



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

# Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 006**

Le jeudi 17 février 2022

---

Président : M. Kody Blois





## Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire

Le jeudi 17 février 2022

• (1530)

[Français]

**Le président (M. Kody Blois (Kings—Hants, Lib.)):** Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à la sixième réunion du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire.

La réunion d'aujourd'hui se déroule selon une formule hybride conformément à l'ordre de la Chambre du 25 novembre 2021. Les délibérations sont diffusées sur le site Web de la Chambre des communes. À titre d'information, la diffusion Web montrera toujours la personne qui parle, plutôt que l'ensemble du Comité.

Les captures d'écran ou la prise de photos de l'écran ne sont pas autorisées. De plus, nous respectons les consignes sanitaires imposées par le Bureau de régie interne.

[Traduction]

Chers collègues, nous allons commencer sans plus tarder.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et selon la motion adoptée par le Comité le lundi 31 janvier 2022, le Comité reprend son étude de la chaîne d'approvisionnement agricole et agroalimentaire.

Je vais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins du premier groupe.

Nous accueillons d'abord, par téléconférence, Guy Milette, président du conseil d'administration de l'Association canadienne de la distribution de fruits et légumes, et Ron Lemaire. Bienvenue à vous deux. Nous accueillerons aussi Katie Ward, présidente du Syndicat national des cultivateurs.

[Français]

Nous recevons Mme Catherine Lefebvre, présidente de l'Association des producteurs maraîchers du Québec, et M. Patrice Léger Bourgoïn, directeur général de la même association.

[Traduction]

Nous avons cinq minutes pour les déclarations préliminaires, et je cède la parole à M. Milette pour une déclaration préliminaire de cinq minutes au nom de l'Association canadienne de la distribution de fruits et légumes.

**M. Guy Milette (président du conseil d'administration, Association canadienne de la distribution de fruits et légumes):** Permettez-moi, rapidement, de vous présenter M. Ron Lemaire qui va ouvrir le bal.

**M. Ron Lemaire (président, Association canadienne de la distribution de fruits et légumes):** Merci, monsieur Milette, et merci à vous, monsieur le président.

Au nom de l'Association canadienne de la distribution de fruits et légumes, je tiens à remercier les membres du Comité de nous offrir l'occasion de nous entretenir des perturbations observées dans la chaîne d'approvisionnement qui ont une grande incidence sur le secteur des fruits et légumes frais, la chaîne d'approvisionnement agroalimentaire et l'économie canadienne.

Je commencerai par souligner que bon nombre des problèmes relatifs à la chaîne d'approvisionnement que nous éprouvons actuellement existaient déjà avant la pandémie. Or, ceux-ci sont devenus incroyablement plus vastes et plus complexes au cours des deux dernières années. Les membres du Comité ont entendu beaucoup de choses lors de précédents témoignages, et nous n'aborderons pas la question en profondeur. Soulignons simplement le fait que la main-d'œuvre constitue sans aucun doute un morceau important du casse-tête.

En plus de demander un meilleur accès aux travailleurs en vertu du PTAS et du volet agricole du PTET, l'ACDFL soutient la proposition d'un programme des travailleurs étrangers d'urgence, comme demandé par Aliments et boissons Canada et le Conseil des viandes du Canada.

En ce qui concerne notre chaîne d'approvisionnement, sachez que nos membres meurent à petit feu en raison des perturbations qui s'accumulent et dont M. Milette discutera plus longuement. Les problèmes que nous éprouvons ont des répercussions sur une chaîne d'approvisionnement des fruits et légumes frais qui doit composer avec un système de livraison juste-à-temps d'aliments hautement périssables, qui se traduisent par des ventes perdues, une détérioration des produits et un gaspillage alimentaire.

Il ne fait aucun doute que les perturbations observées dans la chaîne d'approvisionnement sont complexes et interreliées, et que les solutions le sont tout autant. Celles-ci nécessiteront l'implication de plusieurs ministères et organismes fédéraux ainsi qu'une collaboration avec les gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux.

Des plans à court et à long terme doivent être mis au point, en commençant par un mécanisme pour accorder la priorité à la circulation des marchandises essentielles et périssables en cas de perturbations comme celles que nous connaissons depuis deux ans.

Il serait également profitable de centraliser les efforts en créant un poste de commissaire à la chaîne d'approvisionnement qui aurait le mandat et le pouvoir de réunir les parties concernées pour trouver des solutions.

Nous serons heureux de discuter davantage de ces recommandations lors de la période de questions. Je vais maintenant donner la parole à mon président, M. Milette, qui nous exposera son point de vue sur la situation.

Je vais maintenant laisser la place à mon président, Guy Millette, qui va pouvoir vous faire part de son point de vue sur la situation et de ce qu'il a effectivement vécu.

[Français]

**M. Guy Millette:** Je vous remercie beaucoup, monsieur Lemaire.

Monsieur le président et membres du Comité, je suis heureux de pouvoir vous parler aujourd'hui.

En tant que président de l'Association canadienne de la distribution de fruits et légumes, ou ACDFL, je connais bien la portée des problèmes qui ponctuent la chaîne d'approvisionnement. En tant que grossiste, importateur et exportateur canadien qui mène ses activités à partir de Montréal, je dois relever ces défis tous les jours.

Même avant la vague du variant Omicron, un sondage réalisé auprès des membres de l'ACDFL l'automne dernier a permis de constater que 92 % des producteurs, 75 % des grossistes et 100 % des détaillants devaient faire face à un manque de main-d'œuvre très important. Il importe également de souligner que le manque de main-d'œuvre en entrepôt était particulièrement préoccupant.

Alors que les sociétés de transport maritime internationales renvoient des conteneurs vides en Asie et en Europe et déclarent des bénéfiques records, la disponibilité et le coût des conteneurs sont devenus d'énormes obstacles pour les importateurs et les exportateurs canadiens. Au cours des deux dernières années, les coûts d'expédition des marchandises par camion ont également augmenté de 50 % à 80 %, à la frontière comme à l'intérieur du pays.

Voici quelques exemples que je peux vous donner, selon ma propre expérience chez Courchesne Larose.

Entre mai 2021 et décembre 2021, pour un volume d'un minimum de 400 voyages complets par semaine, nous avons constaté une augmentation d'au moins 250 000 \$ par semaine en frais de transport. C'est toute une augmentation.

Nous avons remarqué d'importants problèmes d'accès à la main-d'œuvre et d'absentéisme. Nous connaissons actuellement un manque de main-d'œuvre de 15 %, ce qui est inférieur à la moyenne du marché de 20 % pour notre secteur. Nous remarquons une diminution du taux d'absentéisme à mesure que nous sortons de la vague du variant Omicron.

Nous souffrons également des répercussions de la disponibilité des produits. Les programmes de distribution juste-à-temps, qui ont pris plus de 10 ans à concevoir et à mettre en place, sont mis à rude épreuve en raison des problèmes de logistique, d'un manque de main-d'œuvre et des retards. C'est également la raison pour laquelle les consommateurs se butent à des ruptures de stock aléatoires.

Bien que tous les points d'entrée soient différents, les difficultés continuent de se multiplier à l'échelle nationale et internationale, car la plupart des États éprouvent des problèmes de camionnage et de main-d'œuvre. Les ports maritimes constatent également des retards de chargement et de déchargement importants qui compliquent la gestion de la chaîne d'approvisionnement intégrée.

Tous ces exemples ont une incidence sur le prix moyen des fruits et légumes frais. Au cours de la dernière année seulement...

• (1535)

**Le président:** Excusez-moi de vous interrompre, monsieur Millette, mais les cinq minutes sont écoulées. Je dois passer au prochain témoin.

Madame Ward, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

**Mme Katie Ward (présidente, Union Nationale des Fermiers):** Merci beaucoup.

Bonjour, monsieur le président et distingués membres du Comité. Je suis heureuse de pouvoir vous faire part des observations et des recommandations du Syndicat national des cultivateurs au sujet des problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement du secteur agricole et agroalimentaire. Nous représentons des exploitants agricoles de toutes tailles et de tous types au Canada. Nous défendons la dignité économique, la justice sociale et la santé écologique du secteur depuis plus de 50 ans.

Le sujet d'aujourd'hui tombe à point nommé, mais les graves problèmes de chaîne d'approvisionnement auxquels nous sommes maintenant confrontés remontent à des décennies. Le Canada s'est fixé des objectifs ambitieux pour accroître ses exportations agricoles, et notre dépendance à l'égard des importations s'est accrue. Les multinationales recherchent l'approvisionnement mondial et la livraison à flux tendu ou juste-à-temps afin de réduire leurs coûts. Notre système alimentaire et agricole dépend maintenant de chaînes d'approvisionnement longues et complexes, dont les maillons faibles créent des vulnérabilités.

Nous constatons une concentration de plus en plus grande, où de moins en moins de gros acteurs contrôlent les intrants, la transformation, le transport, le financement et la distribution. Quand un petit nombre de grandes entreprises domine ainsi leur secteur, elles sont en mesure de fixer les prix de façon à maximiser leurs profits sur le dos des agriculteurs, des travailleurs, des petites entreprises et des consommateurs.

Prenons l'exemple des engrais. Les entreprises qui exigent des prix exorbitants blâment les problèmes de la chaîne d'approvisionnement, et pourtant, ces mêmes entreprises réalisent d'énormes bénéfices fortuits. Le Syndicat national des cultivateurs a invité le Comité d'examiner tous les facteurs qui contribuent au prix des engrais, et nous espérons que vous nous annoncerez très bientôt la tenue d'une telle étude. En tant qu'agriculteurs, nous sommes de simples preneurs de prix. Nous n'avons pas notre mot à dire sur le prix des produits que nous vendons ou des intrants que nous achetons.

En janvier, Statistique Canada a indiqué que les familles agricoles continuent de dépendre de sources de revenu hors ferme pour près des deux tiers de ce que gagnent les familles. De plus, le revenu agricole comprend les paiements de programme, de sorte que le revenu véritablement tiré du marché représente en moyenne moins du tiers du revenu des familles agricoles. Celles-ci subventionnent le système avec leurs emplois extérieurs à la ferme. Lorsque les chaînes d'approvisionnement agricoles s'effondrent, ce sont les agriculteurs qui assument le gros des coûts.

Pour les ruraux, la chaîne d'approvisionnement fonctionne à sens unique, de sorte que les résultats de leur travail et la valeur de leurs cultures et de leur bétail disparaissent dans les comptes bancaires de multinationales éloignées. Il n'est pas surprenant que tant de gens se sentent laissés pour compte. L'accroissement des inégalités économiques mène à l'instabilité sociale et à une perte d'autonomie économique.

Par ailleurs, la crise climatique contribuera à perpétuer les perturbations de la production et des infrastructures. On ne peut considérer que la sécheresse dans les Prairies en 2021 et les inondations en Colombie-Britannique et dans l'Atlantique sont des événements aberrants, mais plutôt des événements indiquant que l'adaptation n'est plus une question de choix.

Pour résoudre les vulnérabilités de la chaîne d'approvisionnement, il faut planifier pour prioriser la résilience et la stabilité au lieu de mettre tous nos œufs « stratégiques » dans le panier de la maximisation des exportations. À l'avenir, la politique agricole devrait être conçue de manière à intégrer des soupapes de sécurité et une capacité d'appoint afin que les perturbations soient des défis gérables plutôt que des crises à grande échelle.

Nous exhortons le Comité à éviter l'attrait de fausses solutions comme les mégadonnées ou données massives, l'automatisation et l'intelligence artificielle, qui intensifieraient les inégalités, réduiraient l'autonomie des agriculteurs et créeraient de nouveaux risques. De véritables solutions rééquilibreront les pouvoirs, rendront notre système alimentaire plus juste et plus équitable, et atténueront les émissions de gaz à effet de serre tout en permettant la mise en œuvre de mesures d'adaptation. Pour ce faire, le gouvernement fédéral peut apporter un soutien en adoptant les programmes, les politiques et la réglementation nécessaires pour développer et maintenir notre marché intérieur, en créant des réseaux d'approvisionnement plus vastes et plus diversifiés tout en permettant de conserver au Canada une plus grande part des fonds précieux consacrés à l'alimentation.

Que l'on parle de la transformation du bœuf, du porc ou des légumes, la concentration de la propriété des infrastructures signifie que les abattoirs, les transformateurs et les détaillants sont ceux qui profitent dans tous les cas, mais dans tous ces secteurs, notre passé nous montre qu'une façon différente d'organiser notre système alimentaire est à la fois possible et souhaitable. Prenons l'exemple du secteur bovin. En 1988, on recensait 119 usines de transformation du bœuf inspectées par le gouvernement fédéral au Canada. Elles appartenaient toutes à des intérêts canadiens et les quatre plus grandes usines de transformation du bœuf abattaient 35 % du bétail canadien.

Aujourd'hui, seules deux entreprises abattent plus de 95 % de notre bétail. Elles n'ont pas réussi à prévenir les éclosions de COVID-19 ni les décès liés à cette pandémie, et si les prix des bêtes sur pied sont déprimés, ceux de la viande de bœuf en épicerie montent en flèche. Un plus grand nombre d'abattoirs plus petits, répartis à l'échelle du Canada, et disponibles pour servir les producteurs dans chaque région, conjugué à des pratiques de production régénératrice, assurerait la résilience du système alimentaire et des emplois en secteur rural, ainsi que des avantages en matière d'atténuation des changements climatiques et d'adaptation.

Interdire l'approvisionnement captif et imposer des plafonds aux revenus des usines de transformation empêcheraient des entreprises comme JBS et Cargill de profiter injustement des agriculteurs et des consommateurs.

En tirant des leçons de l'histoire et en envisageant un avenir plus équitable et plus respectueux du climat, le gouvernement fédéral pourrait créer un meilleur cadre pour les emplois ruraux, une infrastructure au service des agriculteurs et des prix agricoles qui reflètent les coûts de production, et assure la prospérité et la stabilité des collectivités rurales et du secteur agricole au Canada.

Je crois que mon temps de parole est presque écoulé. Je vous remercie donc beaucoup de votre attention et je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

• (1540)

**Le président:** Merci, madame Ward, et vous avez effectivement respecté le temps qui vous était alloué, ce dont je vous remercie.

[Français]

Madame Lefebvre, vous avez maintenant la parole pour cinq minutes.

**Mme Catherine Lefebvre (présidente, Association des producteurs maraîchers du Québec):** Bonjour, mesdames et messieurs les députés.

Je vous remercie de nous avoir donné l'occasion de nous exprimer devant le Comité aujourd'hui.

Je m'appelle Catherine Lefebvre et je suis présidente de l'Association des producteurs maraîchers du Québec, ou APMQ. Je suis accompagnée aujourd'hui de notre directeur général, M. Patrice Léger Bourgoin.

Les problèmes dont il est question aujourd'hui sont préoccupants pour notre secteur économique. La disponibilité et le coût des intrants causent un souci constant, surtout dans un contexte où l'augmentation des coûts de production n'est pas accompagnée d'une augmentation similaire des prix de vente. D'ailleurs, le réputé site Internet de journalisme économique MarketWatch affirmait à la fin de janvier que, malgré l'augmentation des prix de détail des aliments, plusieurs groupes d'agriculteurs constatent que la stagnation des prix à la ferme et la flambée des coûts du carburant et des engrais au cours des cinq derniers mois mettent nos opérations en danger.

