



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie

INDU • NUMÉRO 151 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 26 février 2019

Président

M. Dan Ruimy

Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie

Le mardi 26 février 2019

• (0850)

[Traduction]

Le président (M. Dan Ruimy (Pitt Meadows—Maple Ridge, Lib.)): Bonjour, tout le monde.

C'est une belle matinée frisquette: seulement - 25°. C'est certainement l'impression que j'ai eue en faisant le trajet de chez moi jusqu'ici à pied.

Bienvenue à la 151^e séance du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie, alors que nous poursuivons notre étude des répercussions du cadre réglementaire canadien sur les petites entreprises.

Aujourd'hui, nous accueillons Stephen Laskowski, président de l'Alliance canadienne du camionnage. Nous accueillons aussi Kevin Freeborn, président, Food Safety Market, qui nous arrive tout droit de la belle ville ensoleillée de Toronto, ainsi que Jane Abballe, propriétaire de La Cultura Salumi.

Bienvenue, tout le monde. Vous disposerez de sept minutes chacun pour présenter votre exposé, puis nous passerons à nos questions pour le reste du temps qui nous est alloué.

Nous allons commencer par M. Laskowski, de l'Alliance canadienne du camionnage. Vous disposez de sept minutes, monsieur.

M. Stephen Laskowski (président, Alliance canadienne du camionnage): Merci beaucoup, monsieur le président, mesdames et messieurs, de nous accueillir aujourd'hui.

Je présenterai brièvement l'Alliance canadienne du camionnage. Nous représentons plus de 4 500 entreprises de transport de partout au Canada, grandes et petites. Nos membres servent tous les segments de l'économie. En ce qui concerne notre secteur en particulier, il compte de nombreuses grandes entreprises, mais notre industrie est dominée par les petites entreprises. Des milliers d'entreprises de camionnage possèdent 10 camions ou moins.

Pour ce qui est du sujet de la séance d'aujourd'hui, nous vous sommes vraiment reconnaissants de la possibilité d'aborder les conséquences sur les petites entreprises. Je pense qu'il importe que tout le monde comprenne — et je pense que vous le comprenez — que toutes les lois et règles doivent être respectées, mais que l'adaptabilité des petites entreprises par rapport à celle des grandes entreprises peut parfois présenter un défi.

En ce qui concerne notre secteur, je pense qu'il importe également de se rappeler que, en tant que camionneurs, nous sommes des transporteurs interprovinciaux réglementés à l'échelon fédéral, mais que, si on nous compare aux secteurs des télécommunications, des services bancaires, des chemins de fer et du transport maritime, qui sont essentiellement dominés par de grandes entreprises, notre situation est exactement l'inverse du point de vue des chiffres. Nos

entreprises sont petites. Selon moi, c'est quelque chose que les responsables et les politiciens fédéraux doivent garder à l'esprit.

Il y a un sujet que je voulais seulement effleurer rapidement avant d'en arriver à mon sujet principal. Vous accueillez toujours des gens qui viennent témoigner ici et qui vous disent: « Nous avons des problèmes. Nous avons besoin que vous les corrigiez. » Je pense qu'il importe également de reconnaître les situations où les problèmes ont été réglés. Au cours du dernier exercice, je pense qu'un certain nombre d'annonces ont été faites concernant des mesures positives prises au sein de notre secteur, plus précisément dans l'exposé économique de l'automne en ce qui a trait à l'incitatif à l'investissement accéléré, qui sera très favorable pour notre secteur du point de vue de la dépréciation accélérée de l'équipement. Il s'agit d'une excellente initiative.

Deux annonces très importantes concernant l'infrastructure ont été faites. L'une concerne les routes 6 et 39 en Saskatchewan. L'autre concerne évidemment le pont international Gordie-Howe. Ces projets apporteront des gains en efficacité à l'industrie du camionnage.

En outre, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, dirigé par le ministre Marc Garneau, a effectué certaines annonces au sujet de la souplesse de la réglementation en ce qui a trait aux pneus. Je n'entrerai pas dans les détails. Il est tôt le matin, et je ne veux pas que vos yeux deviennent vitreux, mais elle est importante pour toutes les entreprises, petites et grandes, car elle offre une marge de manoeuvre relative à l'utilisation de l'équipement. Évidemment, une annonce a également été faite récemment concernant la formation obligatoire des débutants et les normes minimales en matière de formation partout au pays. Ce sont toutes des annonces très positives, surtout pour les petites entreprises.

Je vais maintenant aborder certains des problèmes que nous avons réglés et ce que nous voudrions voir. L'une des questions qui nous ont été posées portait sur les domaines où on devrait améliorer l'efficacité afin de réduire les coûts pour les parties réglementées. Ce que nous voudrions voir, c'est l'adoption de journaux de bord électroniques. Cette réglementation est en place aux États-Unis. Nous voudrions essentiellement harmoniser nos pratiques avec celles des Américains.

Cette règle est entrée en vigueur en décembre 2017. Nous voudrions qu'elle soit mise en oeuvre le plus rapidement possible. Pourquoi? Pour tout un tas de raisons liées à la sécurité, mais vous nous avez demandé des gains en efficacité. Il s'agit d'une augmentation de revenus d'environ 2 000 \$ pour les camionneurs parce qu'on élimine les journaux de bord en papier qu'ils devraient remplir, le suivi de ces documents papier et le travail administratif connexe. Ils peuvent réaliser des gains en efficacité d'environ 2 000 \$ par année grâce au temps dont ils disposent pour toucher un revenu supplémentaire. C'est quelque chose d'important pour la sécurité. C'est aussi quelque chose d'important pour les petites entreprises.

En ce qui concerne l'infrastructure nécessaire pour réduire les problèmes réglementaires, si on élargissait la route 185 entre le Nouveau-Brunswick et le Québec et que nous investissions dans cette région, les entreprises de camionnage pourraient utiliser un équipement de camionnage plus efficace entre les Maritimes, le Québec et l'Ontario. C'est quelque chose d'important pour les petites entreprises, que l'on ait recours aux services des entreprises de camionnage ou qu'on en soit une.

Pour ce qui est de la taxe sur le carbone et des sommes amassées après le 1^{er} avril grâce à la taxe sur le diesel, nous voudrions que tout le monde envisage de réinvestir ces taxes dans notre industrie, au moyen d'améliorations de l'efficacité, d'un programme de camionnage écologique, afin que les petites entreprises puissent ajouter divers types de carénages, d'appareils aérodynamiques et de technologies relatives aux pneus et aux moteurs qui réduiront les émissions de gaz à effet de serre. Nous affirmons que, si nous devons faire quelque chose à l'égard de la taxe sur le carbone, nous devrions réinvestir dans les petites entreprises et créer un programme incitatif fondé sur les sommes versées par ces entreprises.

Une dernière chose concernant la taxe sur le carbone: il faut s'assurer que le registre du carbone ne deviendra pas un fardeau administratif pour les petites entreprises. Assurons-nous qu'il est le plus efficace possible.

