'à il y a quelques années, c'est par ce moyen qu'ils subvenaient aux besoins de leurs familles. Ils vivaient confortablement.

Depuis, j'ai entendu dire que pour les trajets qu'ils effectuaient il y a 20 ans, les entreprises offrent aujourd'hui des taux inférieurs à ceux qui étaient en vigueur depuis plusieurs années. Il ne fait aucun doute qu'elles n'offrent pas le taux courant ou le taux de salaire précédent à leurs conducteurs.

J'aimerais parler un peu des taux par kilomètre et des taux horaires, et de ce que vous voyez sur le terrain. Y a-t-il des entreprises — de mauvais acteurs — qui profitent des gens vulnérables et qui ne leur versent pas un salaire juste — même pas le salaire minimum, semble-t-il —?

Si l'intention est de demander aux entreprises d'offrir un salaire horaire ou si l'on croit qu'un salaire horaire contribuerait à pallier la pénurie de main-d'œuvre, quelles mesures seront prises pour réduire les temps d'arrêt ou de rotation dans les ports intérieurs?

J'ai parlé à un de mes collègues. Un de ses électeurs a communiqué avec lui, et cet électeur lui a dit qu'avant, il pouvait faire entrer et sortir un camion 1,8 fois par jour; aujourd'hui, il est heureux s'il arrive à le faire une fois. C'est facile de dire qu'il devrait offrir un salaire horaire, mais si son conducteur ne transporte pas de produits en raison des embouteillages dans les ports intérieurs ou les gares intermodales, comment y arrivera-t-il?

J'aimerais parler brièvement de vos préoccupations relatives aux grands écarts entre les salaires. Je vais me tourner d'abord vers M. Corey. Les gens fraudent-ils le système? Y a-t-il de la sur-

veillance? Le cas échéant, quelle forme prend-elle? Peut-être d'autres pourront-ils nous parler des temps d'attente dans les ports et des autres problèmes à cause desquels il sera difficile de changer de modèle de rémunération.

M. John Corey: Je vous remercie pour la question.

C'est un problème complexe. L'industrie du camionnage relève de plusieurs autorités. Chaque province a sa propre réglementation, et c'est très difficile de faire la coordination nécessaire pour harmoniser l'industrie d'un océan à l'autre.

À ma connaissance et d'après nos membres, les salaires horaires rendent le travail beaucoup plus attrayant. Toutefois, comme vous l'avez bien dit, si un camion est arrêté pendant sept heures en attente d'un conteneur, c'est une grande perte d'argent.

Je le répète, c'est un problème complexe qui touche divers intervenants. À quoi les temps d'arrêt sont-ils attribuables? La gare intermodale n'est peut-être pas aussi efficace qu'elle devrait l'être, ou ce sont peut-être les services ferroviaires qui ont des difficultés, et c'est le camionneur qui finit par payer.

Voilà pourquoi, encore une fois, la coordination de la chaîne d'approvisionnement représente la meilleure solution pour tous. Elle permettrait d'éviter de verser inutilement de l'argent dans des infrastructures additionnelles, par exemple, alors qu'il est possible d'optimiser l'emploi des ressources actuelles.

Je n'ai pas de réponse simple à vous donner. D'après moi, il faut se pencher sur tous les aspects de la situation et il faut tenir compte de l'effet d'entraînement sur l'ensemble du réseau.

• (1820)

M. Mark Strahl: L'attrait s'en trouve diminué. C'est comme l'œuf et la poule. Le problème des temps d'arrêt est-il causé par le manque de conducteurs, et le manque de conducteurs est-il attribuable à la rémunération insuffisante? Plusieurs comités se penchent sur la question. Notre comité l'a étudiée. À mon avis, il y a des problèmes tout au long de la chaîne.

Je ne sais pas combien de temps il me reste, mais quelqu'un d'autre voulait répondre.

Le président: Il vous reste 20 secondes, monsieur Strahl.