La mondialisation des marchés a des incidences négatives sur plusieurs volets des activités maraîchères du pays. Les fruits et les légumes font l'objet d'une concurrence avec ceux importés. Bien souvent, les coûts liés à la main-d'œuvre et à l'application de la réglementation n'ont aucune commune mesure avec ceux qui ont cours ici. Or les prix de vente demeurent généralement similaires.

La nature même de notre industrie fait que les producteurs n'ont pas d'emprise sur les prix de vente de leurs produits. La plupart ont un cycle de vie très court et nous ne pouvons pas les laisser au champ pour les récolter plus tard. Une fois qu'ils sont récoltés, ils doivent être vendus et transportés dès que possible. Cela désavantage considérablement le producteur par rapport à l'acheteur.

D'autre part, plusieurs matières premières comme les engrais, les pesticides, les semences et d'autres produits essentiels comme le carton, les palettes, les sacs d'emballage, les matériaux de construction et les pièces de machinerie sont touchés par le phénomène de l'augmentation des prix. Je répète que nous ne sommes pas en mesure d'influer sur le prix de nos légumes.

La flambée des prix de l'énergie a amené plusieurs pays à réduire la production de divers engrais et à réduire les exportations. C'est le cas de la Chine et de plusieurs pays européens, dont la Russie. Il va de soi que les pays producteurs vont favoriser le marché intérieur avant l'exportation. Le Canada se trouve donc à la merci des marchés internationaux. Cela étant dit, le coût des engrais devrait demeurer élevé. Financement agricole Canada estime que les prix des engrais augmenteront de 60 % en 2022. Les prix des pesticides et des semences ont également connu une augmentation marquée.

Je vais maintenant aborder les difficultés de transport et de logistique, également liées au coût des carburants. La capacité de transport est réduite de façon considérable. Les délais de livraison s'allongent et les tarifs explosent. Le manque de chauffeurs et la pénurie de pièces de rechange paralysent la flotte de transport. À l'heure actuelle, il n'est pas rare de voir un producteur de produits périssables payer 42 % de plus pour faire acheminer ses fruits et ses légumes, comparativement à il y a quelques mois. La situation est intenable. Nous sommes réellement pris à la gorge. D'une part, nous avons besoin de ces camions, mais, d'autre part, ces frais s'ajoutent directement à nos coûts de production, qui explosent de tous côtés.

Je vais maintenant aborder les problèmes liés à la main-d'œuvre. Comme vous le savez, il y a moins de travailleurs locaux pour combler les besoins. Il n'y en a plus. Nous pouvions compter sur une main-d'œuvre étrangère de qualité depuis plusieurs décennies, mais la pandémie mondiale a malheureusement accentué plusieurs contraintes, qui ont eu pour effet de ralentir le processus d'immigration. De surcroît, des changements récemment apportés par Service Canada permettent le maraudage des travailleurs étrangers temporaires du domaine agricole par des intervenants des secteurs manufacturiers et du secteur de la construction. Les coûts de la main-d'œuvre continuent de représenter de grands défis. Au Québec, le salaire minimum a augmenté de 14 % depuis 2020. Les maraîchers doivent absorber cette augmentation sans pouvoir la répartir dans le prix de vente.

Nous sommes d'avis que le gouvernement fédéral devrait poursuivre sa démarche en créant un groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement. Les producteurs pourraient s'exprimer sur les principaux facteurs qui perturbent leur capacité à produire, à transporter et à distribuer leurs produits. La nomination par le gouvernement du Canada d'un commissaire à la chaîne d'approvisionnement pour diriger un groupe de travail conjoint serait utile pour piloter cette réflexion.

Au sujet de la main-d'œuvre, il est essentiel d'améliorer les programmes en s'assurant que les processus administratifs sont plus efficaces et plus prévisibles. En ce sens, un travailleur étranger revenant toujours au même endroit depuis de nombreuses années et dont l'employeur a une feuille de route impeccable devrait pouvoir bénéficier d'un traitement accéléré.

De plus, le phénomène de stagnation des prix de vente et l'augmentation de tous les principaux éléments de nos coûts de production influent grandement sur la rentabilité de nos entreprises et compromettent leur survie à long terme. Une aide d'urgence devrait être mise en avant pour assurer la sécurité alimentaire du pays.

Pour conclure, je dirai que notre secteur de production évolue dans un marché mondial ouvert, qui nous oblige à être concurrentiels avec des pays dont les coûts de main-d'œuvre sont moins élevés et dont le cadre réglementaire est beaucoup moins coûteux à appliquer. Nous avons très peu de pouvoir sur les prix de vente.

Je vous remercie énormément de votre attention.

Je serai heureuse de répondre à vos questions.

• (1545)

**Le président:** Je vous remercie, madame Lefebvre.

Monsieur Epp, vous avez maintenant la parole pour six minutes.

[Traduction]

**M. Dave Epp (Chatham-Kent—Leamington, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier les témoins de leurs excellents témoignages et de la documentation qu'ils nous ont fournie à l'avance.

Je vais commencer par l'Association canadienne de la distribution de fruits et légumes.

Vous avez retenu mon attention avec votre appui à l'idée de créer un poste de commissaire de la chaîne d'approvisionnement, suivant une approche pangouvernementale consistant à s'attaquer à certains des problèmes évoqués. Je connais très bien la dynamique d'un problème qui transcende les compétences fédérales et provinciales et la portée d'action des ministères fédéraux et provinciaux, puisque j'ai eu affaire à la problématique des travailleurs étrangers temporaires dans ma propre circonscription et à l'impact de la COVID-19 sur des effectifs illégaux, des entreprises et autres. Je connais très bien cette dynamique.

Cela me rappelle ce qui se passait dans ma propre famille, il y a 10 ans, avec mes quatre filles. Le samedi matin, à l'heure de la corvée, j'avais en fait à faire à cinq enfants: Alyssa, Carina, Brenna, Kiana et « Pas-moi ». C'était toujours au tour de « Pas-moi » de sortir les ordures.

Pour laisser cette note légère de côté, mais finalement pas si légère que cela, pouvez-vous donner des exemples de problèmes qui ont été transférés d'un ministère à l'autre ou qui sont passés entre les mailles du filet, ou encore de situations où une approche cloisonnée a empêché le règlement efficace de certains problèmes?

**M. Ron Lemaire:** Je vais commencer, puis nous verrons si M. Millette a quelque chose à ajouter.

Je pense qu'il faut envisager tout cela en fonction d'un modèle où l'agriculture joue un rôle important à Agriculture Canada et où notre chaîne d'approvisionnement est un moteur économique pour le Canada. À partir de là, nous pourrions examiner ce qui se passe dans plusieurs administrations. Le premier domaine de compétence, comme l'a fait remarquer un des témoins, concerne l'accès à la main-d'œuvre, surtout à la ferme, et les défis que soulève l'amélioration du processus... [Difficultés techniques].. s'assurer qu'il est efficace.

Les exploitations en serres sont un parfait exemple dans votre circonscription. Elles sont à la pointe de la production agricole au Canada. Elles sont parmi les premiers moyens de production en pleine croissance chez nous. Toutefois, et bien que les choses se soient améliorées, il reste des problèmes de retard dus aux changements de dernières minutes dans les procédures administratives liés à l'emploi des travailleurs. On compte actuellement 3 200 travailleurs réguliers dans le secteur agricole auxquels s'ajoutent 4 000 à 4 500 temporaires pour la période de pointe débutant en juin.

Quand on parle de divisions sur le terrain, il faut examiner les divisions dans le domaine de l'emploi, puis il faut tenir compte des autres éléments liés à la facilité du transport. Le ministère des Transports, par exemple, doit commencer par examiner la division du travail. Il faut commencer par examiner les divisions municipales et la répartition des compétences en matière de santé, et donc par considérer le pouvoir dont dispose le service de santé municipal. Dans notre réflexion au sujet du modèle de commissaire à la chaîne d'approvisionnement, nous en sommes à nous demander, de façon peut être simpliste, comment rationaliser cette fonction. Le premier élément consiste à envisager la relance de l'économie canadienne comme un vaste casse-tête. Quelles sont les mesures stratégiques à prendre...

• (1550)

**M. Dave Epp:** Merci, monsieur Lemaire. Revenons sur la question des pénuries de main-d'œuvre dont vous avez parlé.

Je sais que votre organisation a appuyé le Programme des travailleurs d'urgence. Nous en avons lu les cinq éléments à la dernière réunion. Le secteur de la transformation et du conditionnement de la viande nous a dit qu'il était essentiel d'augmenter le plafond fixé.

J'ai deux questions à vous poser. Premièrement, à votre avis, quel problème fondamental ces cinq piliers risquent-ils de poser? Deuxièmement, faites-vous des progrès? Rencontrez-vous des fonctionnaires? Je crois savoir que vous avez eu des réunions hier soir. Pouvez-vous parler des progrès réalisés au Comité?

**M. Ron Lemaire:** Commençons par les progrès. La ministre Bibeau a répondu très favorablement à notre demande, aux 11 organisations qui ont signé la proposition, sur laquelle, croyons-nous savoir, des discussions sont en cours. L'industrie souhaite néanmoins que les ministres Qualtrough et Fraser nous signifient qu'on envisage de donner suite à notre proposition et de la mettre en œuvre dans un avenir immédiat. Encore une fois, sur le plan des compétences, ce n'est pas simple.

Même après deux mois, nous n'avons toujours pas reçu de réponse nette au sujet de notre proposition. Nous demandons aux ministres Qualtrough et Fraser de discuter avec nos associations de la proposition et d'envisager immédiatement les mesures possibles pour gérer les risques liés à la main-d'œuvre dans cette composante de notre chaîne d'approvisionnement.

Bien que le volet de la transformation, dans le secteur des aliments et boissons, ne soit qu'un des nombreux secteurs aux prises avec des pénuries de main-d'œuvre, le gouvernement a désigné notre secteur, qui comprend ce volet, comme faisant partie de l'infrastructure essentielle du Canada pendant la pandémie. L'incapacité de répondre à ces besoins en main-d'œuvre, comme nous l'avons entendu dans le secteur des viandes et ailleurs, a une incidence sur... [*Inaudible*]... le bien-être des animaux.

**M. Dave Epp:** Merci. J'ai une autre question à poser.

Il s'agit précisément de votre demande d'investissements dans les infrastructures concernant les conteneurs dans les ports, les retards d'expédition, etc. Dans ma propre région, les infrastructures font défaut dans le secteur des cultures en serre. Entre autres problèmes, les égouts n'ont pas une capacité suffisante. Où, ailleurs au Canada... Ou s'agit-il là des grandes questions: les installations portuaires, les coûts d'expédition et les diverses infrastructures nécessaires à la croissance des cultures en serre?

**M. Ron Lemaire:** Pour la croissance des cultures en serre de produits qui vont aux États-Unis, c'est fondamental. Ils sont notre principal partenaire commercial. Par exemple, 80 % des produits de l'Ontario sont exportés aux États-Unis. Nous avons besoin de... [*Difficultés techniques*]... de quelques secteurs clés.

Pour acheminer les produits vers le sud, il faut assurer l'accès au principal mode de transport, soit le camionnage. Il n'est pas de ressort fédéral, mais nous devons chercher les moyens d'aider les provinces à ouvrir le secteur à un plus grand nombre de camionneurs au moyen de permis, de régimes d'assurance et de stratégies visant à attirer un plus grand nombre de camionneurs sur le marché.

Du côté des ports, il faut examiner plus spécialement le transport des conteneurs, leur transport au départ des ports, afin qu'ils puissent être acheminés vers les centres de distribution à partir de la plaque tournante principale, être déchargés et retirés du système et réacheminés vers le marché le plus rapidement possible pour être rechargés de produits qui quitteront le Canada...

**Le président:** Merci, monsieur Lemaire. Je vous remercie de votre intervention.

Merci, monsieur Epp.

Ce sera maintenant M. Louis, qui aura six minutes. Je vous en prie.

**M. Tim Louis (Kitchener—Conestoga, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier tous les témoins de leur présence et aussi tous les membres de leurs industries, tous ceux, et ils sont nombreux, qui continuent de travailler chaque jour pour trouver des solutions afin que nous ayons accès à des produits sûrs et sains.

Je vais reprendre là où mon collègue s'est arrêté: avec l'Association canadienne de la distribution de fruits et légumes.

Dans votre déclaration liminaire, vous avez parlé de multiples perturbations: congestion dans les ports, coûts de l'expédition des conteneurs, livraison irrégulière des produits, pénuries de main-d'œuvre, dont nous avons déjà parlé, pénuries d'intrants et constitution de réserves de biens de consommation. Ce sont les principaux problèmes.

Restons-en à la congestion dans les ports. Comme des navires doivent attendre d'accoster et de décharger leurs marchandises, surtout des produits périssables, il y a des risques de perte de produits, de gaspillage alimentaire et de pertes de ventes. Comment pourrait-on accorder la priorité au transport des marchandises périssables ou essentielles afin d'atténuer les problèmes de congestion et de gaspillage alimentaire?

**M. Ron Lemaire:** Je vais en parler rapidement.

J'ai parlé plus tôt de la création d'une plaque tournante secondaire à l'extérieur du port principal pour pouvoir repérer les articles périssables. Il faut aussi avoir du personnel dans les ports, de sorte que l'ACIA ou les services frontaliers puissent examiner et identifier les produits qui entrent et que les inspections se fassent dans les meilleurs délais pour que les produits entrent dans le circuit.

D'un autre côté, il faut travailler avec les municipalités et les syndicats, comme celui des débardeurs, mais aussi adopter un modèle de réglementation qui permette de considérer les fruits et légumes frais comme essentiels pour que, s'il y a d'autres perturbations, la main-d'œuvre soit là pour acheminer les produits dans le port. C'est le principe fondamental. Il existe déjà des exemples d'approches semblables. Nous souhaitons une approche similaire pour les fruits et légumes: s'ils sont retenus dans un port à cause de perturbations, les débardeurs et d'autres intervenants pourraient les transporter par camion.

Je cède la parole à M. Millette, qui a peut-être quelque chose à ajouter.

• (1555)

**M. Guy Millette:** Très rapidement, l'un des problèmes, dans les grandes entreprises de transport par conteneurs — ce sont des entreprises mondiales dont le siège ne se trouve pas au Canada —, c'est qu'à l'heure actuelle, elles n'ont pas à rendre compte de leurs actes. Dans certains cas, nous n'avons aucun contrôle sur la fluctuation des prix de ce mode de transport, qui ont plus que doublé ou triplé.

Ces entreprises ont leur siège à l'étranger. De surcroît, elles envoient des lettres aux destinataires de conteneurs de fruits et légumes frais pour leur signifier qu'elles ne sont plus responsables des retards d'acheminement. Il n'y a donc aucun recours si elles ont mis 60 jours au lieu de 21 pour livrer des bananes, même si la cargaison est totalement perdue.

**M. Ron Lemaire:** De plus, les frais eux-mêmes, monsieur, constituent une difficulté.

**M. Tim Louis:** C'était en fait ma question suivante. Je vais donc vous laisser continuer à parler de la croissance exponentielle des coûts des conteneurs. Nous avons entendu parler de cette fluctuation des prix, y compris pour les conteneurs réfrigérés. Cela occasionne des problèmes, évidemment. Pouvez-vous nous aider à trouver des pratiques exemplaires que nous pourrions adopter, pour peu que vous en ayez observé? Et à propos des lettres dont vous avez parlé, quand cette pratique a-t-elle débuté? Comment pouvons en faire état dans nos délibérations?