• (0855)

Pour ce qui est des aspects devant faire l'objet d'une modernisation législative et réglementaire, voici un problème pour l'ARC. Un certain nombre d'entreprises et de chauffeurs se classent de façon erronée dans la catégorie des petites entreprises, que nous désignons par le terme « Conducteur inc. » L'ARC classe ces activités dans la catégorie des entreprises de services personnels. Nous croyons que le gouvernement fédéral perd des milliards de dollars en recettes fiscales. Nous considérons également cette situation comme étant très inéquitable pour les petites entreprises légitimes. Ces entreprises prennent des risques. Les risques s'assortissent de l'avantage associé au système fiscal, car vous absorbez le risque. S'il y a des cas où des entreprises et des chauffeurs se classent dans la mauvaise catégorie sans prendre de risque, nous devons rendre les règles du jeu équitables et faire appliquer la loi à cet égard.

En ce qui a trait à la pénurie de camionneurs, nous voudrions qu'un programme d'employeurs dignes de confiance soit créé. Actuellement, au Canada, nous connaissons une grave pénurie de chauffeurs, et des personnes — comme les représentants d'entreprises ici présents aujourd'hui — ont de la difficulté à trouver des entreprises de camionnage disposées à transporter du fret. Actuellement, nous ne pouvons pas utiliser le système d'immigration comme le peuvent d'autres secteurs. Les camionneurs ne sont pas admissibles. Nous voudrions que soit créé un programme pilote qui nous permettrait de faire venir et d'employer des gens de l'étranger, de façon non pas temporaire, mais permanente, c'est-à-dire qu'ils

deviendraient des Canadiens, trimeraient dur au sein de notre industrie et fonderaient des familles. Nous avons besoin des gens. Nous voulons travailler avec vous pour apporter ce changement.

Essentiellement, c'est ce qui, nous le croyons, doit être fait en ce qui concerne le dossier de l'immigration: adopter un point de vue différent. Les temps ont changé; nous sommes en 2019, et nous croyons que nous exerçons une profession, un métier spécialisé. Selon la définition qui prévaut depuis toujours, ce n'est pas le cas, et ce problème doit être corrigé.

En ce qui concerne les programmes actuellement offerts, comme le Programme des travailleurs étrangers temporaires, vous pourriez mettre en oeuvre dans notre secteur des projets pilotes administratifs que nous voudrions voir être déployés et qui seraient très bons pour les petites entreprises. En ce moment, le système est encombrant, d'un point de vue administratif. Nous croyons qu'il existe des moyens de rectifier la situation.

Je ne ferai que compléter ma déclaration en ajoutant quelque chose que j'avais omis d'inclure, concernant le projet pilote d'immigration en région rurale et nordique pour les camionneurs. Eh bien, il s'adresse à tout le monde, mais il inclut les camionneurs. Cette annonce a été la bienvenue. Nous voudrions voir la situation évoluer à partir de là. Nous croyons que ce projet pilote portera ses fruits. S'il est une réussite, nous devons retirer le mot « pilote » et permettre à toutes les municipalités de partout au Canada de participer au sein de ce secteur afin que — encore une fois — nous puissions avoir accès à la main-d'oeuvre.

Merci beaucoup. Je répondrai volontiers à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur.

Nous allons passer à Kevin Freeborn, de Freeborn and Associates.

Vous disposez de sept minutes, monsieur.

M. Kevin Freeborn (président, Food Safety Market, Freeborn and Associates inc.): Merci d'avoir invité Freeborn & Associates Inc. à participer à l'étude du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie concernant les répercussions du cadre réglementaire canadien sur les petites entreprises.

Nous sommes dans les affaires depuis 1997. Nous sommes une équipe qui travaille dans l'environnement de la haute technologie et qui crée du matériel éducatif pour la formation et l'accréditation des manipulateurs d'aliments. Nous avons pour mission d'aider les concessionnaires alimentaires à servir des aliments sains à leurs clients. Notre objectif est de favoriser l'adoption d'une culture axée sur la salubrité alimentaire à tous les endroits où de la nourriture est préparée et consommée. Ces cibles à l'esprit, nous fournissons des outils de formation interactifs pour sensibiliser les gens à tous les échelons de l'organisation, de ceux qui gèrent les services de restauration à ceux qui préparent et servent la nourriture.

En guise d'introduction, nous voudrions dire que nous sommes reconnaissants de la possibilité d'aborder les répercussions de la réglementation sur les petites entreprises. Je parlerai en détail de notre expérience en ce qui a trait au mandat du Comité. Je décrirai brièvement la situation actuelle et les exigences relatives à la reconnaissance de l'accréditation des manipulateurs d'aliments, puis j'aborderai les possibilités de faire des gains en efficacité et de réduire les coûts, de même que l'harmonisation des normes provinciales, territoriales et internationales. Je proposerai également une amélioration au chapitre du processus d'accès au marché.

Actuellement, dans presque toutes les administrations du Canada, l'accréditation des manipulateurs d'aliments est réglementée par les lois provinciales ou territoriales. Pour qu'une entreprise puisse élaborer un programme de formation et d'accréditation reconnu à l'échelle nationale, elle doit le présenter à chaque administration à des fins d'approbation. Même si toutes les autorités sanitaires qui examinent les demandes suivent un document intitulé *National Guidelines for Food Safety Training Programs in the Food Retail and Food Service Sector*, il existe de petites différences entre chaque administration.

Ces examens sont souvent effectués par des inspecteurs-hygiénistes, aussi appelés des agents en hygiène de l'environnement, lesquels sont investis de nombreuses responsabilités quotidiennes à l'égard de la protection de la santé publique. Une fois qu'un programme est approuvé, il est affiché sur le site Web de chaque administration, de sorte que l'entreprise puisse vérifier sa crédibilité. Nous disons à un client que notre programme a été approuvé en l'orientant vers une liste présentée sur le site Web de chaque administration. Les programmes reconnus y sont affichés. Il importe également de souligner que nous travaillons avec d'excellentes personnes tout au long du processus d'approbation. Ce sont des personnes réfléchies et attentionnées qui travaillent de leur mieux dans les limites de leurs fonctions.

Concernant certains gains en efficacité possibles, le fait que toutes les administrations doivent examiner ces programmes représente beaucoup de chevauchement d'efforts. Il y a une possibilité de réduire considérablement le chevauchement en centralisant le processus d'examen. Actuellement, l'examen des programmes peut prendre jusqu'à un an. Les gains en efficacité peuvent réduire la durée du processus d'approbation à quelques semaines. Si ce processus était simplifié, les entreprises de service alimentaire disposeraient d'un accès plus rapide à des ressources nationales de pointe offrant de la formation et une accréditation en matière de salubrité alimentaire. Elles auraient également accès à des ressources plus à jour; plus nous actualisons souvent ces ressources, plus elles seront à jour. Le fait de disposer de meilleures ressources permet de gérer les risques pour les entreprises et réduit la probabilité de maladie d'origine alimentaire pour le public.