M. Mark Strahl: Monsieur Morel-Laforce, voulez-vous intervenir?

M. Maguessa Morel-Laforce: Sur la question des temps d'arrêt dans les ports, je pense que nous avons parlé de l'échange de données et de l'automatisation. Il existe certainement des solutions. Les administrations portuaires qui sont membres de notre organisation déploient de grands efforts en vue d'accélérer le chargement des camions. Il ne fait aucun doute que les investissements dans les nouvelles technologies peuvent contribuer à réduire les temps d'attente dans les ports pour les camionneurs.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Morel-Laforce.

Merci, monsieur Strahl.

Nous passons à M. Iacono.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Je remercie les témoins d'être avec nous ce soir.

Ma première question s'adresse à M. Morel-Laforce.

Quels sont les domaines ayant les plus graves pénuries de main-d'œuvre dans le secteur du transport maritime?

Quelles en sont les raisons?

M. Maguessa Morel-Laforce: Sur les navires, tous les postes sont dans une situation critique, du cuisinier et du marin de base jusqu'aux corps de métiers plus spécialisés. Ils sont tous assez sollicités actuellement. Il n'y a pas de secteur ayant un surplus de main-d'œuvre.

Pour former un marin, cela peut prendre jusqu'à cinq mois et coûter jusqu'à 50 000 \$. Beaucoup de centres de formation sont aux États-Unis. Il y a donc des coûts engendrés par les employeurs pour simplement, par exemple, avoir un cuisinier afin de nourrir un équipage.

En ce qui concerne les métiers plus spécialisés, la formation prend plus de temps. On parle de six à huit ans pour la formation de capitaine de navire.

Les pénuries sont partout. Nous parlions plus tôt du vol d'employés d'un secteur à l'autre. C'est un peu la même chose sur un navire, peu importe le poste des employés.

M. Angelo Iacono: Au début de votre réponse, vous avez dit que c'était le cas dans tous les domaines.

Je comprends que nous sommes dans la période de l'après-pandémie. Or, avant 2019, quelle était votre situation en ce qui concerne la pénurie de main-d'œuvre?

Qu'avez-vous fait, il y a trois ou quatre ans, pour régler ce problème s'il existait déjà? Est-il survenu seulement après la pandémie de la COVID-19?

M. Maguessa Morel-Laforce: Nos membres ont dû suivre la réglementation en vigueur pendant la pandémie de la COVID-19. Cette période a été plus difficile pour les marins à bord des navires, qui ne pouvaient pas nécessairement descendre dans les ports. Une grande partie de la main-d'œuvre a rapidement été vaccinée et a suivi les protocoles. De ce côté-là, la chaîne d'approvisionnement n'a pas été touchée à l'échelle nationale.

L'industrie essaie vraiment de faire parler d'elle davantage. La fondation Imagine Marine est vouée à sa promotion et offre des avenues auprès aux jeunes et des moins jeunes qui cherchent une carrière. Le salaire d'entrée se chiffre à 60 000 \$. Travailler dans le monde maritime peut aller jusqu'à 200 000 \$.

L'industrie s'adapte également à la situation. Par exemple, les temps de rotation en mer sont plus courts. En revanche, la réglementation fédérale en place nuit beaucoup à cela.

M. Angelo Iacono: Comment l'automatisation et les nouvelles technologies changent-elles la situation de la main-d'œuvre?

La semaine dernière, j'étais à Taïwan. Selon ce que j'ai pu comprendre, là-bas, les entreprises avaient besoin de 40 employés par quart de travail auparavant. Or, depuis qu'elles ont commencé à faire la transition vers les nouvelles technologies, elles n'ont besoin que de 18 employés par quart de travail. Cela a donc un effet important.

Qu'en dites-vous?

• (1825)

M. Maguessa Morel-Laforce: Déjà, le nombre de marins sur les navires a diminué, ces dernières années. L'évolution de la technologie est donc déjà prise en compte. Les gains qu'il reste à réaliser viendraient plutôt d'une adaptation de la réglementation pour qu'elle soit aussi moderne que la technologie dont les navires sont dotés. De plus, cela prendrait certainement une meilleure consultation de l'industrie lorsque vient le temps de mettre en place la réglementation.