**M. Guy Millette:** Dès que les entreprises de transport par conteneurs ont constaté des perturbations dans les ports aux quatre coins du monde, elles ont conclu qu'elles ne contrôlaient plus la durée du transit. Cela remonte au début de la pandémie. Depuis environ un an et demi, comme je l'ai dit, tous les importants destinataires de conteneurs se font prévenir qu'il est inutile de présenter des réclamations si le transport a pris trop de temps. La même pratique a toujours cours. J'ignore quand cela va finir. Nous espérons que cette règle sera très bientôt supprimée, car c'est un problème. Nos pertes s'élèvent à des centaines de milliers de dollars.

**M. Tim Louis:** Je compatis.

Y a-t-il des pratiques exemplaires ailleurs dans le monde et des solutions? Nous pouvons parfois tirer des enseignements des pratiques d'autres pays.

**M. Ron Lemaire:** Nous faisons partie d'un groupe de la chaîne d'approvisionnement mondiale qui étudie la question. Il représente de multiples associations et de nombreux pays. Nous commençons à examiner certaines de ces pratiques exemplaires. Les États-Unis ont amorcé ce travail. Ils sont un peu en avance sur nous, par rapport à notre position dans la chaîne d'approvisionnement, en ce sens qu'ils ciblent des ports et exigent d'eux des stratégies clés pour

acheminer les produits périssables vers les plaques tournantes externes, hors du port, afin que les camions aient un accès plus rapide pour transporter les produits vers le marché.

Il faut aussi s'assurer que les navires qui arrivent ne repartent pas à lège. Nous devons viser cet objectif: comment gérons-nous ces navires qui entrent dans les ports pour qu'ils ne retournent pas à lège vers la Chine ou d'autres marchés, mais transportent des marchandises du Canada, de façon que les échanges commerciaux soient réciproques? Il faut pour cela que les opérations portuaires soient rapides.

Nous amorçons le travail d'analyse. Nous espérons avoir de l'information à communiquer au cours des prochains mois.

**M. Tim Louis:** Merci beaucoup.

Il me reste moins d'une minute, mais je veux m'adresser à Mme Ward.

Merci d'être là.

Vous avez dit que 66 % des revenus des familles d'agriculteurs proviennent d'emplois à l'extérieur de l'exploitation. Pouvez-vous le confirmer? Nous pensons toujours que les agriculteurs consacrent tout leur temps à l'agriculture et ont un travail qui leur assure la sécurité du revenu.

**Mme Katie Ward:** Je me ferai un plaisir de vous communiquer le lien qui se trouve dans notre mémoire. Il renvoie à un document de janvier que Statistique Canada vient tout juste de publier.

**M. Tim Louis:** Merci.

**Mme Katie Ward:** Le tiers qui reste comprend les paiements versés par divers programmes.

[Français]

**Le président:** Je vous remercie beaucoup, madame Ward et monsieur Louis.

Monsieur Perron, vous avez maintenant la parole pour six minutes.

• (1600)

**M. Yves Perron (Berthier—Maskinongé, BQ):** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins d'être avec nous cet après-midi.

Je m'adresserai d'abord à Mme Lefebvre.

Madame Lefebvre, dans votre présentation, vous avez soulevé plusieurs points qui me titillent, entre autres sur la différence entre le prix que vous obtenez pour vos fruits et légumes frais et le prix auquel ils se vendent sur le marché. Vous constatez que le prix sur le marché augmente, mais que le prix que vous obtenez stagne.

Pourriez-vous m'expliquer les causes de cet écart? Quel est le problème?

**Mme Catherine Lefebvre:** Nous sommes en concurrence avec les marchés internationaux. Aujourd'hui, des légumes en provenance du Mexique entrent au pays, alors que nous offrons encore des légumes au Québec. En ce qui a trait au coût de la main-d'œuvre, au Mexique, les salaires sont de 80, 100 ou 120 \$ par semaine, alors qu'ici, pour un nombre d'heures de travail similaire, les salaires sont de 700 à 800 \$ par semaine.

Quand nous voyons les prix des conteneurs, nous ne comprenons pas comment il est possible d'exporter des denrées jusqu'ici tout en offrant de meilleurs prix. Je n'ai pas encore trouvé de réponse à cette question.

**M. Yves Perron:** Que pourrions-nous faire pour vous aider à cet égard?

Est-ce que cela aurait trait à la réciprocité des normes?

**Mme Catherine Lefebvre:** Concernant la réciprocité des normes, les marges de référence sont tout à fait différentes de celles de nos pays voisins ou des pays qui produisent les mêmes légumes que nous. Au Mexique et au Guatemala, par exemple, les normes de salubrité à la ferme et les normes environnementales sont complètement différentes des nôtres.

Le principe de réciprocité est important, mais il faudra faire quelque chose au sujet des prix que nous pouvons obtenir afin que nous puissions faire concurrence à ces pays. Présentement, une boîte de poivrons qui vient du Mexique se vend 10 \$, et nos producteurs qui ont la chance de travailler en Floride pendant la même période sont incapables de vendre les leurs 15 \$. Je ne parle même pas des poivrons de serre que l'on essaie de vendre encore plus cher. C'est un phénomène incompréhensible.

**M. Yves Perron:** Effectivement, c'est un problème important parce que l'on souhaite beaucoup valoriser l'alimentation locale et l'autonomie alimentaire.

J'ai une inquiétude relative à la question du transport. Vous me dites que vous payez 42 % de plus en transport et que vous ne pouvez pas vendre vos produits plus cher. Vous allez disparaître du marché si rien n'est fait.

Avez-vous des commentaires à formuler là-dessus?

**Mme Catherine Lefebvre:** Présentement, nous perdons des commandes de légumes racines du Québec. Juste pour ma ferme, deux commandes qui allaient être exportées en fin de semaine ont été annulées. La différence de prix est incroyable.

Habituellement, le taux de change nous aide, mais il n'est pas tellement différent en ce moment. Il faut aussi penser au prix des transports, au prix de notre main-d'œuvre et à tous les coûts qui vont s'ajouter en 2022.

À l'heure actuelle, nous n'arrivons pas à être concurrentiels. Je n'ose donc pas imaginer quelle sera la situation en 2022 en raison du coût des intrants.

**M. Yves Perron:** Quelles mesures de l'État pourraient vous soutenir concrètement?

Un code de bonne conduite pourrait-il vous aider?

**Mme Catherine Lefebvre:** Oui, c'est certain que nous avons besoin d'un code de bonne conduite, mais il faudra aussi mettre en place des programmes pour soutenir les agriculteurs. Nous voulons nourrir les gens, mais nous ne voulons pas les nourrir à perte. C'est la perte d'entreprises qu'on entrevoit, dans plusieurs cas, c'est-à-dire celles qui ne seront pas capables de s'en sortir.

**M. Yves Perron:** D'accord.

Je vois deux volets: d'une part, appliquer les mêmes exigences aux produits qui viennent de l'extérieur, notamment en ce qui a trait à la taxe sur le carbone et aux normes environnementales, d'autre part, fournir un soutien direct.

Vous ai-je bien compris?

**Mme Catherine Lefebvre:** Oui.

On peut même aller plus loin que cela et parler des eaux de lavage, pour lesquelles de nouveaux comités et de nouvelles normes s'ajoutent tous les jours, toutes les semaines et tous les mois.

**M. Yves Perron:** D'accord.

Je ne voudrais pas qu'on oublie de parler de la main-d'œuvre. Il y a un gros problème concernant les travailleurs étrangers temporaires. Vous avez souvent des moments de panique en raison des délais.

Quels sont les problèmes?

Je vous donne l'occasion de nous dire ce qu'il faut changer rapidement dans le Programme des travailleurs étrangers temporaires.

**Mme Catherine Lefebvre:** Pour les employeurs impeccables, il faut que ce soit des contrats prédéterminés de trois ans. Ce n'est pas compliqué.

Actuellement, le traitement d'une demande prend normalement 20 semaines. Aujourd'hui, Service Canada traite encore les demandes manuellement. Cela entraîne un délai de traitement de 12 à 15 semaines. Il ne reste donc plus de temps aux pays étrangers pour se préparer et aider nos travailleurs à se préparer. Nos travailleurs n'arrivent pas aux bonnes dates. Cela fait trois ans que nous vivons le même phénomène, il n'est pas nouveau de cette année. Cela fait trois ans que nous nous demandons si nos travailleurs étrangers vont arriver à temps.

• (1605)

**M. Yves Perron:** C'est donc une question de délai. Je pense qu'on pourrait facilement faire une étude d'impact sur le marché du travail par site.

Vous avez mentionné le maraudage dans votre intervention. C'est quelque chose que j'ai examiné. Quand je pose des questions aux gens du gouvernement, on me dit que ce n'est pas vrai et on me dit d'aller vérifier le site. Vous, vous vivez ce problème.

Pouvez-vous m'en parler rapidement?

**Mme Catherine Lefebvre:** Monsieur Léger Bourgoïn, pouvez-vous répondre?

**M. Patrice Léger Bourgoïn (directeur général, Association des producteurs maraîchers du Québec):** Oui. Vous complétez ma réponse.

Essentiellement, on s'aperçoit que, dans le cadre des modifications liées à la COVID-19, Service Canada a mis en place un processus pour tenter d'accélérer le traitement des demandes. Cependant, cette façon de procéder a été comprise par des gens d'autres secteurs qui ne sont pas liés à l'agriculture, et ils ont mis en place un système pour faciliter le maraudage visant les employés qui arrivent au Canada pour travailler dans le domaine agricole.

En fin de compte, monsieur Perrault, le maraîcher paie pour tout le processus administratif et pour les billets d'avion, le travailleur étranger va arriver au Canada et, quelques jours plus tard, celui-ci va être détourné par le domaine manufacturier ou celui de la construction, par exemple, qui, de surcroît, n'auront pas à payer les frais liés à l'arrivée du travailleur.

Madame Lefebvre, je vous laisse poursuivre.

**Mme Catherine Lefebvre:** Il faut faire attention. Nous n'endossons vraiment pas...

**Le président:** Je suis désolé, madame Lefebvre, monsieur Léger Bourgoïn et monsieur Perron. Les six minutes sont écoulées.

Monsieur MacGregor, vous disposez de six minutes.

[Traduction]

**M. Alistair MacGregor (Cowichan—Malahat—Langford, NPD):** Merci beaucoup, monsieur le président.

[Difficultés techniques]... du Syndicat national des cultivateurs.

Vous avez dit très clairement dans votre déclaration liminaire qu'on ne peut pas considérer isolément les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement sans tenir compte de la crise climatique. Dans ma province, la Colombie-Britannique, l'an dernier, nous sommes passés, en l'espace de trois mois, de feux de forêt violents à certaines des pires inondations que nous ayons jamais vues, ce qui a effectivement isolé Vancouver et son port du reste du Canada pendant pas mal de temps.

Bien sûr, il y a eu des sécheresses catastrophiques dans les Prairies et elles ont eu des répercussions incroyables sur les agriculteurs et les chaînes d'approvisionnement là-bas. Je vous invite à étoffer certaines de vos observations du début. De votre point de vue et de celui du Syndicat national des cultivateurs, que devons-nous changer systématiquement pour renforcer la résilience et améliorer la souplesse dans notre système alimentaire de façon que nous n'ayons pas à lutter contre tant d'incendies ni à réagir constamment à des phénomènes météorologiques dont nous savons qu'ils reviendront périodiquement dans les années à venir?

**Mme Katie Ward:** Il nous faut absolument apporter un changement systémique et passer à une gestion plus holistique de la chaîne d'approvisionnement dans son ensemble. Par le passé, nous avons proposé la création d'un organisme canadien voué à la résilience de l'agriculture qui pourrait aider les agriculteurs en les informant et en assurant leurs productions. Nous faisons actuellement face à une crise des engrais. C'est l'un des grands problèmes de notre chaîne d'approvisionnement. Les agriculteurs doivent trouver des solutions de rechange à faible coût et plus respectueuses de l'environnement qui répondront toujours à leurs besoins. La semaine dernière, un grand nombre d'entre eux ont appris que Bayer avait déclaré une situation de force majeure pour l'un de ses produits antiparasitaires les plus populaires. Ils cherchent frénétiquement des moyens d'assurer leur production cette année. Nous devons vraiment trouver des moyens de rendre les agriculteurs moins dépendants de ces intrants, car lorsque quelque chose tombe en panne dans une usine à l'étranger, tout d'un coup, nous nous nous agitons et nous nous attendons à des rendements à la baisse et à des coûts à la hausse.

Nous croyons vraiment qu'il faut apporter des changements systémiques en nous dotant d'un organisme canadien chargé de la résilience agricole et en adoptant une vision plus holistique de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

**M. Alistair MacGregor:** Ce sont des mesures qui semblent, bien sûr, accroître la résilience, mais qui ont aussi une incidence favorable sur les résultats des agriculteurs, étant donné le coût des intrants et tout le reste.

De plus, comme vous vous en souvenez peut-être, au cours de la dernière législature, le Comité s'est penché sur la capacité de transformation au Canada, et j'ai vraiment aimé vos observations au sujet de JBS et de Cargill et de leur domination absolue du marché canadien. Le changement survenu en quelques décennies et la façon dont le libre marché a été vraiment centralisé pour donner un

contrôle complet à seulement deux joueurs ont été plutôt incroyables.

Pourriez-vous en dire un peu plus à ce sujet, car la capacité de transformation et les chaînes d'approvisionnement sont étroitement liées. Vous pourriez peut-être prendre le temps de nous expliquer un peu plus ce que vous espérez du Comité comme recommandations pour le gouvernement fédéral afin que les petites collectivités aient un meilleur accès à la capacité de transformation et, par conséquent, soient plus résilientes.

● (1610)

**Mme Katie Ward:** Il faut un programme de soutien pour ouvrir de nouveaux petits abattoirs partout au Canada. L'une des façons d'en préserver la compétitivité à l'avenir est d'envisager une formule analogue à celle du transport du grain: nous fixons un revenu maximum auquel les compagnies de chemin de fer ont droit, sans quoi toutes les options seraient éliminées.

Par exemple, j'étais à mon abattoir local en octobre pour prendre livraison de porc, et il recevait déjà des appels pour l'abattage de porcs en octobre prochain, c'est-à-dire des mois avant la conception des porcelets. Cela ne concerne qu'une petite partie de l'Ontario. La pénurie est bien pire pour le bétail parce que tous les effets du système fédéral d'abattage se sont fait sentir dans les abattoirs provinciaux et que la capacité est tout simplement insuffisante. Des producteurs perdent des commandes. Ils décident de ne pas abattre autant d'animaux ou de réduire la taille de leur cheptel. Cela va créer d'énormes problèmes à long terme.

**M. Alistair MacGregor:** Je peux personnellement confirmer que la situation est la même dans notre abattoir provincial local. Il faut réserver de la place très tôt, c'est indispensable.

Je vais conclure avec l'ACDFL. Le Conseil de l'innovation agroalimentaire nous a remis un mémoire et a livré un témoignage recommandant un accroissement de la recherche et de l'innovation dans la culture des fruits et légumes. Il a parlé par exemple de l'agriculture verticale. Il ne vous reste que 30 secondes pour répondre, mais voulez-vous ajouter quelque chose, monsieur Le-maire?