Concernant certaines possibilités de réduction des coûts, les coûts pour les entreprises seraient réduits si on exigeait la préparation d'une seule demande d'approbation, au lieu de la procédure actuelle consistant à présenter une demande auprès de chaque administration. Il y a également le coût pour les contribuables, qui serait réduit considérablement si le chevauchement des efforts dans chaque administration était éliminé, ce qui libérerait des ressources en santé publique, qu'on pourrait réaffecter aux responsabilités fondamentales. Le coût pour les entreprises, en ce qui a trait aux pertes de revenus pendant que les programmes sont en attente d'approbation, serait réduit considérablement.

Relativement à l'harmonisation des normes provinciales, territoriales et internationales, des critères sont établis concernant les pratiques requises aux fins de la salubrité des aliments. Ils sont tous fondés sur des données scientifiques reconnues. Cela signifie que ce qui est enseigné peut être uniforme dans toutes les administrations, car elles se fient aux données scientifiques reconnues.

Comme nous disposons déjà de lignes directrices nationales régissant les programmes de formation sur la salubrité des aliments et qu'elles sont généralement acceptables aux yeux de toutes les administrations, les différences entre les critères des administrations sont presque toujours de nature très mineure. Si toutes les administrations s'entendaient sur un ensemble de critères identiques,

les programmes pourraient être harmonisés à l'échelle nationale. Il serait également bon d'envisager l'harmonisation de nos normes nationales avec celles d'autres pays, car cela ouvrirait la voie aux exportations de programmes de formation du Canada vers l'étranger.

• (0900)

L'industrie de la restauration et du tourisme réceptif requiert que les travailleurs se déplacent dans diverses administrations, et les étudiants des programmes culinaires parcourent l'ensemble du pays afin de trouver du travail. Les provinces et les territoires profitent de l'harmonisation des normes pour attirer ces ressources humaines dont ils ont tant besoin.

J'ai des suggestions à faire pour qu'on puisse améliorer le processus d'accès au marché. Nous devrions harmoniser les exigences en matière de salubrité alimentaire entre les provinces et les territoires afin de créer un ensemble de critères nationaux sans écarts entre les administrations. Nous devrions examiner les normes internationales afin d'harmoniser les critères du Canada avec elles, puisqu'elles sont toutes fondées sur des données scientifiques. Nous devrions créer un organisme national qui pourra, de façon indépendante, examiner les programmes et accréditer ceux qui répondent à ces normes nationales. Cet organisme n'offrirait pas de programme de formation sur la salubrité des aliments et ne ferait pas la promotion de tels programmes, alors il resterait objectif dans son processus d'examen. Enfin, nous devrions établir un processus d'examen simplifié qui réduirait le délai de mise sur le marché des programmes qui répondent aux normes requises.

Merci d'avoir écouté mes commentaires.

• (0905)

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons passer à Jane Abballe.

Mme Jane Abballe (propriétaire, La Cultura Salumi inc.):
Bonjour, mesdames et messieurs.

Avant de commencer, je voudrais souligner que je m'adresse à vous dans une langue seconde et vous demander de faire preuve d'indulgence à mon égard au cas où je commettrais des erreurs.

Je représente La Cultura Salumi Inc., une entreprise de Belleville, en Ontario. Le mot « salumi » signifie « viandes vieilles à sec », en italien. La Cultura Salumi Inc. est une usine de vieillissement à sec de viandes où nous utilisons des systèmes spécialisés importés d'Italie pour vieillir à sec la viande de façon naturelle. Nous fabriquons des produits de grande qualité, uniquement grâce au contrôle de la température et de l'humidité. Nous n'injectons rien dans la viande. Nous ne mettons pas de viande en saumure. Nous ne cuisons pas la viande ni ne la salons à sec à des températures élevées. Nous avons recours à une méthode artisanale pour vieillir à sec la bresaola, le prosciutto, le salami, etc.

Nous avons démarré La Cultura Salumi en 2012, mais, auparavant, mon époux a cumulé 30 années d'expérience dans l'industrie de la viande et a voyagé partout en Europe afin d'effectuer des recherches et de comprendre comment fabriquer des produits de charcuterie de grande qualité.

Notre produit principal est la bresaola. Nous en faisons au bœuf, au buffle d'Inde et à la dinde. La bresaola est un morceau de bœuf salé et séché à l'air selon un long processus de vieillissement. Ce met provient de la région de la Valteline, dans le Nord de l'Italie. Toute la région se consacre à la fabrication de bresaola, le produit spécialisé fait à partir de bœuf.

On dénombre plus de 30 grands producteurs, et le plus important est JBS, qui est aussi l'un des plus importants transformateurs au monde. Cette entreprise a acheté dans la Valteline une usine appelée Rigamonti, où on produit 125 000 kilos de bresaola de bœuf par semaine. Toutefois, le problème tient au fait qu'il y a plus d'une centaine d'années, quand les Italiens ont commencé à fabriquer de la bresaola, il y avait assez de viande dans le pays pour approvisionner les producteurs. Cependant, depuis maintenant 40 ans, le marché européen a connu une croissance si importante que l'Italie n'a plus assez de bœuf pour répondre à la demande de bresaola au bœuf. Le pays importe maintenant son bœuf de l'Amérique du Sud et de l'Afrique afin de répondre à la demande.

Nous savions que le Canada produit beaucoup de bœuf et qu'il offre un large éventail de bœuf de qualité. Voilà pourquoi nous avons décidé de fabriquer ce produit au Canada et de le faire uniquement avec du bœuf canadien et américain de grande qualité. Le marché de la bresaola au bœuf prend de l'ampleur pour des raisons de religion et de santé; il s'agit d'un produit de plus en plus populaire sur les marchés halal et kascher ainsi que chez les gens qui ne mangent pas de porc.

Je voudrais maintenant dire quelques mots au sujet des défis liés au porc que nous avons constatés au Canada. Afin de pouvoir produire des salumi de porc de grande qualité comme on le fait en Italie et en Espagne, il faut que les porcs soient âgés d'au moins 12 mois. Quand nous avons démarré notre entreprise de salage à sec, nous collaborions étroitement avec Conestoga Meats, à Kitchener, en Ontario. Les propriétaires de l'entreprise sont un groupe d'agriculteurs travaillant en coopérative. Comme mon époux, Frank, faisait autrefois affaire avec Conestoga dans le cadre des activités de son entreprise précédente, les propriétaires ont accepté avec plaisir de procéder à un essai pour nous. Ils ont tenté d'élever les porcs jusqu'à 12 mois, mais les animaux ont commencé à mourir vers l'âge de neuf mois. Ce phénomène était dû au fait qu'au Canada, les porcs sont modifiés; ils n'ont pas la charpente pour atteindre un poids important. Nous avons découvert un autre problème tenant au fait qu'en Amérique du Nord, tous les abattoirs sont dotés de chaînes d'abattage ne convenant qu'aux petits porcs âgés d'environ six mois. La viande provenant d'un porc âgé de six mois n'est pas de la meilleure qualité pour la fabrication de produits vieillis à sec haut de gamme, comme on le fait en Italie et en Espagne. Il nous faut des animaux âgés de 12 mois afin que la viande soit ferme et qu'elle contienne moins d'humidité aux fins du vieillissement à sec.