Récemment, justement, Emploi et Développement social Canada a mis en place une nouvelle réglementation qui ne concorde pas avec celle de Transports Canada. Alors, l'industrie se retrouve avec deux règlements qui touchent les marins et qui ne disent pas la même chose. Lorsqu'on demande une clarification, aucun des deux ministères ne veut dire quelle réglementation prévaut dans certains domaines. Cela ajoute des coûts à l'industrie et ajoute au casse-tête, sans que cela produise de vrais résultats sur le terrain.

M. Angelo Iacono: C'est parfait, je vous remercie.

Ma prochaine question s'adresse à MM. Corey et Buy.

Dans quelle mesure les différents ordres de gouvernement au Canada travaillent-ils ensemble pour faire face aux pénuries de main-d'œuvre? Y a-t-il une approche coordonnée?

[Traduction]

M. John Corey: À ce point-ci, je dirais qu'il n'y a pas beaucoup de coordination; c'est le cœur du problème. À mon avis, la solution réside dans l'amélioration de la coordination entre tous les ordres de gouvernement.

Merci.

M. Serge Buy: Notre secteur est sous réglementation fédérale, monsieur. La responsabilité incombe au gouvernement fédéral.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci.

Ma prochaine question...

[Traduction]

Le président: Malheureusement, votre temps de parole est écoulé, monsieur Iacono.

[Français]

Merci beaucoup.

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

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

Je m'adresserai à M. Corey puisque, tout à l'heure, je parlais de l'implantation de nouvelles technologies. Cela s'inscrit un peu dans ce que M. Iacono disait.

Dans les secteurs que vous représentez, l'automatisation et l'implantation de nouvelles technologies peuvent-elles faire partie de la solution également? Avez-vous des exemples en tête?

[Traduction]

M. John Corey: Oui, je pense que cela fait partie de la solution. À titre d'exemple, la technologie peut servir à réduire le nombre de travailleurs requis à bord d'un navire. J'ai visité récemment les installations d'un de nos membres qui utilise aujourd'hui des robots pour faire l'emballage et le chargement des palettes. Ces robots remplacent plusieurs travailleurs. En fait, que ce soit une bonne nouvelle ou non, les robots font de meilleurs emballeurs que les humains puisqu'ils sont plus rapides et qu'ils n'ont pas besoin de prendre de pauses; ils peuvent travailler 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Certaines technologies s'avèrent utiles.

Cela étant dit, en général, le problème de la main-d'œuvre, c'est que... Ce n'est pas parce que moins de personnes travaillent dans le secteur des transports que moins de personnes sont employées. Les gens peuvent travailler dans d'autres secteurs. D'après moi, la technologie est inévitable, et nous devons l'accepter. La technologie ne disparaîtra pas, et la meilleure chose à faire, c'est de nous y adapter. Oui, elle peut servir à réduire le nombre de travailleurs requis dans le secteur des transports.

Merci.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je ne sais pas combien de temps il me reste. Je me fais souvent réprimander un peu.

Le président: Il vous reste 45 secondes.

M. Xavier Barsalou-Duval: D'accord.

Dans ce cas, monsieur Buy, avez-vous des choses à ajouter sur ce dont nous avons discuté jusqu'à présent?

M. Serge Buy: La seule chose que je dirais, c'est qu'il existe des solutions qui pourraient améliorer la situation, notamment en ce qui concerne la réglementation fédérale. On pourrait également signer des accords internationaux. Il y a des solutions qui sont demandées et qui ne coûtent pas des millions de dollars. Si vous regardez nos recommandations, vous verrez que certaines d'entre elles peuvent être mises en place assez rapidement. Cela pourrait nous donner un petit ballon d'oxygène pendant quelque temps. Ce serait bien que le Comité se penche sur certaines de ces recommandations et les mette en place.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, la parole est à vous. Vous disposez de deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Corey, vous avez parlé tout à l'heure des problèmes de rétention de la main-d'œuvre et des préoccupations liées aux conditions de travail dans le secteur ferroviaire. Dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique, des centaines d'hommes et de femmes travaillent pour les services ferroviaires. Récemment, je me suis entretenu avec un homme qui s'était joint à l'industrie il n'y avait pas très longtemps et qui a démissionné pour travailler dans un autre secteur parce qu'il ne se sentait pas en sécurité. On m'a aussi parlé des problèmes d'horaire, de l'absence de gestion de la fatigue et d'une foule d'autres préoccupations. Notre comité s'est penché sur la question au cours de la dernière année.