**M. Ron Lemaire:** C'est une occasion qui se présente. Nous devons examiner toutes les possibilités qui s'offrent à nous, mais nous devons aussi tenir compte de notre infrastructure actuelle et nous assurer qu'elle est en mesure de répondre à la demande du marché. C'est une occasion, mais nous prendre en considération ce que nous avons déjà. Un tiens vaut mieux que deux tu l'auras.

**M. Alistair MacGregor:** Merci beaucoup.

Je vais m'arrêter là, monsieur le président.

**Le président:** Passons à M. Lehoux.

[Français]

Monsieur Lehoux, vous disposez de cinq minutes.

**M. Richard Lehoux (Beauce, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être présents.

Ma question s'adresse en premier lieu à Mme Lefebvre.

Madame Lefebvre, vous avez mentionné plusieurs situations où vous avez des difficultés très complexes, dont le coût des engrais ou du transport.

Pour ma part, j'aborderai la question de la main-d'œuvre. Dans un premier temps, nous avons entendu M. Milette parler d'une entente et du fait qu'il y a du progrès du côté de la ministre Bibeau. Il y a quand même des discussions qui doivent avoir lieu avec M. Fraser et Mme Qualtrough. Quelqu'un a-t-il réfléchi à la création d'un comité mixte pour rassembler ces trois ministères?

Il semble y avoir une difficulté particulière à communiquer pour faire cheminer les dossiers plus rapidement. Il y a un problème, notamment la question des études d'impact sur le marché du travail, les EIMP, et toute la question du maraudage. On sait qu'il y a eu des modifications. Je le comprends parce que des producteurs de ma région m'ont demandé pourquoi on a mis cela en avant en raison de la COVID-19. Or cela n'a pas aidé les producteurs maraîchers. Au contraire, cela leur a nui.

Comment voyez-vous la situation de maraudage?

Que pensez-vous d'un comité mixte rassemblant les trois ministères? Je suis un peu fatigué d'entendre qu'ils se renvoient la balle entre eux. Ne pourraient-ils pas tous s'asseoir ensemble et régler cela? Comment cela est-il vu par les producteurs que vous représentez, madame Lefebvre?

**Mme Catherine Lefebvre:** Nous ne demanderions pas mieux qu'il y ait un comité mixte rassemblant ces trois ministères. Nous avons fait de même de notre côté. Nous avons mis sur pied un comité rassemblant l'Union des producteurs agricoles, ou l'UPA, l'Association des producteurs maraîchers du Québec, ou l'APMQ, et la Fondation des entreprises en recrutement de main-d'œuvre agricole étrangère, ou la FERME, afin d'unir nos voix pour être capables de débattre les vrais dossiers qui touchent la main-d'œuvre étrangère. Nous unissons donc nos voix et je dois vous avouer que nous ne demandons pas mieux que d'avoir l'écoute des trois ministères en même temps.

**M. Richard Lehoux:** Constatez-vous des progrès?

Je pose cette question parce que notre comité aimerait faire des recommandations en ce sens. En effet, ce n'est pas la première fois qu'on entend parler d'une telle situation, d'un tel problème de relation et de coordination entre les ministères.

Devant ce manque de coordination, on se demande qui doit prendre le leadership. Que fait en ce sens votre association de producteurs?

• (1615)

**Mme Catherine Lefebvre:** Je demanderais à M. Léger Bourgoin de compléter ma réponse.

**M. Patrice Léger Bourgoin:** Monsieur Lehoux, je vous dirais que lorsque nous étions en situation de crise, au mois de novembre, il y a eu un comité tripartite. Nous y avons participé, et cela a très bien fonctionné.

Il s'agirait de pérenniser ce comité [*difficultés techniques*] tout le monde puisse se coordonner.

**M. Richard Lehoux:** Semble-t-on vouloir mettre en avant un tel comité durable qui permettrait de faciliter la coordination?

Je pense que c'est incontournable si on veut que, en matière d'immigration, les choses se passent plus rapidement pour nos travailleurs étrangers.

**M. Patrice Léger Bourgoin:** [*Difficultés techniques*] seulement lorsqu'il y a une situation d'urgence. Il faudrait alors effectivement qu'il devienne pérenne.

**M. Richard Lehoux:** Je crois que c'est Mme Lefebvre qui a soulevé la question de la qualification des entreprises pour obtenir des permis de plus longue durée.

En effet, certains producteurs ont des dossiers impeccables et font appel aux mêmes travailleurs chaque année.

Madame Lefebvre, comment les choses progressent-elles au sein de votre association en lien avec ce dossier?

Le ministère semble-t-il vouloir aller de l'avant pour mettre en place ces permis de plus longue durée dans le cas de producteurs reconnus pour bien accueillir et bien traiter ses travailleurs?

**Mme Catherine Lefebvre:** Nous aimerions [*difficultés techniques*], mais nous n'entendons [*difficultés techniques*] de promesses ou de quoi que ce soit jusqu'à maintenant.

C'est notre solution qu'on amène. C'est une solution [*difficultés techniques*].

**M. Richard Lehoux:** J'imagine que vous seriez très heureuse de voir, dans le rapport du Comité, une recommandation spécifique à cet égard et que vous aimeriez avoir des réponses très rapides pour qu'on puisse mettre en place cette solution.

Cela viendrait résoudre et désengorger la situation que vous rencontrez actuellement et qui est liée à l'obligation de refaire chaque demande chaque année.

Seriez-vous favorable à ce qu'il y ait une meilleure coordination entre les ministères et à ce que nous reconnaissons cet élément?

**Mme Catherine Lefebvre:** Oui, tout à fait.

**M. Richard Lehoux:** Je reviens au maraudage. Tout semble avoir bien fonctionné pour vous à certains égards. Or, d'après ce que je comprends, il semble y avoir des inquiétudes pour le printemps 2022.

Dans ma circonscription, j'ai vu des producteurs perdre des travailleurs aux mains de manufacturiers...

**Le président:** Excusez-moi de vous interrompre, monsieur Lehoux, mais votre temps est écoulé.

Nous cédon maintenant la parole à Mme Valdez pendant cinq minutes.

[Traduction]

**Mme Rechie Valdez (Mississauga—Streetsville, Lib.):** Bonjour, chers collègues et monsieur le président, et merci à tous les témoins qui sont là pour nous faire part de leur point de vue sur les questions à l'étude.

J'ai moi aussi des questions à poser sur la résilience. Ma question s'adresse à l'Association des producteurs maraîchers du Québec.

Vous n'ignorez pas que les exploitations agricoles doivent innover pour demeurer concurrentielles. Pouvez-vous décrire les innovations qui ont été mises à profit pendant ces temps-ci pour aider la chaîne d'approvisionnement?

[Français]

**Mme Catherine Lefebvre:** Nous avons un fonds d'innovation maraîcher qui est en voie de se concrétiser. Ce fonds servira uniquement à la recherche pour produire les légumes de plein champ.

Nous sommes présentement limités dans ce qu'il nous est possible d'offrir à nos membres, mais ce projet viendra changer toute la donne.

[Traduction]

**Mme Rechie Valdez:** Merci de votre réponse.

D'autres témoins veulent-ils répondre?

Sinon, je vais passer à ma prochaine question.

Celle-ci s'adresse à tous les témoins. Quels types d'outils de gestion des risques d'entreprise vos organisations ou vos membres ont-ils adoptés pour devenir plus résilients?

**Mme Katie Ward:** Je me ferai un plaisir de répondre.

Je sais que, lorsque le Comité a mené une étude sur le programme Agri-stabilité, au début de la pandémie, nous envisagions avec beaucoup d'enthousiasme la possibilité de supprimer la marge de référence et de rendre le programme beaucoup plus intéressant pour les agriculteurs.

Nous avons vu au cours de la dernière année, à cause des profondes perturbations provoquées par les conditions météorologiques, qui ont eu une incidence sur la production dans le Nord de l'Ontario et partout dans l'Ouest, qu'Agri-stabilité et Agri-relance ont été absolument essentiels pour que les agriculteurs puissent simplement s'accrocher, à dire vrai. Sans ces programmes, la situation dans nos exploitations et nos élevages serait bien pire. Nous devons tout faire pour maintenir et faciliter l'accès à ces programmes pour les agriculteurs.

• (1620)

**Mme Rechie Valdez:** Merci, madame Ward.

Quelqu'un d'autre veut-il faire un commentaire sur les outils de gestion des risques d'entreprise?

**M. Ron Lemaire:** Puis-je revenir rapidement à votre question sur l'innovation, si cela vous va?

**Mme Rechie Valdez:** C'est d'accord. Merci.

**M. Ron Lemaire:** Je tiens à signaler qu'une réflexion que nous avons entendue dans l'ensemble de notre industrie, c'est que le marché est tendu et qu'une partie du problème tient au manque d'investissements dans l'innovation à cause des difficultés liées à la pandémie.

Cela fait partie du problème. L'intérêt ne manque pas, mais tous les éléments de la chaîne d'approvisionnement, des producteurs jusqu'aux détaillants, s'interroge sur la complexité des problèmes de main-d'œuvre, comme nous l'avons entendu dans les témoignages, sur la complexité de tous les facteurs qui compliquent l'acheminement des produits vers le consommateur.

L'innovation est secondaire à certains égards. Il s'agit simplement, surtout pour le secteur des fruits et des légumes, de vendre les produits, sans quoi ils pourrissent. Il faut expédier les produits des exploitations, les mettre à bord de camions, s'il y en a, et les envoyer au sud de la frontière et dans des entrepôts. En ce moment, nous ne sommes pas en pleine production, mais il y a aussi les serres, et leur problème est le même. Dans certains cas, l'entrepôt n'a pas assez de main-d'œuvre pour acheminer les produits vers les magasins, et ceux-ci n'ont pas assez de monde pour disposer les produits sur les tablettes pour le consommateur. Tous ces éléments entrent en jeu.

Guy Milette n'a pas eu l'occasion de parler de l'augmentation des coûts. Je signalerai simplement que, dans notre secteur, les exploitations comme la sienne ont connu une augmentation minimale de 16 % des coûts. Il a été question d'une inflation de 5 % des prix des

aliments en janvier, mais à l'avenir, les prix des fruits et légumes frais seront beaucoup plus élevés.

**Mme Rechie Valdez:** M. Milette voudrait-il...

[Français]

**Mme Catherine Lefebvre:** Si vous me le permettez, j'aimerais vous répondre à propos de la gestion des risques.

J'abonde dans le même sens que Mme Ward en ce qui concerne le programme Agri-stabilité, à savoir qu'il faudrait l'adhésion d'une majorité de provinces pour qu'il y ait des changements. Quand on entend parler d'un taux de 100 % pour augmenter les marges d'Agri-stabilité, on trouve cela incompréhensible. Il y a seulement deux provinces qui ne veulent pas suivre, alors que le problème est criant dans toutes les autres provinces. On doit trouver une manière de fusionner les réponses et d'avancer sur cette voie. C'est un programme qui devrait être adapté à nos fermes.

**Le président:** Merci, madame Lefebvre et madame Valdez.

Monsieur Perron a la parole pour deux minutes et demie.

**M. Yves Perron:** Je vous remercie.

Madame Lefebvre, j'aimerais vous laisser terminer votre réponse sur la question du maraudage.

**Mme Catherine Lefebvre:** L'automne dernier, des fermes ont eu à composer avec cette situation. Les études d'impact sur le marché du travail étaient approuvées. Nous avons été chanceux parce que cela s'est passé en fin de saison, quand ils sont partis à Montréal pour travailler dans des entreprises de construction.

Ce que l'on vit à l'heure actuelle, malheureusement, le maraudage se fait aussi entre fermes de différentes spécialités. Il y en a pour qui cela cause une moins grande incidence sur le chiffre d'affaires. Certains peuvent se permettre de payer un meilleur salaire, mais ce maraudage doit cesser tout de suite. Il faut, entre autres, enlever le guichet d'emploi qui est présenté en espagnol.

Nous avons écrit à Mme Qualtrough et à Mme Bibeau à cet égard, car il faut trouver des solutions et les mettre en œuvre dès que possible, surtout avant l'arrivée de nombreux travailleurs étrangers en avril et en mai.

**M. Yves Perron:** Pouvez-vous envoyer ces solutions au Comité par écrit? Nous pourrions en tirer profit et les inclure au besoin dans notre rapport.

J'aimerais avoir votre opinion sur la structure proposée de commissariat à l'approvisionnement. D'autres témoins nous ont dit que cela ne serait pas nécessairement efficace, qu'il pourrait s'agir d'une structure où l'on produit des rapports, mais qui n'aurait aucun impact.

Est-ce quelque chose qu'on devrait mettre en place, selon vous?

**Mme Catherine Lefebvre:** Nous croyons que, oui, cela pourrait apporter des solutions efficaces. Pourvu qu'il y ait des résultats concrets et rapides, nous ne nous opposons pas à d'autres idées. Nous voyons la création d'un commissariat comme une idée qui pourrait nous sortir de cette situation.

• (1625)

**M. Yves Perron:** D'accord.

Ne faudrait-il pas un coordonnateur plutôt qu'un commissaire?

**Mme Catherine Lefebvre:** Je ne saurais pas faire la différence entre les deux. Je vous laisse prendre cette décision de manière éclairée.

**M. Yves Perron:** D'accord.

J'aimerais entendre M. Milette parler brièvement de ce sujet.

**M. Guy Milette:** Pour nous, c'est très simple.

Bien sûr, nous serions d'accord à ce qu'il y ait une personne, au gouvernement, qui se pencherait sur beaucoup plus de sujets que seulement l'agriculture. Nos problèmes sont de loin supérieurs à ceux du producteur, bien que ceux-ci soient très importants. Nos difficultés se situent vraiment dans les domaines des transports et des différentes réglementations interprovinciales.

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

Je suis désolé, monsieur Perron. Votre temps de parole est écoulé.

Monsieur MacGregor, vous avez la parole.

[Traduction]

**M. Alistair MacGregor:** Merci, monsieur le président.

Je m'adresse à l'Association canadienne de la distribution de fruits et légumes. Lorsque le Conseil de l'innovation agroalimentaire a comparu devant le Comité, il y a eu quelques échanges avec lui au sujet de l'examen des chaînes d'approvisionnement en temps réel lorsqu'elles risquent d'être perturbées par des imprévus, par exemple, l'isolement du port de Vancouver par les inondations, et, bien sûr, tout récemment, des barrages illégaux à trois de nos principaux postes frontaliers.

Pouvez-vous me dire un mot des entreprises de votre secteur? Certaines d'entre elles commencent-elles à adopter une technologie qui leur permet de se renseigner en temps réel sur les problèmes de la chaîne d'approvisionnement? Le gouvernement du Canada doit-il investir davantage dans ce type de technologie afin que les expéditions puissent être acheminées par d'autres circuits grâce à l'intelligence artificielle?

Avez-vous quelque chose à ajouter à ces échanges?

[Français]

**M. Guy Milette:** Je vais répondre très rapidement.

Quand nous parlons avec des camionneurs, nous avons une flexibilité qui nous permet de changer leur trajet relativement facilement. Les répercussions de la fermeture du pont Ambassador ont été senties immédiatement. Cela nous a causé des retards, alors que des camions ont été pris dans de longues files. Donc, les camions, on peut facilement les bouger. Par contre, si on veut changer le trajet d'un conteneur, c'est un processus fastidieux qui peut souvent prendre d'une à deux semaines, ce qui revient souvent au même délai qu'on va subir si on conserve le même trajet.