Après avoir cherché partout au Canada et aux États-Unis des porcs âgés de 12 mois, nous n'avons pu en trouver nulle part. Afin de nous en tenir à notre passion pour la fabrication exclusive de produits de porc vieillis de grande qualité, nous avons commencé à importer du porc congelé de l'Autriche et de l'Espagne, et toute la viande provient de porcs âgés d'au moins 12 mois.

Par ailleurs, je voudrais porter à votre attention le fait que, compte tenu de la norme très élevée de qualité que nous respectons à notre usine, nous ne pouvons pas expédier et vendre nos produits partout au Canada parce que notre usine est inspectée à l'échelon provincial.

● (0910)

Je reçois beaucoup d'appels téléphoniques et de courriels de représentants d'entreprises de partout au pays me demandant s'ils peuvent acheter nos produits. Même un propriétaire de cinq casinos et restaurants de la région de Calgary m'a demandé pourquoi les Albertains ne peuvent pas manger de produits faits en Ontario. À nos yeux, cette question est très importante. Il est illogique que le Canada compte deux échelons d'inspection, soit les échelons provincial et fédéral. Aux États-Unis, par exemple, pour le marché

américain, il n'y a que l'USDA qui effectue les inspections dans tous les États.

En outre, nous voudrions utiliser la vieille méthode artisanale italienne pour fabriquer la bresaola. Quand nous avons posé des questions à ce sujet à nos inspecteurs de viandes, ils nous ont dit d'appeler les responsables, à Guelph, et de mener une étude de validation, laquelle coûtera environ 30 ou 50 000 \$, et rien ne garantit que notre méthode sera approuvée. Au titre de la réglementation en vigueur, nous envoyons des échantillons de tous les lots que nous fabriquons au laboratoire de Toronto à des fins de vérification pour la détection de la salmonelle, d'E. coli et d'autres bactéries. Il est difficile de comprendre pourquoi nous ne pouvons pas faire de petits lots d'essai sans agents de conservation, qui sont meilleurs pour la santé, et faire vérifier chacun de ces lots au laboratoire afin de prouver qu'ils sont salubres. Cela coûterait beaucoup moins cher.

Je vous suis reconnaissante de la possibilité de prendre la parole devant le Comité. Nous espérons que des changements positifs seront apportés dans un avenir rapproché.

Le président: Diakuj.

Nous allons passer directement aux questions, en commençant par M. Baylis.

Vous disposez de sept minutes, monsieur.

M. Frank Baylis (Pierrefonds—Dollard, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci, tout le monde, de votre présence. Je vous suis reconnaissant du temps que vous nous accordez.

Monsieur Laskowski, je voudrais commencer par vous.

J'ai trouvé intéressant le fait que vous avez mentionné que l'utilisation des technologies, et plus particulièrement les journaux de bord électroniques, est un domaine où il faudrait faire des gains en efficacité. Je voudrais que vous nous donniez un peu plus de détails au sujet des améliorations que vous voudriez voir apportées.

M. Stephen Laskowski: Depuis le mois de décembre 2017, les États-Unis éliminent graduellement le recours aux journaux de bord en papier, et leur élimination sera complète à la fin de cette année. Ces journaux de bord énoncent les règles concernant les heures de service d'un chauffeur et de l'entreprise. Je pense qu'il importe de toujours reconnaître le fait qu'une entreprise assume une certaine responsabilité; ce n'est pas que le chauffeur.

De notre point de vue, le fait d'utiliser des registres en papier pour gouverner un système qui est très important parce qu'il permet de gérer la fatigue des chauffeurs, et le fait de s'en remettre à un support papier, qui est beaucoup plus susceptible de faire l'objet de falsification... Le temps est venu d'apporter un changement.

Ce que nous demandons — et le ministre Garneau dirige cette initiative —, c'est que la règle finale soit publiée dès que possible dans la *Gazette du Canada* et qu'elle entre en vigueur le plus rapidement possible. Ce pourrait être dans aussi peu qu'un an.

Voilà le changement que nous voudrions voir apporté. Je pense qu'il présente des avantages exceptionnels pour la sécurité publique. Comme je l'ai mentionné, d'importants gains en efficacité peuvent être réalisés, surtout pour les petites entreprises, et c'est ce dont nous parlons.

M. Frank Baylis: Alors, je pourrais dire que c'est comme un règlement, un règlement sur la sécurité. Il vous plaît, mais vous affirmez qu'il faut avoir recours aux nouvelles technologies afin de faciliter son utilisation, tout en augmentant la sécurité?

M. Stephen Laskowski: C'est exact.

Il est question des petites entreprises, mais, d'un point de vue gouvernemental et provincial, ce changement fera réaliser aux provinces des économies de coût liées à l'application de la loi. Cette règle ne présente que des avantages, rien d'autre.

M. Frank Baylis: Alors, tout le monde y gagnerait du point de vue de la sécurité, et cela profiterait aux gens qui veulent respecter les règles en la matière. Dans ce cas, tout le monde sera gagnant grâce à l'utilisation des technologies.

M. Stephen Laskowski: C'est exact, et tout le monde y gagnerait. Ajoutez un gain de plus pour le gouvernement, car l'adoption de ces technologies apportera des gains en efficacité.

M. Frank Baylis: Alors, qui y gagnerait? Voulez-vous dire les trois...

M. Stephen Laskowski: Les gouvernements provinciaux. Il s'agit d'un règlement fédéral, mais les provinces le font appliquer. Alors, lorsque vous conduisez sur une route, une autoroute de la série 400, vous voyez ce que nous appelons des balances, des installations d'application de la loi, où travaillent des fonctionnaires provinciaux. Comme les journaux de bord sont en papier, c'est une tâche difficile à accomplir au bord de la route. Ces agents sont hautement qualifiés, mais la tâche est difficile. À l'aide de moyens électroniques, elle ne l'est pas. La seule autre différence qu'il y aurait — une petite nuance — tiendrait au fait que nous demandons au gouvernement fédéral de s'éloigner un peu de la règle américaine et de permettre la certification par une tierce partie. Ainsi, ces appareils électroniques seraient protégés contre les falsifications. Ils seraient remis à une tierce partie qui s'assurerait qu'on ne peut pas trafiquer les données, et c'est ce que nous voulons.

● (0915)

M. Frank Baylis: C'est un sujet intéressant. Vous nous avez donné un excellent exemple concernant l'industrie du camionnage, mais je me demande si nous devrions envisager ce changement dans tous les types d'industries, afin que nous puissions conserver la réglementation, mais utiliser la technologie pour qu'il soit plus facile de la respecter, rendre son application plus sécuritaire et l'améliorer. Est-ce que j'interprète bien vos propos?