D'après vous, dans quelle mesure la culture de sécurité du secteur ferroviaire et le rendement en matière de sécurité des compagnies de chemin de fer doivent-ils être améliorés pour favoriser le recrutement et la rétention de la main-d'œuvre?

• (1830)

M. John Corey: Les deux compagnies de chemin de fer canadiennes, le CN et le CP, vantent souvent leurs bilans en matière de sécurité, mais en réalité, je pense qu'elles pourraient en faire beaucoup plus pour assurer la sécurité au travail. Ce sont les employés qui portent le plus gros du fardeau. Comme vous l'avez souligné, nombreux sont ceux qui se joignent au secteur ferroviaire parce qu'ils pensent que c'est un bon milieu de travail, mais qui finissent par découvrir que ce n'est peut-être pas le cas.

Je le répète, les priorités des compagnies de chemin de fer sont les ratios d'exploitation et les résultats trimestriels. Par conséquent, elles cherchent avant tout à réduire leurs dépenses, et il arrive souvent qu'elles mettent des travailleurs à pied pour atteindre leurs objectifs rapidement. Il s'agit d'une approche à très courte vue qui a des répercussions à long terme: non seulement elle nuit aux résultats de la compagnie de chemin de fer, mais encore elle compromet la sécurité des employés.

M. Taylor Bachrach: Le gouvernement fédéral pourrait-il adopter de la réglementation pour régler ces problèmes?

M. John Corey: Il existe probablement déjà de la réglementation; la question est de savoir si elle est appliquée.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Nous revenons maintenant à Mme Lewis.

Madame Lewis, la parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

Mme Leslyn Lewis: Je vous remercie.

Ma question s'adresse à MM. Corey et Buy. Vous avez parlé de la pénurie de main-d'œuvre. Le secteur agricole a connu une situation semblable. Il avait beaucoup de difficulté à acheminer ses produits vers les marchés et jusqu'à nos tables. C'est ce qui a mené à la création du Programme des travailleurs agricoles saisonniers. Pour leur part, les travailleurs de quarts n'arrivaient pas à trouver des services de garde fiables; c'est pourquoi le gouvernement a mis en place le Programme des aides familiaux résidents. Ce programme permet aux gens de demander la résidence permanente. Ainsi, il attire des personnes hautement qualifiées qui n'auraient généralement pas tendance à vouloir intégrer ce secteur, mais dont certaines pourraient par la suite devenir infirmières et mener des activités améliorant leur qualité de vie et contribuant à notre économie.

D'après vous, un programme semblable pourrait-il être mis en place dans le but de recruter de bons candidats pour les secteurs du camionnage et du transport maritime? Quelle forme prendrait ce programme?

M. John Corey: Je ne suis pas un spécialiste en matière de travail, mais je crois que si nous établissions un cadre qui permet d'attirer des travailleurs d'ailleurs et de leur offrir des emplois de qualité, non pas pour six mois, mais bien pour l'année entière, ce serait une très bonne chose. Ce ne serait pas si difficile à faire, puisqu'il y a déjà des gens qui souhaitent venir au Canada pour diverses raisons. Si nous avons des emplois à leur offrir lorsqu'ils arrivent ici, je crois que cela ne fera que renforcer notre position à titre de pays d'intérêt.

M. Serge Buy: Lorsqu'ils songent à venir au Canada, l'une des premières choses que les gens vérifient c'est... Ils ont été formés dans leur pays et ont travaillé dur pour obtenir cette formation, mais leurs titres de compétence ne sont pas reconnus. C'est décevant aussi lorsque leur formation répond aux normes internationales comme celles de l'OMI et les normes STCW.

Je crois que nous pourrions nous pencher sur la reconnaissance des titres de compétence. Nous avons commencé à le faire avec les accords bilatéraux, comme je l'ai dit plus tôt. Nous devons intensifier nos efforts et agir plus rapidement. Cela nous aidera grandement, madame Lewis.