Il existe déjà des outils que les entreprises maritimes nous fournissent. Nous sommes dans une ère très moderne, donc beaucoup d'outils sont disponibles. Je ne pense pas que nous cherchions des outils pour avoir une flexibilité quant au transport. Nous cherchons plutôt des outils pour établir des règles, trouver des camionneurs et rendre le métier attrayant. Les nouvelles générations n'ont pas envie de devenir des chauffeurs de camion, et il y en a de moins en moins.

On doit rendre certains emplois plus attrayants. Travailleur de ferme, travailleur d'entrepôt et chauffeur de camion, ce ne sont plus des emplois très recherchés. On doit donc à tout prix faire en sorte que les gens qui intègrent ces emplois y trouvent leur compte.

**Le président:** Merci, monsieur Milette et monsieur MacGregor.

Au nom de tous les membres du Comité, je vous remercie beaucoup de votre présence au Comité ce matin, de votre témoignage et de votre travail au sein de l'industrie.

Bonne journée.

[Traduction]

Chers collègues, nous allons faire une brève pause et nous reprendrons sans tarder. Je vous prie donc de ne pas trop vous éloigner.

Merci.

• (1630)

(Pause)

• (1634)

**Le président:** Nous reprenons les travaux.

C'est formidable de voir tout le monde. Nous allons passer à la deuxième heure des témoignages.

Par vidéoconférence, nous accueillons, de la Chambre de commerce du Canada, Robin Guy, directeur principal, Transport, infrastructure et politique réglementaire, et Jarred Cohen, conseiller en politiques. Greg Northey, vice-président, Affaires générales, représente Pulse Canada. Et nous recevons, du Conseil canadien du commerce de détail, Jason McLinton, vice-président de la Division de l'alimentation et des affaires réglementaires.

Bienvenue à tous les témoins. Comme vous le savez, vous avez cinq minutes pour votre déclaration liminaire.

Nous allons donner la parole à M. Guy pour commencer.

**M. Robin Guy (directeur principal, Transport, infrastructure et politique réglementaire, Chambre de commerce du Canada):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Mesdames et messieurs les députés, c'est un plaisir de comparaître pour la première fois devant le Comité. Je m'appelle Robin Guy. Je suis directeur principal des transports, de l'infrastructure et de la politique réglementaire à la Chambre de commerce du Canada. Je suis accompagné aujourd'hui de mon collègue Jarred Cohen, conseiller en politiques.

Avouons qu'il peut sembler inhabituel que la Chambre de commerce du Canada compare devant ce comité-ci, mais comme elle est la plus grande association industrielle de notre pays et compte des membres dans tous les secteurs d'activité, elle a un vif intérêt pour le succès de l'industrie agricole et agroalimentaire. En effet, elle a parmi ses membres des entreprises et des associations à divers points de la chaîne d'approvisionnement agricole, y compris des producteurs, des transformateurs, des détaillants et des entreprises auxiliaires.

Ces derniers mois, la Chambre de commerce du Canada a mené la campagne Le réseau alimentaire canadien, qui visait à attirer l'attention sur un certain nombre de priorités de l'industrie, comme la compétitivité de la réglementation, le commerce et l'innovation. Par conséquent, l'étude du Comité est la bienvenue et arrive à point nommé.

Avant d'aborder quelques priorités précises à soumettre à l'examen du Comité, il convient de souligner qu'une multitude de documents traitent du potentiel du secteur. Notons par exemple ceux du Conseil consultatif en matière de croissance économique, de la Table de la stratégie économique agroalimentaire et du Conseil sur la stratégie industrielle et enfin l'Énoncé de Guelph.

Bien que le secteur soit demeuré résilient malgré deux années qui ont semé la destruction, j'évoque ces rapports non pas pour que la postérité les retienne, mais pour souligner qu'il est important que nous nous saisissons du résultat de ces travaux considérables pour passer à la mise en œuvre. J'espère que le Comité pourra jouer un rôle de catalyseur.

Dans le temps qui m'est imparti, permettez-moi de mettre l'accent sur quelques points dans les domaines que le Comité juge dignes d'intérêt.

Premier point: la réglementation. Bien que, souvent, le coût des intrants fluctue au gré des forces du marché, le fardeau de la réglementation impose un coût important aux entreprises. Or, c'est un coût que nous pouvons contrôler. Quand nous nous éloignons des pratiques exemplaires en matière de réglementation et des normes internationales fondées sur la science, le coût des affaires augmente. Les entreprises canadiennes s'en trouvent moins concurrentielles et ceux qui ont une petite entreprise n'arrivent pas à l'exploiter. Trop souvent, les organismes de réglementation ne tiennent pas suffisamment compte dans leurs décisions des répercussions économiques et commerciales. Cela doit changer si nous voulons préserver notre compétitivité.

Nous exhortons le gouvernement à donner aux organismes de réglementation un mandat axé sur l'économie et la concurrence afin d'éviter qu'ils n'entravent la croissance des entreprises canadiennes. Tandis que les entreprises amorcent la relance, je tiens à souligner aussi que le moment serait mal choisi pour adopter de nouveaux règlements susceptibles de nuire à la croissance économique et qui ajouteraient de nouvelles contraintes à la chaîne d'approvisionnement.

Deuxième point: les corridors de transport. Les phénomènes météorologiques extrêmes et le vieillissement des infrastructures demeurent des défis pour l'acheminement des produits vers les acheteurs et les marchés. Le Canada accuse un grave déficit d'infrastructure, ce qui nous obligera à faire du triage. Il est essentiel d'éviter la tentation de répartir l'argent disponible un peu partout au Canada. Le renforcement de la capacité des infrastructures prend du temps et nous devons agir dès maintenant pour récolter plus tard les fruits de nos efforts. Nous ne pouvons pas simplement combler les lacunes existantes. Nous devons tenir compte de nos besoins futurs si nous voulons réaliser notre potentiel. Cette vision d'avenir est essentielle si nous voulons que le réseau de transport puisse répondre aux besoins futurs de l'économie.

La Chambre de commerce du Canada félicite le gouvernement des investissements qu'il a consentis grâce au Fonds national des corridors commerciaux. À la faveur de ce programme, nous devons continuer de chercher à nous doter d'une capacité excédentaire, par exemple en doublant les voies ferrées dans les zones à forte congestion, en augmentant la capacité des ponts et en protégeant les terrains industriels autour des aéroports et des ports.

Soulignons encore que les investissements doivent se faire en fonction de priorités claires et de rendements économiques mesurables. Les gouvernements doivent énoncer clairement ces priorités

afin que le secteur privé puisse agir en conséquence, et les priorités doivent être appuyées par des données pour que nous puissions voir les répercussions des projets sur le renforcement des corridors commerciaux.

Je félicite également le gouvernement d'avoir lancé le Sommet national sur la chaîne d'approvisionnement. Le partenariat et le dialogue entre le gouvernement et le secteur privé sont essentiels si nous voulons dominer ces questions complexes. La mise sur pied de groupes de travail sur la chaîne d'approvisionnement pour favoriser la mise en commun de l'information et faire avancer les dossiers n'est pas d'un intérêt négligeable. Ce ne sont pas des problèmes ponctuels qu'on peut régler du jour au lendemain.

Troisième et dernier point: le soutien des chaînes d'approvisionnement par l'innovation. Le succès du secteur agricole canadien repose sur notre capacité d'adopter de nouvelles technologies qui appuieront la croissance économique durable du secteur agricole et agroalimentaire. La viabilité à long terme de l'industrie repose également sur l'innovation, car elle doit se donner les moyens de réagir aux dérèglements climatiques. Il faut que le gouvernement travaille en étroite collaboration avec l'industrie, en vue du prochain budget fédéral, pour élaborer un plan de transition vers la carboneutralité, comme le programme de gestion des nutriments 4B, et appuyer le captage, l'utilisation et le stockage du carbone.

Merci encore de m'avoir donné l'occasion de m'adresser au Comité.

Je serai heureux de répondre à vos questions.

• (1635)

**Le président:** Passer rapidement à M. Northey, qui aura cinq minutes.

À vous la parole, monsieur.

**M. Greg Northey (vice-président, Affaires générales, Pulse Canada):** Merci, monsieur le président.

Bonjour aux membres du Comité. Comme on l'a dit, je m'appelle Greg Northey et je suis vice-président aux affaires générales à Pulse Canada.

Pulse Canada est l'association nationale qui représente les producteurs, les négociants et les transformateurs canadiens de légumineuses à grains, notamment les pois, les lentilles, les haricots, les fèves et les pois chiches. Nous sommes fiers de présider à l'évolution qui se dessine vers une alimentation saine et durable en favorisant la croissance de l'industrie canadienne des légumineuses. Nous sommes le plus grand exportateur de légumineuses au monde et nous expédions nos produits vers plus de 130 pays. La croissance de notre industrie est directement liée à notre capacité de répondre à la demande mondiale. Pour y arriver, nous avons besoin d'une chaîne d'approvisionnement sûre et fonctionnelle.

Malheureusement, notre secteur doit actuellement se contenter de services ferroviaires qui n'ont jamais été aussi médiocres. De plus, ces deux dernières années, il y a eu des perturbations considérables du service sur le marché canadien du transport par conteneurs. Environ 40 % des légumineuses sont exportées par conteneur, ce qui signifie que les perturbations actuelles de ce mode de transport ont de graves répercussions sur la capacité de notre industrie de participer au commerce international.

Je tiens à décrire très clairement les conséquences de ces perturbations pour les producteurs et les exportateurs de légumineuses. Les lignes maritimes ont supprimé des liaisons qui existaient depuis toujours vers le sous-continent indien, l'Amérique du Sud et d'autres destinations importantes pour nos échanges commerciaux. C'est ainsi que le temps de transit moyen de nos conteneurs de légumineuses, qui se situait entre 20 et 40 jours, est maintenant de l'ordre de 70 à 90 jours, selon la destination.

À cause des retards des navires ou des annulations d'escale, la fiabilité du calendrier d'expédition n'a jamais autant laissé à désirer. On estime qu'en 2021, 90 % des exportations de légumineuses ont été mise à bord d'un navire qui partait plus tard que prévu ou ont été carrément ratées. Certains conteneurs de légumineuses sont restés au port parfois pendant six mois avant d'être embarqués.

De plus, la capacité d'exportation du Canada a été réduite de moitié parce que des transporteurs de conteneurs ont préféré expédier des conteneurs vides vers l'Asie plutôt que des conteneurs entièrement chargés d'exportations canadiennes.

Par conséquent, notre industrie a perdu des ventes et annulé des contrats de vente, ce qui a nui à sa compétitivité sur les marchés internationaux. Le problème a été exacerbé par des tarifs marchandise record et des coûts supplémentaires dans la chaîne d'approvisionnement. Par exemple, le coût de réservation d'un seul conteneur pour les exportations est passé d'un montant de 1 300 \$ à 1 800 \$ à 4 000 \$ ou 5 000 \$ en 2021.

Tandis que ces augmentations excessives des tarifs marchandises étaient imposées et que le service était de piètre qualité, la rentabilité des transporteurs de conteneurs, il faut le signaler, a atteint des niveaux records. On prévoit que les bénéfices collectifs des transporteurs, en 2021, seront de l'ordre de 120 à 190 milliards de dollars. C'est un record pour eux. Il ne fait aucun doute qu'une bonne partie de ces profits vient des poches des agriculteurs, des exportateurs et des consommateurs canadiens.

Voilà pourquoi Pulse Canada a contribué à la mise sur pied d'une initiative multisectorielle qui va au-delà de l'agriculture et qui s'appelle [containercrunch.ca](http://containercrunch.ca). Il est demandé au gouvernement fédéral d'agir pour régler le problème des conteneurs et aplanir les difficultés dans la chaîne d'approvisionnement qui fait appel à des conteneurs.

Nous comparaissons pour réclamer deux choses. La première, que le gouvernement ouvre immédiatement une enquête en vertu de l'article 49 de la Loi sur les transports au Canada afin de trouver ce qui contribue aux perturbations actuelles du transport par conteneurs et de mieux guider les modifications législatives et réglementaires nécessaires pour remédier aux défaillances de la concurrence dans le secteur du transport par conteneurs. Nous avons vraiment besoin d'actualiser notre dispositif législatif régissant la gouvernance des lignes maritimes.

Deuxièmement, nous demandons au gouvernement de nommer un commissaire à la chaîne d'approvisionnement pour diriger le groupe de travail industrie-gouvernement annoncé récemment afin de réunir les parties prenantes pour trouver des solutions immédiates aux perturbations de la chaîne d'approvisionnement propres au transport par conteneurs.

Ces deux mesures sont les prochaines étapes essentielles dans la recherche de solutions immédiates aux perturbations et notre évolution vers une situation nouvelle, plus souhaitable, avec des niveaux

d'exploitation et des résultats financiers améliorés pour tous ceux qui utilisent la chaîne d'approvisionnement par conteneurs.

Lorsque les règles du jeu sont équitables, l'industrie canadienne des légumineuses peut soutenir la concurrence sur n'importe quel marché dans le monde. Notre industrie doit avoir accès à une chaîne d'approvisionnement résiliente et efficace pour accroître la production et l'exportation de légumineuses nutritives cultivées de façon durable.

Le Comité a un rôle important à jouer en aidant à attirer l'attention voulue sur cette question et en formulant des recommandations qui mettront fin au préjudice que ce problème cause aux entreprises et aux consommateurs canadiens.

Merci de m'avoir donné l'occasion de comparaître. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

● (1640)

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

Passons maintenant à M. McLinton. Cinq minutes.

[Français]

**M. Jason McLinton (vice-président, Division alimentation et affaires réglementaires, Conseil canadien du commerce de détail):** Je vous remercie, monsieur le président et membres du Comité, de l'occasion qui m'est offerte de venir discuter aujourd'hui avec vous de la chaîne d'approvisionnement agricole et agroalimentaire.

Permettez-moi de vous faire une rapide présentation du Conseil canadien du commerce de détail, soit le CCCD.

Le commerce de détail est le plus important employeur privé au Canada. Plus de 2 millions de Canadiens travaillent dans notre industrie. Reconnu comme étant la voix des détaillants au Canada, le CCCD représente plus de 45 000 commerces de tous types, notamment des grands magasins, des magasins spécialisés, des magasins de ventes au rabais, des commerces indépendants, des boutiques en ligne et, pour ce qui nous intéresse aujourd'hui, des détaillants en alimentation.

Les détaillants en alimentation membres du CCCD sont fiers, et ils font partie intégrante du système alimentaire canadien. Ce sont les intervenants qui sont en relation directe avec les consommateurs, offrant aux Canadiens la grande variété d'aliments qu'ils consomment tous les jours.

La pandémie de COVID-19 a provoqué un bouleversement sans précédent dans le système d'approvisionnement alimentaire canadien. Le CCCD et ses membres ont travaillé en étroite collaboration avec les producteurs, les transformateurs et les importateurs canadiens tout au long de cette crise pour s'adapter aux défis émergents et à l'évolution des comportements et des demandes des consommateurs.