M. Stephen Laskowski: C'est exactement notre philosophie. Je pense que, si nous examinons l'adoption d'un règlement et la réglementation tout court, les meilleures dispositions réglementaires sont celles que l'on respecte et que l'on fait appliquer. Le passage à un environnement électronique permet un degré de conformité plus généralisé et, dans ce cas-ci, permet également au milieu de l'application de la loi de faire appliquer les règles et de s'assurer que la sécurité publique est à son maximum pour toutes les entreprises de camionnage et tous les chauffeurs.

M. Frank Baylis: C'est un très bon argument. Je suis certain que nos analystes le consigneront.

L'autre question que je veux aborder avec vous, c'est la notion d'un programme pilote. Vous en avez mentionné un qui sera mis en oeuvre, je pense dans le Nord. Où est-ce?

M. Stephen Laskowski: Oui, le programme pilote nordique a été annoncé, je crois, il y a deux ou trois semaines. Je suppose qu'un certain nombre de municipalités pourront y participer. Ainsi, les industries qui n'ont actuellement pas accès à l'immigration pourraient essentiellement participer à l'échelon local.

M. Frank Baylis: Les programmes pilotes sont un autre des domaines que nous étudions. On les appelle également des bancs d'essai. C'est lorsque nous avons un règlement en place, mais que

beaucoup d'éléments sont nouveaux et ont changé, de sorte que les gens veulent essayer autre chose, alors ils disent: « Mettons-le au banc d'essai » — comme ils appellent cela —, ou bien: « Faisons-en un programme pilote et mettons-le à l'essai. » Théoriquement, s'il fonctionne — et vous l'avez mentionné, et j'aimerais bien obtenir vos réflexions à ce sujet —, on retire le mot « pilote ». Est-ce exact?

M. Stephen Laskowski: Tout d'abord, je vais vous voler l'expression « banc d'essai ». Je ne l'avais pas encore entendue, alors je vais l'utiliser.

Tout à fait. Du point de vue de l'industrie, la situation idéale est toujours: « Passons de zéro à... sautons l'étape du projet pilote. » Mais nous comprenons les gouvernements, et nous devons nous assurer qu'il n'y a aucune conséquence inattendue. Je n'en vois aucune, dans ce cas-ci, mais nous comprenons le rôle du gouvernement et la nécessité de peut-être, parfois, marcher avant de courir, mais c'est effectivement le cas. Nous connaissons une grave pénurie de chauffeurs, et le système actuel...

Je vais revenir un peu en arrière. On nous presse toujours de tout dire en moins de six minutes.

En effet, l'Alliance canadienne du camionnage et ses membres examinent la population canadienne actuelle afin de trouver des moyens d'attirer des jeunes et diverses personnes vers l'industrie et de les mettre au travail. C'est difficile, surtout dans le cas des activités de camionnage de longue distance. Pour ce qui est de passer à la prochaine étape, en effet, nous devons sortir un peu des sentiers battus, ce que font les gouvernements, selon moi, et nous devons continuer à évoluer.

Dimanche ou lundi matin — je crois —, j'ai vu une annonce concernant un autre projet pilote semblable dans le cadre duquel — si mon souvenir est bon — des travailleurs en garderie pourraient venir au pays.

L'industrie du camionnage fait bouger l'économie canadienne. Nous subissons une grave pénurie de chauffeurs, et nous avons besoin d'y remédier rapidement.

M. Frank Baylis: Et ce projet pilote...

Désolé, j'ai dépassé le temps qui m'était alloué. Merci, monsieur le président.

Le président: Vous êtes très coopératif. Merci.

Nous allons passer à M. Lloyd.

Vous disposez de sept minutes.

M. Dane Lloyd (Sturgeon River—Parkland, PCC): Je remercie nos témoins qui se sont présentés aujourd'hui. Je suis toujours ravi d'avoir des nouvelles de nos petites entreprises et de nos associations et de connaître leurs problèmes, mais aussi certaines des choses positives qu'elles font dans notre région.

Ma première question s'adresse à M. Laskowski. Mon beau-père est un camionneur. Je viens d'une famille de camionneurs. Quand j'entends parler des journaux de bord électroniques, je pense assurément, surtout dans le contexte de la tragédie d'Humboldt, que nous considérons ces appareils comme une nécessité qui permettra d'empêcher de mauvais acteurs de causer de terribles événements.

Certains camionneurs que je connais ont soulevé des préoccupations au sujet du manque de flexibilité. Je me demande si, dans le cadre des consultations sur la mise en œuvre des journaux de bord électroniques, nous tenons compte de la sécurité des camionneurs quand, disons, ils sont à 15 minutes de distance de leur domicile et qu'ils arrivent à la fin de leurs 13 heures de conduite. Tenons-nous compte de ces situations?

• (0920)

M. Stephen Laskowski: La réponse courte est « oui ». La réponse que je donne à tout le monde, y compris aux chauffeurs et aux entreprises qui posent des questions — et ce sont des questions légitimes — c'est que, tout ce que font les journaux de bord électroniques, c'est faire passer les lois qui sont actuellement en vigueur d'un support papier à un support électronique. Il y a toujours une certaine souplesse du point de vue de l'application, quand on examine les données.

Je dirais aussi brièvement que, si les camionneurs ont tendance à dire: « J'avais besoin de cette heure supplémentaire ce jour-là », mais qu'on dirait toujours qu'ils ont besoin de cette heure supplémentaire tous les jours, c'est non pas de la souplesse, mais de la non-conformité. Si vous êtes pris dans une tempête de neige, ce ne sera pas problématique. Les vérificateurs le remarquent. Un système a été mis en place à cette fin. S'il y a eu un gros accident sur la 401, vous l'inscrivez dans votre journal de bord. Des systèmes sont en place pour qu'on puisse faire face à ces situations, alors je ne qualifierais pas les règles que nous devons respecter d'exagérément rigoureuses. Un système a été mis en place afin que l'on puisse faire face à ces situations.

M. Dane Lloyd: Affirmez-vous que nous avons tenu compte de toutes les situations possibles imaginables qui pourraient causer des problèmes? En outre, êtes-vous en train de dire que, dans le cadre des consultations, le gouvernement vous a assuré qu'il allait tenir compte de toutes ces situations en permettant une certaine souplesse?

M. Stephen Laskowski: Absolument. C'est le cas aujourd'hui, et ce le sera dans un environnement électronique.

M. Dane Lloyd: C'est très bon de l'entendre.

Vous n'avez pas mentionné ce point, mais vous avez un peu évoqué la taxe sur le carbone. Je veux aborder un autre sujet. Je viens d'une famille de camionneurs, et vous savez que, très souvent, les camionneurs des petites entreprises, surtout ceux qui exploitent leurs propres camions, ne peuvent pas vraiment refiler tous les coûts à leurs clients. La taxe sur le carbone est une chose, mais le gouvernement est aussi en train d'adopter une norme sur les carburants propres. Cette norme fait actuellement l'objet de consultations, mais le gouvernement envisage la possibilité de hausser le prix du carburant de 5 à 10 %. Si ces coûts ne peuvent pas être refilés aux consommateurs, vos intervenants devront les assumer.