Mme Leslyn Lewis: Si le programme mène à la résidence permanente, combien d'années ces personnes devraient-elles travailler pour avoir la formation nécessaire en vue d'être des membres productifs de la société à long terme? Deux ans, un an?

• (1835)

M. John Corey: Je dirais qu'il faut que ces personnes répondent à toutes les exigences actuelles de l'industrie, qu'il s'agisse du domaine ferroviaire ou du transport routier. Il y a aussi souvent des enjeux linguistiques, qui ne sont pas à négliger.

M. Serge Buy: De notre côté, la langue ne représente pas un enjeu important, parce qu'une partie de la formation est déjà offerte en anglais ou en français dans les autres pays. Pour ce qui est de la formation, cela dépend. On peut compter une année pour obtenir le poste souhaité.

Mme Leslyn Lewis: Combien de temps me reste-t-il?

Le président: Il vous reste une minute et 20 secondes, madame Lewis.

Mme Leslyn Lewis: Je vais céder le reste de mon temps de parole. Merci.

Le président: Merci, madame Lewis.

Nous allons entendre notre dernier intervenant de la soirée, M. Rogers.

Monsieur Rogers, vous disposez de cinq minutes; allez-y.

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

Je remercie nos invités de leur présence, et leur souhaite la bienvenue au Comité.

Comme j'habite sur une île, mon intervention se centrera sur le secteur maritime. M. Lewis a parlé des habitants de Terre-Neuve-et-Labrador qui travaillent sur les bateaux, de génération en génération. Bien sûr, il y a 60 ou 80 ans, le principal moyen de transport à Terre-Neuve était le bateau.

Lorsque j'étais professeur au secondaire, nous avons organisé des séances d'information pour les étudiants de la 10^e année avec le Marine Institute de l'Université Memorial, afin de leur présenter ce programme. Des dizaines d'étudiants ont par la suite suivi une formation au Marine Institute et travaillent maintenant sur des navires hauturiers de ravitaillement, des bateaux de pêche et autres.

Monsieur Buy, j'aimerais vous poser une question en ce sens. Est-ce que les jeunes savent quels sont les emplois offerts dans ce domaine? Est-ce qu'il y a un travail de sensibilisation qui est fait? De quelle façon les membres de l'industrie communiquent-ils avec eux? Nous avons tenu ces séances d'information à l'école secondaire où je travaillais, à Harbour Breton, pour sensibiliser les jeunes

à ce travail. Qu'ont fait les membres de l'industrie pour informer les jeunes des emplois et des salaires qui sont offerts?

M. Serge Buy: En gros, ce sont les exploitants qui font la promotion des emplois et j'en connais quelques-uns qui se rendent dans les écoles pour parler des programmes et des emplois offerts. Imaginer la marine, de la Fondation de l'industrie maritime canadienne, fait un excellent travail à cette fin. Nos exploitants se rendent dans les écoles et font la promotion du travail

L'un de vos collègues m'a demandé ce que nous faisons de façon particulière. Nous allons offrir une bourse d'études pour aider les jeunes femmes qui souhaitent suivre une formation dans le secteur maritime. Les exploitants, l'association et d'autres intervenants réalisent de nombreuses activités. Toutefois, vous avez raison. Je dirais qu'il faut non seulement s'adresser aux jeunes des écoles secondaires, mais aussi à ceux des écoles primaires.

M. Churence Rogers: Monsieur Morel-Laforce, allez-y.

M. Maguessa Morel-Laforce: L'industrie en fait de plus en plus pour répandre la bonne nouvelle et attirer des gens dans les centres de formation. Toutefois, ces établissements se retrouvent dans une situation difficile puisque les provinces perçoivent les carrières du domaine de la navigation à titre d'obligation fédérale et jugent que c'est au gouvernement fédéral de les financer. On parle ici de financer les simulateurs, les machines à la fine pointe de la technologie qui permettent aux étudiants d'être formés dans des classes adaptées à la réalité d'aujourd'hui. L'industrie demande au gouvernement fédéral d'intervenir parce qu'elle est sous réglementation fédérale et que les provinces ont tendance à s'en remettre au fédéral pour financer ces initiatives scolaires.