Nous reconnaissons et applaudissons le travail que le gouvernement du Canada a accompli à ce jour, mais nous devons en faire davantage afin de nous assurer que le Canada sera bien placé pour relever les défis que posera à moyen et long terme le maintien de notre chaîne d'approvisionnement alimentaire à la suite de la pandémie de la COVID-19.

À cet égard, je tiens à préciser que nos membres expriment déjà de vives préoccupations au sujet des défis que présentent actuellement la chaîne d'approvisionnement et les pénuries induites par la pandémie, qui affectent grandement la disponibilité et les coûts des produits d'alimentation qu'on retrouve sur les tablettes des commerces de détail.

• (1645)

[Traduction]

Les défis comprennent la disponibilité et le coût des conteneurs pour le transport international; les phénomènes météorologiques extrêmes, comme les inondations en Colombie-Britannique; l'augmentation des coûts du carburant et du transport; la disponibilité et le coût de la main-d'œuvre; l'augmentation des coûts des fournisseurs. Ces difficultés ont été grandement exacerbées par les barrages à la frontière, ce qui a mis en évidence le caractère périssable de ces produits et accentué les problèmes de disponibilité et de prix.

Le CCCD demande respectueusement au gouvernement fédéral d'aider à stabiliser les chaînes d'approvisionnement et à calmer les pressions inflationnistes agissant sur trois plans essentiels.

Tout d'abord, comme des progrès importants ont été réalisés en vue d'éliminer les barrages routiers existants, le CCCD demande au gouvernement fédéral de collaborer avec tous les ordres de gouvernement afin d'élaborer rapidement des solutions proactives pour chaque passage unique, chaque point d'entrée — terrestre, aérien et ferroviaire — et chaque ligne d'approvisionnement essentielle au Canada afin d'éviter des perturbations futures ailleurs dans notre pays dans les jours et les semaines à venir.

Deuxièmement, nous demandons au gouvernement de retarder la mise en œuvre de toute réglementation non urgente afin que les détaillants puissent utiliser leurs ressources pour assurer la stabilité et la fiabilité de leurs chaînes d'approvisionnement. Bien que les membres du CCCD appuient les intentions d'où partent les projets de règlements qui imposent par exemple l'étiquetage nutritionnel sur le devant de l'emballage et la reformulation des étiquettes pour les produits de santé naturels, chaque nouvelle consultation et exigence en matière de réglementation exige des rajustements et ajoute des coûts à un moment très sensible et délicat.

Enfin, le gouvernement fédéral peut aider à atténuer les pressions inflationnistes dans les secteurs qu'il contrôle directement. Cela comprend l'attribution des quotas en vertu des nouveaux accords de libre-échange du Canada au niveau de la vente au détail, niveau qui est le plus près des consommateurs canadiens, si on veut que les familles canadiennes profitent des avantages des accords de libre-échange en réalisant des économies et en ayant des choix plus nombreux. Actuellement, le Canada attribue les quotas aux transformateurs. Voilà qui ajoute une étape inutile et un coût supplémentaire, et donne essentiellement tous les quotas à ceux qui font concurrence aux produits d'importation.

Il faudrait également revoir le processus d'établissement des prix des produits laitiers au Canada. Le processus actuel, à la Commission canadienne du lait, ne tient pas compte de façon significative des points de vue des secteurs de l'alimentation et de la restauration au détail, ni de ceux des consommateurs, et s'appuie plutôt sur des données autodéclarées et non vérifiées. Nous demandons au gouvernement fédéral d'améliorer ce processus pour assurer une plus grande représentation, de la transparence et l'authentification des données.

[Français]

C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

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

Avant de procéder à la période de questions, j'aimerais souhaiter la bienvenue à M. Boulerice à notre comité.

Je vais maintenant céder la parole à M. Barlow, qui dispose de six minutes.

[Traduction]

**M. John Barlow (Foothills, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup aux témoins de cette excellente information.

Monsieur Northey, je m'adresse d'abord à vous. Vous avez abordé une ou deux questions plutôt essentielles que nous essayons de soulever depuis un certain temps. En fait, une lettre a été envoyée à ce sujet à certains ministres il y a plusieurs semaines.

Vous avez parlé, dans l'une des demandes que vous avez adressées au Comité et certainement au gouvernement, d'une enquête qu'il faudrait lancer en vertu de l'article 49 de la Loi sur les transports au Canada pour remédier à certaines des perturbations de la chaîne d'approvisionnement et de la nécessité être proactif afin de s'attaquer à certains de ces problèmes à l'avenir. D'après ce que vous avez dit, je suppose que ce n'est pas encore chose faite.

Comment le gouvernement explique-t-il qu'il n'a pas encore agi sur ce plan, étant donné que cette idée a été proposée il y a des semaines.

• (1650)

**M. Greg Northey:** Nous avons soulevé cette question il y a environ un an, en réaction à ce que nous voyons particulièrement aux États-Unis, mais aussi dans d'autres pays où, au plus haut niveau, et certainement aux États-Unis... L'administration actuelle, au niveau présidentiel, a fait des problèmes de chaîne d'approvisionnement par conteneurs l'un des principaux facteurs influençant la croissance économique et les risques pour son économie.

Selon nous, une enquête lancée en vertu de l'article 49 permettrait notamment d'attirer une plus grande attention sur un problème d'une incroyable importance non seulement pour nous, mais aussi pour bien des gens qui participent à la chaîne d'approvisionnement. Une enquête de cette nature serait semblable à ce que d'autres pays ont fait. Les organismes de réglementation ont examiné la question, l'ont évaluée, ont recueilli des données et des preuves et ont tracé la voie à suivre.

Cela ne s'est pas produit au Canada; il n'y a pas eu d'enquête en vertu de l'article 49. De toute évidence, il est possible de le faire maintenant. Nous voudrions qu'elle soit lancée le plus tôt possible.

**M. John Barlow:** Je suis désolé, je ne veux pas vous interrompre, mais mon temps de parole est limité.

Le gouvernement, le ministre des Transports, Transports Canada ou quelqu'un d'autre vous a-t-il expliqué pourquoi cette enquête n'a pas eu lieu?

**M. Greg Northey:** Non, personne ne nous a dit pourquoi.

**M. John Barlow:** Vous avez également parlé de la possibilité d'avoir un délégué commercial. Il y a plus d'un an et peut-être même deux ans maintenant, lorsque nous avons commencé à percevoir le problème et que vous avez probablement soulevé la question de l'article 49, les États-Unis ont nommé un « tsar » du commerce, un tsar de la chaîne d'approvisionnement, et imposé des amendes très lourdes aux sociétés de transport maritime, notamment si elles ne jouaient pas franc jeu dans l'expédition des conteneurs, par exemple.

Avez-vous constaté un impact? Est-ce que le problème du transport maritime a été plus intense ou plus aigu au Canada qu'aux États-Unis parce que nous n'avons rien fait de d'analogie à ce que nos voisins ont fait?

**M. Greg Northey:** Nous avons constaté des améliorations aux États-Unis. Il va sans dire que leurs chaînes d'approvisionnement ne sont pas sans problèmes non plus, et nous entendons parler de difficultés dans leurs ports. Par contre, les compagnies de transport maritime se sont aperçues qu'elles seraient surveillées aux États-Unis, tant par l'agence que par M. Pocari, celui qui a été nommé à ce poste.

Ce que nous avons constaté au Canada, en fait, c'est que si nous voulons recevoir des conteneurs qui transitent par Montréal, supposons, la priorité est donnée aux expéditeurs qui utilisent des conteneurs transitant dans nos ports... aux États-Unis. L'accès aux conteneurs pour l'exportation est donc meilleur. Cela tient en partie au fait que les lignes maritimes sont beaucoup plus surveillées aux États-Unis.

**M. John Barlow:** Merci.

Je vais maintenant m'adresser à la Chambre de commerce du Canada.

Étant donné que les États-Unis ont un tsar du transport maritime et que le Canada n'est plus en mesure d'acheminer les produits vers les marchés, des voies de navigation sont détournées du Canada vers les États-Unis pour le transport de produits américains, parce que nous perdons notre réputation de partenaire commercial de confiance. Le problème n'est pas d'hier. Il dure assurément depuis un certain temps.

Monsieur Guy, à l'automne ou lorsqu'on a annoncé la vaccination obligatoire des camionneurs qui font du transport international, la Chambre de commerce du Canada a exhorté le gouvernement à surseoir à cette décision. Il ne l'a pas fait, bien entendu, et nous avons vu les résultats.

La Chambre de commerce ou l'un de ses membres ont-ils fourni au gouvernement des preuves ou des données scientifiques montrant que cette obligation n'était pas nécessaire, que c'était une mesure inutile?

**M. Robin Guy:** Il y a une pénurie de camionneurs au Canada, et nous l'avons constaté dans nos échanges avec nos membres. L'ajout de nouvelles contraintes peut créer des problèmes dans la chaîne d'approvisionnement. Vu les règles mises en place au Canada et aux États-Unis, nous nous concentrons sur la sensibilisation. Quant aux données précises, je crois que certains de nos membres les ont communiquées.

**M. John Barlow:** Avez-vous eu des consultations ou un échange d'idées avec le gouvernement au sujet de la possibilité d'une obligation semblable dans le camionnage interprovincial?

• (1655)

**M. Robin Guy:** Non. La plus grande partie de nos échanges en ce moment portent uniquement sur des efforts énergiques d'information sur la santé publique et sur la nécessité de faire comprendre l'efficacité des vaccins.

**M. John Barlow:** Monsieur Guy, l'obligation vaccinale imposée aux camionneurs a-t-elle eu un impact négatif sur vos membres? Quelles seraient les répercussions d'une obligation semblable sur le camionnage interprovincial?

**M. Robin Guy:** Il y a actuellement une pénurie de camionneurs au Canada, et le problème va persister.

Pour l'instant, je le répète, nous mettons l'accent sur une sensibilisation accrue aux règles en place.

**M. John Barlow:** Vos membres vous ont-ils fourni des données? Ce qui me préoccupe, sans doute, c'est que notre chaîne d'approvisionnement est déjà très fragile. Si nous ajoutons des obstacles ou des contraintes, cela va certainement nuire...

**Le président:** Monsieur Barlow, excusez-moi. Nous en sommes à six minutes.

Merci.

Monsieur Turnbull, vous avez six minutes.

**M. Ryan Turnbull (Whitby, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins de leur présence. Nous vous sommes reconnaissants de votre témoignage et du temps que vous nous accordez.

Je vais d'abord m'adresser au Conseil canadien du commerce de détail.

Monsieur McLinton, j'ai quelques questions à vous poser.

Malheureusement, ces dernières semaines, nous avons entendu, surtout de la part des députés de l'opposition — ou de certains d'entre eux —, un discours selon lequel les tablettes des épiceries étaient vides et que c'était à cause de l'obligation vaccinale imposée par le gouvernement fédéral aux camionneurs transfrontaliers. Selon un article publié le 16 février, le Conseil canadien du commerce de détail aurait déclaré que « les membres du Conseil dans le secteur des marchés d'alimentation ont déclaré que de 90 à 94 % des produits normalement sur les tablettes sont actuellement disponibles ».

Il semble qu'il y ait encore des députés de l'opposition qui insistent sur cette thèse, qui me semble dangereuse, voulant que les Canadiens risquent de ne pas avoir de quoi manger. Pouvez-vous confirmer la citation du Conseil, publiée hier seulement, disant qu'un pourcentage élevé des produits sont toujours disponibles dans les épiceries au Canada?

**M. Jason McLinton:** Le commerce de détail dans l'alimentation est un secteur très résilient. Comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, nos membres sont soumis à différentes tensions. Chose certaine, les barrages routiers ont été un facteur qui a beaucoup pesé récemment, mais les tensions sont nombreuses, et il me semble inexact d'attribuer les difficultés à un seul facteur. L'industrie a un certain nombre de défis à relever.

Dans le meilleur des cas, nos membres n'ont jamais des tablettes garnies à 100 %. C'est probablement plutôt de l'ordre de 98 %. Il y a quelques semaines, on nous a dit que ce taux, selon les régions, pouvait se situer au pire un peu au-dessus de 80 % mais généralement autour de 90 %.

C'est un secteur très résilient. Nos membres doivent pouvoir faire leur travail, ce pourquoi il leur faut avoir des points d'entrée fiables, échapper à la réglementation inutile et profiter de tout ce que le gouvernement peut faire pour atténuer les pressions inflationnistes. Si tout cela est en place, les détaillants peuvent être très résilients.

**M. Ryan Turnbull:** Je remarque que Michelle Wasylyshen, porte-parole du Conseil canadien du commerce de détail, a dit récemment: « Aucune menace ne pèse sur la robustesse globale du système d'approvisionnement alimentaire au Canada. »

À mon sens, il faut également se rappeler qu'un professeur de renom de l'Université de la Colombie-Britannique, à la faculté des systèmes fonciers et alimentaires, James Vercammen, a dit récemment que si quelque chose peut faire durer encore plus longtemps les pénuries, ce sont la panique et l'accumulation de réserves excessives.

Vous semble-t-il irresponsable que des personnes dont le poste comporte un rôle de leadership propagent la peur, ce qui risque de semer la panique et d'inciter des consommateurs à entasser des réserves excessives de produits alimentaires et autres? Cela ne risque-t-il pas d'accentuer les difficultés que nous éprouvons déjà, monsieur McLinton?

**M. Jason McLinton:** Merci, monsieur Turnbull. La question est double.

Les achats qui sont faits sous le coup de la panique n'aident personne. Nous l'avons constaté dès le début de la crise dans le cas des produits alimentaires. D'autres produits ont été touchés. Tout le monde aura entendu parler du papier hygiénique et d'autres produits semblables. Non seulement cela n'a pas aidé, mais ce n'était pas nécessaire non plus, parce que les détaillants en alimentation sont très résilients, qu'ils ont de très bonnes relations avec leurs fournisseurs, qu'ils ont fait et continuent de faire tout le nécessaire pour s'adapter.

Le vrai problème ici, selon moi, c'est qu'il faut permettre aux détaillants de travailler dans le contexte où ils sont le mieux placés pour pouvoir faire leur travail. Pour cela, il faut faire tout ce que j'ai énuméré. Toute aide est utile. Les pressions sont nombreuses, et tout ce que le gouvernement peut faire pour les alléger atténuera en partie les tensions dans les chaînes d'approvisionnement.

• (1700)

**M. Ryan Turnbull:** Les recommandations que vous avez formulées dans votre déclaration liminaire m'ont plu.

Je m'adresse maintenant à la Chambre de commerce et je voudrais parler des répercussions des barrages sur les chaînes d'approvisionnement. Ils ont certainement interrompu la circulation des marchandises à la frontière.

Monsieur Guy, quels ont été les coûts? On me dit que des marchandises d'une valeur de plus de 300 millions de dollars transitent par le pont Ambassador. Est-ce exact?

**M. Robin Guy:** Les barrages ont eu de graves conséquences pour l'économie et la réputation du Canada. J'insiste sur le fait que sa réputation sera entachée pendant des années. Cette grève était illégale, certes, mais elle a aussi terni la réputation du Canada à

l'étranger. Nos membres, avec qui nous parlons, veulent pouvoir utiliser les infrastructures essentielles pour acheminer leurs produits à destination et en provenance des marchés.

**M. Ryan Turnbull:** Serait-il juste de dire que les barrages illégaux ont été beaucoup plus dommageables pour les chaînes d'approvisionnement que l'obligation vaccinale pour les camionneurs qui franchissent la frontière?