Quelles sont vos réflexions sur la norme relative aux carburants propres?

M. Stephen Laskowski: Le camionnage est un milieu hyper-concurrentiel, simplement pour que tout le monde comprenne.

Le ratio d'exploitation d'un chemin de fer de catégorie 1 s'établit habituellement à environ 0,70. Ce serait une mauvaise journée pour le chemin de fer. Les ratios sont habituellement inférieurs à cela. Dans le milieu du camionnage, un ratio de 0,95 a toujours été une bonne moyenne, pour répondre à votre question, alors nous sommes en concurrence pour des sous noirs. L'obligation de respecter la Loi sur la concurrence constitue un défi important pour les petites et les

grandes entreprises de camionnage au moment où elles font affaire avec leurs clients.

M. Dane Lloyd: Si la norme sur les carburants propres est mise en œuvre et qu'elle fait augmenter le coût de 5 % à 10 %, cette augmentation mènera-t-elle beaucoup de petites entreprises à la faillite?

M. Stephen Laskowski: Cela représentera un défi important dans la chaîne d'approvisionnement. Le problème que pose cette norme, particulièrement pour répondre à votre question... Actuellement, l'industrie du camionnage n'a aucune solution de rechange au diesel. Ce n'est pas que nous tenions à utiliser du diesel. Nous n'avons pas d'autres choix. Actuellement, il n'y a aucune capacité d'infrastructure à l'échelle de l'Amérique du Nord pour un autre carburant qui permettrait à un camionneur de longue distance de mener ses activités.

M. Dane Lloyd: Même si nous trouvions un nouveau carburant qui pourrait être rentable, il faudrait des années avant que l'industrie s'adapte.

M. Stephen Laskowski: Exact. Nos problèmes et nos préoccupations en ce qui a trait au prix du diesel par rapport à autre chose sont... Dans ce monde qui est très axé sur les politiques publiques, on dirait: « Je vais fixer ce prix plus haut afin de vous inciter à utiliser cet autre carburant. »

M. Dane Lloyd: Mais rien ne vous est offert.

M. Stephen Laskowski: Exact.

M. Dane Lloyd: Ma prochaine question s'adresse à Mme Abballe. J'ai eu le plaisir de visiter vos installations. Votre époux me les a fait visiter il n'y a pas très longtemps. Je suis ravi de voir la représentante d'une petite à moyenne entreprise. Je pense que vous avez environ six employés et beaucoup de processus automatisés. Vous investissez, et c'est beau à voir.

Toutefois, votre témoignage soulève beaucoup de questions au sujet du fait que le Canada n'est vraiment pas concurrentiel de nombreux égards. Pourriez-vous nous donner d'autres détails au sujet des nouveaux types de viandes? Je crois que vous avez mentionné la bresaola. Le gouvernement vous demande-t-il de verser une somme supplémentaire supérieure à 20 000 \$ afin que vous puissiez l'envoyer à l'installation...

Mme Jane Abballe: Si nous voulons la faire approuver, si nous voulons la rendre plus saine et ne pas utiliser d'agents de conservation.

M. Dane Lloyd: Utilisez-vous des nitrates dans vos installations?

Mme Jane Abballe: Nous en utilisons actuellement. La réglementation nous oblige à le faire.

• (0925)

M. Dane Lloyd: Pourquoi êtes-vous obligés de la soumettre au processus de contrôle?

Mme Jane Abballe: Nous savons qu'en Italie, on fabrique ce produit depuis plus de 100 ans. Autrefois, les Italiens en fabriquaient. Maintenant, ils doivent utiliser des nitrates. Nous connaissons quelques entreprises, en Italie, qui n'utilisent pas d'agents de conservation et qui font d'excellents produits, alors ils sont bien meilleurs pour la santé.

M. Dane Lloyd: Affirmez-vous que nous ne pouvons pas obtenir ces excellents produits au Canada à cause de la réglementation?

Mme Jane Abballe: Pas encore, non.

M. Dane Lloyd: Vous affirmez que les porcs du Canada sont généralement abattus lorsqu'ils atteignent l'âge de six mois et que, pourtant, en Europe, les porcs sont élevés jusqu'à l'âge de 12 mois, ce qui donne une viande bien meilleure, d'une qualité supérieure qui convient à vos produits. Quelle est la différence en Europe, et pourquoi la situation est-elle aussi différente ici par rapport à là-bas? Pourriez-vous nous donner d'autres détails?

Mme Jane Abballe: Je ne suis pas certaine de connaître les raisons, mais, en Italie, en Espagne et en Autriche, les porcs sont élevés jusqu'à l'âge de 12 mois. Et ils sont gros.

M. Dane Lloyd: Importez-vous beaucoup de vos porcs de l'Europe?

Mme Jane Abballe: Oui, nous en importons beaucoup, mais pas tous, car nous utilisons du porc canadien pour la fabrication de produits bon marché, comme le salami, mais nous utilisons du porc ibérique, par exemple, provenant de l'Espagne, pour la fabrication de salami. Il s'agit d'un porc complètement différent avec lequel travailler.

M. Dane Lloyd: Merci infiniment.

Le président: Nous allons passer à M. Masse.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Merci, monsieur le président, et je vous remercie tous de votre présence aujourd'hui.

M. Laskowski, vous avez mentionné le pont Gordie-Howe. J'ai participé à ma première séance publique à ce sujet en 1997...

Des voix: Ha, ha!

M. Brian Masse: ... à l'école publique Malborough. C'est un projet de longue date, et beaucoup de progrès ont été accomplis.

L'un des aspects que je veux aborder, c'est le fait qu'on travaillera sur certains nouveaux éléments procéduraux pour le pont. Pouvez-vous faire la distinction entre les petites et moyennes entreprises de camionnage et les camionneurs indépendants et ce à quoi ils font face aux passages frontaliers, par rapport à certaines des grandes sociétés, comme Chrysler, General Motors et Ford, qui obtiennent un service exemplaire aux fins de la livraison juste à temps? Elles obtiennent ce service parce qu'elles disposent du personnel et des processus nécessaires pour profiter du dédouanement préalable au contrôle et d'une série de choses qui coûtent beaucoup plus cher à une petite ou moyenne entreprise.

Pouvez-vous faire la distinction entre les deux et peut-être parler de ce dont d'autres passages frontaliers pourraient avoir besoin pour mieux faciliter la tâche aux petites et moyennes entreprises de camionnage qui ne bénéficient pas du même avantage?