C'est également le cas pour l'appui envers les futurs marins inscrits dans ces programmes, afin qu'ils aient droit aux mêmes avantages que ceux associés aux métiers du Sceau rouge ou d'autres secteurs de l'économie qui sont appuyés par le gouvernement fédéral, pour les aider à compléter le cours et leurs premières années de travail.

M. Churence Rogers: Merci beaucoup.

Je sais que le Marine Institute contribue grandement au secteur maritime de Terre-Neuve-et-Labrador et de partout au pays.

M. Badawey voulait vous poser une autre question; je vais donc lui céder le reste de mon temps de parole.

• (1840)

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Rogers. Je serai bref.

Monsieur Corey, je vous félicite d'être tourné vers l'avenir et de tenter de moderniser... les « spécialistes du transport », appelons-les comme cela. J'aimerais approfondir un peu cette question.

On forme des camionneurs. J'ai parlé plus tôt des pilotes, des capitaines et des mécaniciens de train. Croyez-vous qu'il soit possible d'accroître la visibilité ou l'acceptation de ceux qui ne veulent pas seulement devenir camionneurs, capitaines, pilotes ou mécaniciens? Est-ce qu'on pourrait accroître la valeur organisationnelle en parlant de vous, du secteur et des « spécialistes du transport », qui ne sont pas seulement des camionneurs, des pilotes d'avion, des capitaines de navires ou des mécaniciens de train, mais bien des gestionnaires de données et de logistique?

L'entreprise Dell est un très bon exemple à cet égard. La société déplace les produits, ce qui élimine le besoin d'entrepôt. Elle met ses produits sur la route avant même qu'ils n'aient une destination.

Voyez-vous là la possibilité d'ajouter une valeur organisationnelle, au-delà de ce qui est actuellement offert, et d'attirer les gens qui souhaitent travailler dans ce domaine?

M. John Corey: Il y a 10 ans, personne ne savait ce qu'était une chaîne d'approvisionnement et aujourd'hui, nous tenons des séances de comité à son sujet. C'est maintenant un élément très important, mais il ne s'agit pas uniquement des personnes assises dans un taxi ou dans un bateau. Comme vous l'avez fait valoir, il y a une autre couche, celle de la numérisation et des données. Je crois qu'on pourrait en faire plus pour attirer les gens dans ce secteur ou dans le domaine de la chaîne d'approvisionnement, si l'on veut.

Je crois que le volet des données sera très important. Nous avons déjà eu des discussions à ce sujet. Je crois que les ports ont une longueur d'avance en ce sens, parce qu'ils recueillent des données. Il faut que les sociétés ferroviaires et l'industrie du camionnage fassent de même. Nous avons besoin de données juste à temps. À l'heure actuelle, les données auxquelles nous avons accès ont été recueillies deux ans auparavant. Les expéditeurs ont besoin de données opportunes, tout comme les exploitants. Elles nous permettent de prendre de bonnes décisions, en sachant ce qui se passe aujourd'hui et non ce qui s'est passé il y a deux ans.

Je crois qu'il y a beaucoup de possibilités pour ces postes hautes techniques dans l'industrie de la chaîne d'approvisionnement.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Badawey. J'ai tenu compte du temps de parole cédé à M. Rogers par Mme Lewis.

J'aimerais maintenant remercier tous les témoins pour leur présence cet après-midi et pour leur contribution à cette étude très importante.

Voilà qui conclut la période de questions d'aujourd'hui. Vous pouvez maintenant quitter la réunion.

Chers collègues, nous allons maintenant aborder les travaux du Comité. Nous avons un point à l'ordre du jour, que j'ai eu la chance d'aborder avec bon nombre d'entre vous lors de la dernière réunion. Il s'agit d'une motion que nous avons adoptée au cours de la session précédente, et qui visait à approuver les déplacements des membres du Comité en vue de visiter divers ports du pays.