Qu'en pensez-vous, monsieur Guy?

**M. Robin Guy:** Je ne pense pas être en mesure de me prononcer là-dessus.

**M. Ryan Turnbull:** Nous avons appris du ministre des Transports qu'il y avait très peu d'impact sur la circulation transfrontalière des camions. Selon lui, il n'y a pas d'impact mesurable. Si l'obligation vaccinale n'a pas fait diminuer le nombre de camions qui traversent la frontière, elle n'a pas eu en soi d'effet notable sur...

[Français]

**Le président:** Je suis désolé, messieurs Turnbull et Guy, mais les six minutes sont écoulées.

Monsieur Perron, vous avez la parole pour six minutes.

**M. Yves Perron:** J'aimerais commencer par remercier les témoins d'être avec nous aujourd'hui et de nous offrir leurs témoignages. Nous leur en sommes reconnaissants.

Monsieur McLinton, on parle beaucoup de main-d'œuvre et de travailleurs étrangers dans le secteur agricole. Le commerce de détail, secteur que vous représentez, connaît également beaucoup de problèmes de main-d'œuvre, mais la question des travailleurs étrangers ne s'y applique pas vraiment.

De quelles mesures gouvernementales avez-vous besoin pour vous aider rapidement à combler vos besoins en matière de main-d'œuvre?

[Traduction]

**M. Jason McLinton:** De notre point de vue, la main-d'œuvre a certainement fait problème. Certains de nos membres se prévalent du Programme des travailleurs étrangers temporaires. Il serait donc utile de prendre des mesures à cet égard.

En somme, la question est la suivante. À l'heure actuelle, un certain nombre de tensions présentes dans le système, à cause notamment d'une immigration insuffisante, ont un effet sur la main-d'œuvre. Nous sommes en pandémie. Nous pourrions prendre un certain nombre de mesures. Nous avons hâte de les voir se concrétiser, ainsi que... Le principal élément serait l'immigration.

[Français]

**M. Yves Perron:** Avez-vous des mesures concrètes visant les gens qui sont déjà au pays?

Par exemple, le fait d'accorder un crédit d'impôt pour les gens de 65 ans et plus qui veulent continuer à travailler aiderait-il votre secteur?

[Traduction]

**M. Jason McLinton:** Il serait intéressant d'engager une discussion à ce sujet, mais ce qui serait le plus utile, ce serait les recommandations que j'ai énumérées dans ma déclaration liminaire, afin que les détaillants puissent faire ce qu'ils font le mieux et vaquent à leur activité.

[Français]

**M. Yves Perron:** Je vous remercie, monsieur McLinton.

Monsieur Guy, j'aimerais avoir vos commentaires sur la question de la main-d'œuvre.

En ce qui concerne vos besoins, auriez-vous une ou deux recommandations à faire au Comité pour qu'il les mette dans son rapport?

[Traduction]

**M. Robin Guy:** Les bassins de talents se mettent en place à un stade précoce. Nous devons nous assurer que Statistique Canada recueille un ensemble de données solide pour qu'une éducation de qualité soit possible... pour qu'on fasse les bons choix. Les pénuries de main-d'œuvre ont entraîné des pertes de ventes estimées à 3 milliards de dollars en 2020.

En mettant en œuvre un programme d'employeurs dignes de confiance pour les travailleurs étrangers temporaires afin d'assurer une utilisation régulière du programme, le gouvernement devrait s'engager à approuver dans les meilleurs délais les demandes d'étude de l'impact des travailleurs étrangers temporaires sur le marché du travail, dans un délai de six à huit semaines. Il devrait assurer un processus de suivi transparent pour confirmer que les délais sont respectés, y compris des rapports trimestriels faciles et accessibles.

Si vous me le permettez, je vais demander à mon collègue, Jarred Cohen, s'il a quelque chose à ajouter.

• (1705)

**M. Jarred Cohen (conseiller en politiques, Chambre de commerce du Canada):** Merci, monsieur Guy.

Il n'y a pas grand-chose d'autre à dire. Comme M. Guy l'a dit, le temps presse, dans ce cas-ci. La saison agricole commence bientôt.

La clé, c'est la transparence, et il faut s'assurer que les demandes d'étude de l'impact des travailleurs étrangers temporaires sur le marché du travail sont traitées dans un délai de six à huit semaines.

[Français]

**M. Yves Perron:** Je vous remercie beaucoup.

Monsieur Northey, j'aimerais avoir vos commentaires au sujet de la main-d'œuvre et des travailleurs étrangers.

Si vous aviez une ou deux recommandations précises à formuler au Comité, quelles seraient-elles?

[Traduction]

**M. Greg Northey:** Nous n'avons rien à dire au sujet des travailleurs étrangers.

En ce qui concerne nos chaînes d'approvisionnement actuelles, cependant, notre plus gros problème de main-d'œuvre, c'est que nous devons mettre du monde à pied parce que nous ne pouvons pas faire de commerce. Dans notre chaîne d'approvisionnement, que ce soit à cause des transbordeurs à Vancouver, des négociants ou des usines de transformation, nous ne pouvons pas transporter nos produits en ce moment. Des mises à pied s'imposent donc.

Évidemment, il y a différents freins et contrepoids qui doivent jouer, mais du point de vue de la main-d'œuvre, c'est notre problème de l'heure, et nous devons récupérer nos effectifs pour que nos chaînes d'approvisionnement se remettent en marche.

[Français]

**M. Yves Perron:** Ils risquent effectivement d'être partis ailleurs.

Monsieur Northey, dans votre allocution d'ouverture, vous avez parlé de la création d'un poste de commissaire à l'approvisionnement. Nous avons bien étudié votre proposition. Cependant, d'autres témoins nous ont dit que la création d'un tel poste ne serait peut-être pas la solution. Cela créerait une structure supplémentaire, il y aurait la production de rapports, mais cette structure aurait peu d'effet.

Pourriez-vous nous parler davantage de cette recommandation?

Ne souhaiteriez-vous pas plutôt que l'on crée un poste de coordonnateur ou de ministre responsable de ce dossier?

[Traduction]

**M. Greg Northey:** Il faudrait définir le poste en fonction de deux grands éléments.

Premièrement, nous voudrions que quelqu'un ait le mandat de réunir les membres de la chaîne d'approvisionnement pour régler les problèmes actuels. Dans l'écosystème de Vancouver, e ce moment, de nombreux intervenants dans la chaîne d'approvisionnement par conteneurs prennent des décisions qui ne sont pas optimales et qui multiplient les difficultés. Dans l'immédiat, il serait essentiel que quelqu'un puisse intervenir pour régler ce problème.

À long terme, si nous songeons à un poste comme celui-là, qu'il s'agisse d'un commissaire ou d'autre chose, le véritable résultat dont nous avons besoin, c'est que quelqu'un soit en mesure d'évaluer la situation au Canada et, au bout du compte, de conteneuriser la chaîne d'approvisionnement, d'ici juin dans notre cas, mais pour tous...

[Français]

**M. Yves Perron:** Je suis désolé de vous interrompre, mais ne devrait-on pas créer un poste de ministre qui serait responsable de la coordination et de la reddition de comptes?

[Traduction]

**M. Greg Northey:** Les États-Unis sont un bon exemple. Le commissaire responsable de la chaîne d'approvisionnement a reçu le pouvoir de réunir les membres de la chaîne d'approvisionnement. De toute évidence, il faudrait qu'il y ait un régime de reddition de comptes à cet égard et qu'un mandat soit défini.

La reddition de comptes est clairement nécessaire. Si on apporte des changements de cet ordre dans une chaîne d'approvisionnement, il faut à court terme avoir le poids voulu pour assurer. Que ce soit un sous-ministre ou un ministre, c'est le résultat que nous recherchons. Mais les modalités... Pourvu qu'on obtienne ces résultats.

[Français]

**Le président:** Je vous remercie, messieurs Northey et Perron.

Veillez noter que j'ai ajouté une vingtaine de secondes pour accommoder les services d'interprétation.

Monsieur Boulerice, vous avez maintenant la parole pour six minutes.

**M. Alexandre Boulerice (Rosemont—La Petite-Patrie, NPD):** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Je suis très heureux de participer à cette rencontre du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire.

Je remercie tous les témoins d'être avec nous aujourd'hui pour nous faire part de leur réalité et nous parler de ces questions qui sont cruciales, notamment pour les entreprises et pour les membres des associations qu'ils représentent.

La pandémie et l'arrêt temporaire de l'économie ont perturbé toutes les activités économiques, et la reprise de ces activités est très complexe. En effet, il ne suffit pas d'appuyer sur un interrupteur. Beaucoup de gens et de sous-traitants travaillent afin de rendre disponibles toutes sortes de produits pour nos concitoyens. Les perturbations dans les chaînes d'approvisionnement sont en bonne partie la cause de la hausse de l'inflation, laquelle engendre une hausse du coût de la vie pour beaucoup de gens que nous représentons à titre d'élus. Par conséquent, les questions dont nous parlons aujourd'hui sont cruciales à bien des égards.

Ma question s'adresse à M. Northey, de Pulse Canada.

Monsieur Northey, vous avez dit qu'un envoi prend normalement de 20 à 40 jours avant d'atteindre sa destination, et que, en raison des perturbations, certains envois prennent maintenant de 70 à 90 jours avant d'arriver à destination.

Pourriez-vous nous en dire davantage sur l'initiative hébergée sur le site [containercrunch.ca](http://containercrunch.ca) que vous avez mentionnée un peu plus tôt et qui est liée au problème des conteneurs?

Quelle sorte de partenariat avec le gouvernement serait nécessaire pour que votre secteur puisse mettre en place des mesures efficaces comme cette initiative?

• (1710)

[Traduction]

**M. Greg Northey:** Voyons expressément les chiffres, les délais de transit, une fois qu'un conteneur est à bord d'un navire vers une destination.

Prenons l'Inde, par exemple, qui est un marché important. Auparavant, il fallait plus de 40 jours. Maintenant, nous en sommes à environ 90 jours. Au fond, c'est à cause de changements qu'a entraîné l'annulation de certaines routes qui seraient plus rapides et de la nécessité de transborder les marchandises dans d'autres pays. Cela ne fait qu'aggraver le problème: notre capacité de servir les marchés devient moins prioritaire. Du point de vue des transporteurs maritimes, ce n'est pas aussi rentable.

Notre grande préoccupation, c'est qu'il faut une solution immédiate... J'ai dit que lorsque quelqu'un... Il faut que nous puissions réunir les divers éléments de la chaîne d'approvisionnement immédiatement pour régler le problème des décisions non optimales qui sont prises. Au bout du compte, du point de vue de la chaîne d'approvisionnement par conteneurs, ce qu'il faut surtout, c'est travailler à l'intérieur du Canada, mais avec d'autres partenaires, à une structure de gouvernance correcte pour les lignes de transport maritime.

Nous avons une loi désuète, adoptée il y a plus de 40 ans, qui les soustrait à la Loi sur la concurrence. À l'heure actuelle, nous sommes très bien placés pour examiner le genre de structure à mettre en place pour régir les lignes de transport maritime. Au bout du compte, tous les pays étudient la question en ce moment. Les États-Unis étudient un projet de loi qui porte précisément là-dessus. Nous avons maintenant l'occasion de nous assurer de faire les choses correctement.

[Français]

**M. Alexandre Boulerice:** Selon vous, le gouvernement fédéral devrait-il faire davantage preuve d'initiative et de leadership relativement à ce problème?

[Traduction]

**M. Greg Northey:** Absolument. Le gouvernement fédéral a une bonne occasion de faire preuve de leadership. En somme, il s'agit de prendre acte du problème et de son ampleur. Je parle du secteur des légumineuses, mais [containercrunch.ca](http://containercrunch.ca) représente 12 organisations qui s'occupent de multiples produits différents. Le problème ne se limite pas à nous seuls. C'est un énorme problème pour l'économie. Il est essentiel de faire preuve de leadership, de savoir ce qu'il faut faire, de s'attaquer au problème et de décider des moyens propres à le résoudre.

En dernière analyse, les lignes maritimes forment un oligopole. Trois alliances contrôlent 80 % du marché mondial du transport par conteneurs. C'est un problème majeur auquel tous les pays doivent s'attaquer. Le Canada pourrait être un chef de file à cet égard.

[Français]

**M. Alexandre Boulerice:** Je vous remercie beaucoup, c'est très intéressant.

Monsieur Northey, les récents barrages à la frontière canado-américaine ont causé beaucoup de perturbations au secteur agricole. En effet, les coûts qui en découlent vont probablement atteindre des milliards de dollars.

La saison des semences arrive bientôt, soit dans quelques semaines. Ces retards ont-ils eu des répercussions sur des produits essentiels, comme des semences ou des fertilisants, qui ont été retenus à la frontière?

Quels ont été les effets de ces barrages, le cas échéant?

[Traduction]

**M. Greg Northey:** Les exportations aussi bien que les importations sont touchées. Nous exportons nos produits aux États-Unis en passant par Coutts et Emerson. Les États-Unis constituent pour nous un vaste marché pour nos haricots et pois secs. Il est essentiel de franchir la frontière. Chaque fois qu'une frontière est bloquée, c'est un véritable problème parce qu'on ne peut pas acheminer la production. Comme on ne peut pas l'expédier, tout s'arrête.

Quant au transport vers le Canada, les intrants produits aux États-Unis qui doivent traverser la frontière, qu'il s'agisse de produits antiparasitaires, d'engrais ou de semences, chaque fois l'interruption de l'acheminement occasionne des problèmes alors que la situation est déjà fragile, car nous sommes déjà à court de certains de ces intrants importants.

[Français]

**M. Alexandre Boulerice:** C'est parfait.

J'aimerais maintenant poser une question à M. McLinton.

Monsieur McLinton, vous avez mentionné le problème du manque de main-d'œuvre. Vous n'êtes pas les seuls à devoir y faire face, puisque ce problème est répandu partout au Québec et au Canada. Une partie de la réponse est l'immigration, comme vous l'avez mentionné. Nous, au NPD, nous sommes d'accord sur cela.

Cependant, ce qui m'inquiète, ce sont les délais de traitement des dossiers transmis à Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada. Depuis deux ans, le ministère tourne au ralenti, il ne respecte pas les délais...

• (1715)

**Le président:** Monsieur Boulerice, je suis désolé de vous interrompre, mais votre temps de parole de six minutes est écoulé. Vous disposerez de deux minutes et demie au prochain tour de questions.

Monsieur Steinley, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

**M. Warren Steinley (Regina—Lewvan, PCC):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leurs exposés et du temps qu'ils nous ont accordé.

Je reviens un instant sur l'échange entre M. Turnbull et M. Guy.

Je ne suis pas d'avis que certains d'entre nous ont suscité la panique chez les électeurs. J'ai des photos d'épiceries dont les tablettes sont vides, à Regina: pas légumes, pas de yogourt et pas de fruits. Nous ne pouvons pas faire abstraction du contexte, car il y a des problèmes. Ce n'est pas parce que les tablettes des épiceries d'autres régions sont bien garnies qu'il n'y a pas de problèmes dans d'autres circonscriptions. Même si les épiceries sont approvisionnées, les prix sont tellement élevés que les consommateurs n'ont pas les moyens de faire leurs emplettes de toute façon. Voilà un aperçu du contexte qui explique ce que ressentent certains électeurs dans d'autres régions de la province.