M. Stephen Laskowski: Je répondrai ainsi: en raison de sa nature, la frontière a assurément changé la façon dont les entreprises de camionnage font des affaires. En ce qui concerne les exigences en matière de sécurité et les inspections alimentaires, la situation devient beaucoup plus complexe. Ces exigences ont forcé les petites et les grandes entreprises à s'adapter. Je dirais que la question concerne maintenant moins la taille et plus le choix de l'espace qu'on occupe sur le marché. Certaines entreprises ont abandonné les activités commerciales transfrontalières en raison de cette complexification et sont retournées au marché intérieur seulement, alors, oui, c'est difficile.

Pour ce qui est de la structure du pont, en soi, nous sommes très enthousiastes. Le personnel travaillant au pont Gordie-Howe et les organismes gouvernementaux — parce qu'il y en a plusieurs — ont tendu la main à l'industrie du camionnage pour savoir comment construire, desservir et concevoir des centres commerciaux dans la

structure même afin de mieux répondre aux besoins du camionnage et du commerce. Nous sommes très emballés par cette perspective.

M. Brian Masse: Oui. Les choses bougent réellement à cet égard. De fait, la chambre de commerce de Windsor et du district et le programme de logistique de l'institut du camionnage de l'Université de Windsor étudient la possibilité d'établir un carrefour et d'offrir d'autres services. Ils ont récemment mérité beaucoup d'éloges parce qu'ils ont rassemblé des gens, même seulement pour tenter de s'informer au sujet de certaines pratiques exemplaires.

Je veux changer un peu de sujet et rester avec vous, parce que c'est très important. Vous avez mentionné la dotation en personnel pour l'industrie du camionnage et l'immigration. Je me rappelle qu'en 2002, quand j'étais à l'ambassade canadienne, Raymond Chrétien était l'ambassadeur au moment où les États-Unis ont proposé pour la première fois l'instauration du programme US-VISIT. Les Américains avaient décidé que trois groupes de Canadiens qui étaient nés dans des pays différents seraient distingués et contrôlés différemment.

J'ai immédiatement protesté contre cette mesure, car je viens d'une collectivité frontalière où des avocats et des comptables traversent la frontière tous les jours pour aller à Detroit. Des médecins et des membres du personnel infirmier — jusqu'à 10 000 professionnels de la santé par jour — traversent la frontière pour aller sauver des vies américaines à Detroit. Ces personnes sont maintenant vues comme un groupe de Canadiens qui sont nés ailleurs, même si cela fait 30 ou 40 ans, et qui sont maintenant contrôlés différemment aux États-Unis lorsqu'ils se rendent dans ce pays. Aucun de nos premiers ministres ne s'est encore opposé à cette pratique.

La question que je vous pose, toutefois, est la suivante: si une nouvelle force doit intervenir, avec laquelle je suppose que nous devons travailler au sujet des contrôles aux passages frontaliers, êtes-vous préoccupé? Encore une fois, il s'agit d'une politique qui — je peux vous l'affirmer — causera toutes sortes de problèmes à ces Canadiens à la frontière, à divers moments, uniquement selon le pays d'origine de la personne, même s'il s'agit d'un citoyen canadien, et sans parler d'un immigrant ayant obtenu le droit d'établissement.

● (0930)

M. Stephen Laskowski: Pour répondre à la question, je pense que c'est parfois difficile et qu'il arrive que cette difficulté s'estompe. Il est question de politiques d'application de la loi et de gens — et j'insiste sur ce mot —, et des personnes différentes adoptent des approches différentes.

Je complimenterai les gouvernements fédéraux des deux côtés de la frontière parce qu'ils travaillent avec l'industrie. Je pense qu'on reconnaît que le commerce est important pour les deux pays, malgré ce qu'on voit parfois dans les journaux. Selon moi, vous êtes les mieux placés pour savoir que les collectivités frontalières comprennent l'importance de ce que signifie le Canada pour les États-Unis, et vice versa.

Nous surveillons ces situations et travaillons avec les responsables des ports locaux, et parfois avec Washington. Je crois qu'il y a toujours des problèmes, mais nous avons constaté que nous avons la capacité de travailler ensemble.

M. Brian Masse: J'avais une autre question à poser. Votre industrie a-t-elle connu des perturbations en conséquence de la légalisation de la marijuana récréative et tout cela? Je sais que, dans la cadre du processus, on a beaucoup sensibilisé les gens qui traversent la frontière des deux côtés, mais est-ce devenu problématique dans d'autres régions du pays? Par exemple, je sais qu'en Ontario, nous n'avons pas vu beaucoup de ces cas, mais, dans d'autres régions du pays, entre le Canada et les États-Unis, aux passages frontaliers, recevez-vous des indications selon lesquelles il s'agit d'un problème?

M. Stephen Laskowski: Nous surveillons la situation. Nous n'avons encore entendu parler de rien. En tant qu'industrie, nous avons des préoccupations, et nous allons continuer à surveiller cette situation. De façon générale, nous voudrions voir le dépistage obligatoire de drogue et d'alcool être instauré dans le cas de tous les camionneurs commerciaux circulant au Canada.

M. Brian Masse: Enfin, j'ai une autre question à poser sur l'accès au marché, du point de vue des prêts à faible taux d'intérêt consentis aux camionneurs, surtout les indépendants. Disposez-vous de programmes ou de comparatifs à cet égard? Souvent, ce dont j'entends un certain nombre de camionneurs indépendants parler, c'est le coût lié aux emprunts destinés à leur camion.

Je sais que la déduction pour amortissement est une chose pour laquelle Michael Chong, qui siège ici même au Comité, s'est battu pendant des années, et je pense que le Comité a produit son premier rapport à ce sujet en 2004. En outre, les prêts à faible taux d'intérêt pourraient être un moyen qui permettrait aux gens de lancer leur propre entreprise, s'ils avaient cette capacité.

M. Stephen Laskowski: Il ne s'agit pas d'une question sur laquelle l'Alliance s'est vraiment penchée. Nous connaissons actuellement nos propres difficultés liées au fait d'attirer des gens. Parfois, des transporteurs pourraient travailler avec des particuliers afin de tirer profit du marché et de travailler avec eux individuellement. Actuellement, le défi général consiste non pas à acheter les camions, mais plutôt à trouver des professionnels capables de les conduire.

M. Brian Masse: Oui.

Merci.

Le président: Nous allons maintenant passer à M. Longfield.

C'est votre tour.

M. Lloyd Longfield (Guelph, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie tout le monde de son témoignage. Nous avons entendu des déclarations très bien détaillées.

Je veux entendre l'avis de M. Freeborn, un diplômé de l'Université de Guelph; je dois commencer par là. Lors de la dernière séance, nous avons entendu le témoignage d'un représentant de NSF International. Il était question de la Loi sur la salubrité des aliments au Canada et plus particulièrement du fait de s'assurer que les gens sont au courant des changements afin qu'ils ne se fassent pas prendre lorsque les règles changent.

Avez-vous des préoccupations au sujet de la communication et de la mise en œuvre de textes comme la Loi sur la salubrité des aliments au Canada? Y a-t-il quelque chose que nous pouvons mieux faire à cet égard?