Comme nous n'avions pas eu l'occasion de tout planifier pour la période entre aujourd'hui et le 31 décembre, le greffier m'a avisé que nous devons adopter une autre motion pour présenter à nouveau la demande de financement afin que nous puissions visiter les ports au cours de la session hivernale, si tel est notre souhait.

Je demande le consentement unanime de mes collègues. Est-ce que quelqu'un s'oppose à ce que nous présentions à nouveau la demande?

Allez-y, monsieur Strahl.

M. Mark Strahl: Monsieur le président, rapidement, j'aimerais savoir si vous avez obtenu l'approbation du comité de liaison. Est-ce que nous devons modifier la demande, ou simplement changer les dates?

Le président: Il fallait seulement modifier les dates, monsieur Strahl. Nous avons réussi à obtenir le financement.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Excusez-moi, monsieur le président.

Le président: Nous vous écoutons, monsieur Barsalou-Duval.

M. Xavier Barsalou-Duval: Nous avons proposé de soumettre de nouveau la demande dont nous venons de parler pour déplacer la réunion du Comité. Nous en avons aussi soumis une précédemment au sujet de l'érosion des berges. Ne serait-il pas pertinent de profiter de l'occasion pour la soumettre de nouveau également?

Le président: Je vous remercie, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Je vais laisser le greffier répondre à cette question. Pouvons-nous présenter les deux demandes?

[Français]

C'est parfait.

Nous allons soumettre les deux demandes en même temps.

[Traduction]

Oui, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci.

J'aimerais ajouter qu'étant donné toutes les études que nous avons réalisées sur la logistique du transport, la chaîne d'approvisionnement et les pénuries de main-d'oeuvre, et celles que nous réaliserons probablement sur la modernisation des ports, je crois que nos déplacements et la visite de ces régions nous permettront d'élargir nos connaissances et de voir directement ce qui se passe.

Je crois que le plus important n'est pas seulement ce que nous examinons aujourd'hui, mais aussi ce que nous étudierons plus tard parce que, dans une certaine mesure, les systèmes sont archaïques, ce qui est très désolant dans une communauté comme la mienne, où le transport occupe une place très importante.

Quelqu'un a dit que la Voie maritime du Saint-Laurent ne fonctionnait qu'à 50 % de sa capacité. Il y a une raison à cela. Le Comité doit se pencher sur la question afin d'orienter les stratégies. Ce serait très pertinent de pouvoir se rendre sur place pour voir ce qui se passe.

Merci, monsieur le président.

• (1845)

Le président: Merci, monsieur Badawey.

Nous allons nous assurer de transmettre aux nouveaux membres du Comité la liste de ports qui avaient été approuvés.

M. Mark Strahl: J'aimerais poser une autre question. Un témoin a parlé de la modernisation des ports. Dans quel ordre allons-nous procéder? Est-ce que nous allons retourner dans les ports après la parution du rapport? Je comprends que nous souhaitons nous déplacer et visiter les ports, qui continueront de représenter un enjeu.

Ma question s'adresse au secrétaire parlementaire ou au gouvernement. Savons-nous quand nous serons à nouveau saisis de cette question? Est-ce que nous pouvons coordonner le tout ou est-ce que nous allons prendre le risque de procéder maintenant et d'examiner la question plus tard?

Le président: Premièrement, je vous remercie pour votre question, monsieur Strahl.

Avant de céder la parole au secrétaire parlementaire, je tiens à souligner que nous pourrions discuter de la possibilité de nous déplacer et du calendrier à une date ultérieure. Si le Comité décide d'aller de l'avant et que l'horaire le permet, le financement sera disponible. Cela ne nous engage à rien.

J'espère avoir répondu à votre question.

M. Mark Strahl: Oui. C'est bien.

Le président: Comme il n'y a pas d'autre commentaire ou question, est-ce que quelqu'un s'oppose à ce que le greffier présente à nouveau la demande?

(La motion est adoptée.)

Le président: Merci beaucoup, chers collègues.

Puisqu'il n'y a pas d'autre point à aborder, nous allons conclure. Je vous souhaite une excellente soirée. La séance est levée.

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>