Monsieur Guy, vous avez dit que le barrage faisait problème pour la chaîne d'approvisionnement. Avez-vous communiqué avec le gouvernement libéral en 2020 pour qu'il prenne des mesures proactives à l'époque où des barrages routiers bloquaient le port de Vancouver et les voies de navigation?

**M. Robin Guy:** Oui.

**M. Warren Steinley:** Quel genre de conversation avez-vous eu et avec qui? Avec le ministre des Transports? Avez-vous proposé des idées par écrit? Pourriez-vous remettre les documents au Comité?

**M. Robin Guy:** Je peux vous fournir cette information plus tard.

**M. Warren Steinley:** Je vous en serais très reconnaissant. Dans combien de temps? Pensez-vous que vous pourriez le faire cette semaine ou au début de la semaine prochaine?

**M. Robin Guy:** Oui, je vais faire de mon mieux pour les remettre cette semaine.

**M. Warren Steinley:** Merci.

Au début de votre exposé, vous avez dit que le fardeau réglementaire fait augmenter les coûts des entreprises. Je sur quoi je suis tout à fait d'accord. Y a-t-il un fardeau réglementaire particulier dont vous voudriez parler au Comité à propos de la chaîne d'approvisionnement? Quelles seraient vos trois grandes priorités? J'imagine que des règlements sur le camionnage sont du nombre.

Selon vous, quels seraient les trois principaux enjeux en matière de réglementation qui peuvent nuire au renforcement de la chaîne d'approvisionnement à l'échelle du pays?

**M. Robin Guy:** Les mesures réglementaires peuvent créer des complexités.

En mettant l'accent sur l'harmonisation au Canada et avec nos partenaires commerciaux aux États-Unis, nous éviterions l'imprévisibilité des normes réglementaires. La Chambre est d'accord pour qu'on soit tenu de prendre en considération l'économie et la concurrence dans tout règlement. Les obstacles au commerce interprovincial sont un point intéressant, car il s'agit d'un exemple flagrant de règlement qui entraîne de l'inefficacité et des coûts. Bien que le Canada ait l'Accord de libre-échange canadien, de nombreux obstacles interprovinciaux subsistent.

**M. Warren Steinley:** Je n'ai pas beaucoup de temps.

Je suis le ministre du cabinet fantôme qui doit s'intéresser aux obstacles au commerce interprovincial. En avez-vous deux en tête?

La plupart des gens disent que la réglementation du camionnage est l'un des problèmes qui entravent le commerce interprovincial au Canada. Vos membres vous ont-ils dit quel serait l'un des problèmes les plus faciles à discuter et à régler pour faciliter le commerce entre les provinces? Y en a-t-il un ou deux que vous auriez en tête?

**M. Robin Guy:** Nous pouvons donner 144 exemples précis. Nous pourrions peut-être communiquer et discuter de ces problèmes. Je le répète, l'essentiel serait de rendre obligatoire, dans l'élaboration de tout nouveau règlement, la prise en compte de l'économie et de la concurrence.

**M. Warren Steinley:** Je communiquerai volontiers avec vous plus tard. Merci beaucoup.

La Saskatchewan produit beaucoup de légumineuses. Je m'en voudrais de ne pas saluer M. Northey et de ne pas le remercier de son exposé. Nous envisageons même d'accroître la valeur ajoutée des légumineuses en Saskatchewan au cours des prochaines années.

Quels sont les principaux problèmes à surmonter pour vos membres qui cherchent à donner de l'expansion à leur entreprise? À votre avis, quels seraient les fardeaux réglementaires que nous pourrions nous efforcer ensemble d'éliminer pour que les producteurs de légumineuses réussissent le mieux possible et aient un meilleur accès aux marchés à l'avenir?

**M. Greg Northey:** Il est tout à fait vrai que la Saskatchewan est une province extrêmement importante pour la production de légumineuses. À l'heure actuelle, en ce qui concerne la chaîne d'approvisionnement, les transformateurs — et en particulier les exportateurs qui, au bout du compte, stimulent la demande parce qu'ils cherchent des marchés à l'étranger — se demandent pourquoi ils augmenteraient la production, agrandiraient les installations ou intensifieraient les programmes d'exportation, puisqu'ils n'ont pas la capacité de faire parvenir leurs produits aux clients. Il est impossible de garder les clients et de défendre les parts du marché mondial si les chaînes d'approvisionnement ne fonctionnent pas. C'est un problème séculaire. À l'heure actuelle, le problème est exacerbé.

Pour ce qui est de la production, au bout du compte, les usines de transformation, surtout pour la production de protéines de légumineuses et d'autres produits qui entrent dans la composition des aliments...

• (1720)

**M. Warren Steinley:** Merci beaucoup. Désolé de vous interrompre.

Je voulais parler des engrais...

**Le président:** Monsieur Steinley, je regrette. Nous en sommes à cinq minutes. Merci.

Je voudrais toujours que nous ayons plus de temps. C'est un excellent témoignage. Merci, monsieur Northey.

Passons maintenant à Mme Taylor Roy, qui aura cinq minutes.

**Mme Leah Taylor Roy (Aurora—Oak Ridges—Richmond Hill, Lib.):** Merci beaucoup, monsieur le président, et merci à tous les témoins d'être là.

Je m'adresse d'abord à la Chambre de commerce.

Vous avez parlé tout à l'heure du fardeau réglementaire et des investissements dans l'infrastructure des transports. Vous avez dit souhaiter un rendement mesurable sur le plan économique. Et à propos du fardeau réglementaire, vous avez parlé de l'obligation de tenir compte de l'économie et de la concurrence.

Votre troisième point portait davantage sur le climat et les plans de carboneutralité, etc. Comment conciliez-vous la nécessité de prendre des mesures pour lutter contre les changements et phénomènes climatiques si, pour ces deux premiers points, vous visez uniquement le rendement économique sans vraiment tenir compte des préoccupations environnementales? Il semble qu'il y ait là un certain cloisonnement, si je puis dire.

**M. Robin Guy:** Oui. Pour ce qui est d'investir dans l'infrastructure de transport en particulier, cela peut toujours se faire dans le respect de l'environnement. C'est un aspect qu'il faut absolument examiner.

Encore une fois, il faut s'assurer de pouvoir transporter le fret. Différents témoins nous ont parlé aujourd'hui des difficultés qui se posent. Il est important d'appuyer une capacité excédentaire dans les infrastructures essentielles, comme le doublement des voies ferrées dans les zones très congestionnées. Si un problème se pose à un endroit, il faut qu'on puisse se tourner vers d'autres options.

**Mme Leah Taylor Roy:** Absolument. Je suis d'accord. Mais lorsque vous avez parlé de décider où faire ces dépenses d'infrastructure afin de ne pas trop les étaler, vous avez dit qu'il fallait viser des rendements économiques mesurables. Examinez-vous également les répercussions environnementales de certains de ces investissements?

**M. Robin Guy:** Bien sûr, c'est important, mais ce ne peut pas être le seul facteur à prendre en considération. Il est également important de tenir compte des autres facteurs pour appliquer une approche holistique.

**Mme Leah Taylor Roy:** Merci beaucoup.

J'ai une question à poser à M. McLinton du Conseil canadien du commerce de détail.

Vous avez dit que les détaillants étaient très résilients et que la plupart des tablettes étaient encore bien garnies malgré les impacts subis par les chaînes d'approvisionnement, mais la main-d'œuvre a été vraiment l'un des grands problèmes. Pendant la pandémie, les travailleurs de première ligne dans la vente au détail ont reçu une augmentation de leur salaire horaire. Malgré cela, les grands détaillants ont quand même réalisé des profits records.

Le maintien de salaires plus élevés pour ces travailleurs essentiels pourrait-il aider à résorber la pénurie de main-d'œuvre que vous connaissez dans le secteur de la vente au détail?

**M. Jason McLinton:** Ce fut une période très difficile pour tout le monde dans la chaîne d'approvisionnement, comme nous l'ont dit les témoins d'aujourd'hui. Il y a aussi eu des coûts records associés au secteur de la vente au détail dans les épiceries au Canada, si vous pensez à la nécessité de s'adapter à toutes les mesures de santé publique changeantes qui ont été mises en place. Elles ont également dû faire face, et continuent de faire face, à des augmentations de prix sans précédent du côté des producteurs et des fournisseurs.

Je ne suis pas en mesure de commenter les décisions d'affaires individuelles des différents membres du Conseil du commerce de détail, mais ils font face à beaucoup de pressions à l'heure actuelle. Ils ne sont pas à l'abri des défis du moment.

**Mme Leah Taylor Roy:** Ma dernière question s'adresse à l'industrie des légumineuses. Il se trouve que cette production m'enthousiasme, moi aussi, parce que je suis végétarienne et que j'adore ces produits.

Monsieur Northey, en ce qui concerne le transport maritime, vous avez dit que les fardeaux réglementaires ne sont pas vraiment votre principal problème à l'heure actuelle, que certains des autres pays se sont penchés sur les problèmes de la chaîne d'approvisionnement par conteneurs et ont tracé la voie à suivre. Étant donné que vous avez dit qu'il y a essentiellement trois alliances qui contrôlent la majeure partie du marché, nous pourrions peut-être tirer des leçons des plans élaborés par d'autres pays. Pourriez-vous faire part de certaines de leurs conclusions et de mesures précises que nous pouvons appliquer pour régler ce problème mondial.

• (1725)

**M. Greg Northey:** La Nouvelle-Zélande est un excellent exemple. Elle avait un système semblable à celui du Canada. Une loi soustrayait les compagnies de transport maritime à l'application de sa loi sur la concurrence. Il s'agissait essentiellement d'une exemption dont les alliances pouvaient se prévaloir pour travailler ensemble à certaines choses.

La Nouvelle-Zélande s'est ravisée et a abandonné cette disposition. Les lignes maritimes sont maintenant assujetties à la loi normale sur la concurrence. La dynamique est tout à fait différente pour ces entreprises. Elles doivent se comporter de façon très différente pour fournir leurs services.

**Le président:** Merci, monsieur Northey. J'ai essayé de vous laisser terminer ce que vous aviez à dire, et je suis heureux que nous ayons entendu ces propos.

Merci, madame Taylor Roy.

[Français]

Monsieur Perron, vous disposez de deux minutes et demie.

**M. Yves Perron:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Northey, plus tôt, vous disiez que le fait que le transport des conteneurs soit contrôlé par trois grandes entreprises posait problème et qu'il fallait vraiment faire quelque chose à cet égard.

Avez-vous une recommandation concrète à faire au Comité à ce sujet? Comment pourrions-nous vous aider?

[Traduction]

**M. Greg Northey:** Le transport par conteneurs à l'échelle mondiale est contrôlé par trois grandes alliances, qui regroupent des entreprises. Il y a donc environ neuf grandes entreprises qui forment trois alliances et contrôlent de 80 à 90 % du marché. Compte tenu de la situation que nous avons au Canada sur le plan législatif et de la façon dont d'autres pays abordent la question, nous recommanderions d'abroger la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, c'est-à-dire la loi actuelle qui est désuète et qui visait à exempter les compagnies de transport maritime de la Loi sur la concurrence. Nous préconisons l'assujettissement des lignes maritimes à la Loi sur la concurrence et au Bureau de la concurrence, ce qui créerait automatiquement une dynamique différente pour elles.

Ajoutons que les États-Unis ont adopté une position semblable à la nôtre à l'égard des chemins de fer. Il faut tenir compte de leur énorme pouvoir sur le marché, mais il y a une solution d'ordre réglementaire qui permet à un organisme — le nôtre en particulier — d'enquêter sur des cas précis de défaillance du service. C'est une approche à deux volets. Vous pourriez envisager d'ajouter des dispositions semblables à la Loi sur les transports au Canada, qui est beaucoup plus axée sur des solutions réglementaires face au pouvoir des entreprises sur le marché, et de supprimer les exemptions à la Loi sur la concurrence pour les lignes maritimes.

[Français]

**M. Yves Perron:** Cette piste semble être intéressante, alors si vous avez de la documentation sur cela, vous pourriez la soumettre au Comité. Merci beaucoup.

Monsieur Guy, vous avez parlé des investissements et de l'innovation qui doivent être abordés de façon très urgente dans l'industrie. Pourriez-vous nous suggérer une ou deux mesures concrètes que le gouvernement pourrait prendre pour susciter l'innovation et les investissements dans les entreprises?

[Traduction]

**M. Robin Guy:** J'invite à mon collègue Jarred Cohen à répondre à cette question.

**M. Jarred Cohen:** Merci, monsieur Guy. Je serai très bref.

[Français]

Merci, monsieur Perron.

[Traduction]

L'innovation vient de la numérisation des chaînes d'approvisionnement. La numérisation est un enjeu important pour beaucoup d'agriculteurs et de PME dans la chaîne d'approvisionnement. Il pourrait donc y avoir beaucoup d'innovation. Nous avons vu des agriculteurs utiliser la large bande en milieu rural et la large bande universelle...

[Français]

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

Je suis désolé, monsieur Perron. Votre temps de parole est écoulé.

Monsieur Boulerice, vous disposez de deux minutes et demie.

**M. Alexandre Boulerice:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je reviens à la question que j'ai commencé à adresser à M. McLinton lors du tour de questions précédent.

L'immigration peut être une réponse à une certaine pénurie de main-d'œuvre. En tant que néo-démocrates, nous sommes d'accord là-dessus. Cela dit, il y a des retards importants à Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada depuis des mois, sous le gouvernement libéral. Dans ma circonscription, nous entendons des histoires d'horreur sur toutes sortes de demandes, qu'il s'agisse de visas de travail, de travailleurs temporaires ou de permis de résidence permanente. Les délais de traitement peuvent atteindre 12, 18 ou même 24 mois. En tant qu'industrie, ces délais d'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada vous inquiètent-ils?

● (1730)

**M. Jason McLinton:** Je vous remercie, monsieur Boulerice, de votre question.

[Traduction]

Je suis désolé. J'entends l'interprétation en arrière-plan.

Tout ce qui pourrait simplifier ce genre de processus serait utile, et nous serions heureux de participer à ces discussions.

[Français]

**M. Alexandre Boulerice:** Ma prochaine question s'adresse à M. Robin Guy, de la Chambre de commerce du Canada.

Monsieur Guy, au Québec, à peu près 70 % de notre boeuf viennent du commerce interprovincial. Selon votre expérience, le commerce interprovincial de boeuf fait-il face à des barrières réglementaires? Si oui, quelles sont-elles?

[Traduction]

**M. Robin Guy:** Désolé. Je ne suis pas un expert du commerce interprovincial du bœuf. Excusez-moi.

Je répéterai qu'un grand facteur de réussite serait l'harmonisation à l'intérieur du Canada.

[Français]

**M. Alexandre Boulerice:** Merci beaucoup.

Monsieur le président, ce sera la fin de mes questions pour aujourd'hui.

Je remercie encore une fois tous les témoins et les analystes.

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

Cela met fin à notre deuxième tour de questions.

Je remercie beaucoup nos témoins de leur présence cet après-midi, de leurs témoignages et de leur travail au sein de l'industrie de l'agroalimentaire et de l'agriculture.

Je tiens également à remercier nos interprètes et toute l'équipe de leur travail.

[Traduction]

Chers collègues, merci beaucoup de votre temps. Nous nous reverrons le 1<sup>er</sup> mars. Bonne journée.





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>