M. Kevin Freeborn: Je pense que la loi sur la salubrité des aliments porte principalement sur la transformation et la fabrication, alors que nous nous concentrons davantage sur le commerce de

détail et sur les ventes dans les restaurants. Cela dit, il semble s'agir davantage d'une approche nationale. Le défi auquel nous faisons face tient au fait que la réglementation des diverses administrations peut changer à tout moment, en réalité. Il est difficile de déterminer à quel moment ce changement aura lieu ou comment il se produira, sauf si, par hasard, vous êtes en communication avec une personne qui est au courant de la situation à cet égard. L'établissement d'un organisme national en tant que ressource unique à laquelle nous pourrions nous adresser dans le but de savoir où nous en sommes par rapport à la situation actuelle, ainsi qu'à une situation à venir proposée, serait fantastique pour les personnes dans notre situation.

● (0935)

M. Lloyd Longfield: Merci.

Vous parlez de la réglementation en vigueur au Canada relativement à la restauration et à la préparation, à la manipulation et au service des aliments ainsi que de la possibilité d'exporter une partie de cette formation. La feuille d'érable rouge qui figure sur tout ce qui est lié à l'alimentation est l'une de nos marques les plus puissantes. On dirait que nous avons une excellente occasion de donner et d'exporter des cours de formation. Pourriez-vous nous fournir un peu plus de renseignements à ce sujet?

M. Kevin Freeborn: Bien sûr. De fait, nous avons vu des programmes d'autres pays être approuvés au Canada, mais nous n'avons pas vraiment accès à de nombreuses ressources du point de vue de l'exportation vers d'autres pays.

Une chose qui serait vraiment utile en ce qui concerne la simplification des coûts et des formalités administratives serait l'établissement au Canada de normes qui reflètent celles d'autres pays. Nous pourrions obtenir une harmonisation uniforme de l'information au-delà de ces frontières. Il serait ainsi beaucoup plus facile de créer des programmes qui pourraient être exportés, au lieu de créer... Ce que nous envisageons, maintenant, serait la création d'un programme distinct pour chaque pays. Ce ne serait pas très rentable, et ce serait difficile à faire.

M. Lloyd Longfield: D'accord. Merci.

Quand j'ai parlé au propriétaire de l'un des restaurants de Guelph, il y a deux ou trois semaines, il faisait venir des chefs de l'Italie. Il me semble que, quand nous faisons venir des gens, il devrait y avoir un certain type d'accueil et d'intégration visant à les amener à respecter la réglementation canadienne. S'agit-il également de quelque chose que nous devons envisager, par le truchement de l'immigration?

M. Kevin Freeborn: Oui. De fait, nous travaillons avec beaucoup de bureaux de placement qui font venir de nouveaux Canadiens ou recyclent des Canadiens actuels. Ils utilisent notamment des programmes de formation nationaux en matière de salubrité des aliments. Comme je l'ai mentionné, la capacité d'offrir un programme national de formation en matière de salubrité des aliments dépend de notre capacité de suivre ce lourd processus consistant à faire des soumissions auprès de toutes les administrations et à obtenir une approbation de la part de ces gens. Si nous pouvons déplacer les gens dans l'ensemble du pays grâce à une norme nationale, ce sera beaucoup plus facile et beaucoup mieux pour la main-d'œuvre.

M. Lloyd Longfield: D'accord. Formidable. Merci beaucoup.

Parlant de l'Italie, madame Abballe, j'ai écouté avec intérêt le témoignage que vous avez présenté au sujet de nos approbations à plusieurs échelons pour les abattoirs. En Ontario, ces approbations sont différentes de celles qui s'appliquent en Saskatchewan et en Alberta. L'USDA semble avoir trouvé un moyen de régler ce problème. Le coût pour votre entreprise est quelque chose que vous devez assumer, alors que, dans d'autres provinces, c'est le gouvernement provincial qui l'assumerait. Êtes-vous au courant de ces choses? Voudriez-vous que soit établi un service harmonisé d'inspection des abattoirs qui serait réglementé et contrôlé à l'échelon fédéral et qui éliminerait les inspections provinciales?

Mme Jane Abballe: Oui, je pense qu'il serait beaucoup plus facile pour tout le monde que l'on élimine un échelon d'inspection et que l'on permette à tout le monde, comme aux États-Unis, d'établir... de faire l'objet d'une inspection dans toutes les provinces et de vendre ses produits partout au Canada. Il est certain que ce serait utile aux petites entreprises.

M. Lloyd Longfield: Si, pour des raisons commerciales, vous ne voulez pas répondre à cette question, cela ne me pose pas de problème. Toutefois, avez-vous une idée du volume d'affaires que vous pourriez atteindre si cette situation changeait? Je songe à une petite entreprise. Quelle quantité de produits supplémentaires pourriez-vous vendre, que vous ne pouvez pas vendre actuellement en raison du coût pour votre entreprise?

Mme Jane Abballe: Je pense qu'il s'agira une énorme augmentation. Le Canada est...

M. Lloyd Longfield: Est-ce que vous multiplieriez nombre de fois votre chiffre d'affaires?

Mme Jane Abballe: C'est certain.

Je reçois des appels téléphoniques de Vancouver, de l'Alberta, et même des États-Unis — de New York —, mais je ne suis pas en train de parler des États-Unis. Même le simple marché canadien, de Montréal... J'ai reçu, pas plus tard que la semaine dernière, du courrier provenant d'une personne qui possède un énorme magasin de détail à Montréal. Il veut acheter mon produit. Il m'a dit: « Pouvez-vous l'expédier? Sinon, je viendrai le chercher. » J'ai répondu: « Vous pourrez venir le chercher; je ne peux pas vous l'expédier. »

M. Lloyd Longfield: D'accord. On dirait que notre réglementation n'a pas progressé et que les Canadiens veulent maintenant que des produits soient expédiés partout au pays. À cause de la façon dont nous nous sommes organisés, nous ne pouvons pas le faire.

• (0940)

Mme Jane Abballe: Je ne peux pas. Je ne peux même pas vendre mes produits à des personnes — je suis une entreprise —, mais beaucoup de gens, pas des entreprises, m'appellent personnellement aussi. Je ne peux pas leur vendre mes produits.

Pour l'instant, je n'offre pas la vente de produits sur Internet, mais nous commencerions probablement immédiatement à en vendre partout au Canada.

M. Lloyd Longfield: Exactement.

C'est semblable à la réglementation du camionnage partout au pays. Dans certaines provinces, on doit soulever ses pneus ou ses essieux pour qu'ils ne touchent pas le sol, et dans d'autres... Nous ne sommes pas organisés pour expédier des produits dans l'ensemble du pays.

M. Stephen Laskowski: Il y a des problèmes. Il y en a assurément.

M. Lloyd Longfield: Alors, l'harmonisation serait avantageuse, dans ce cas.

Merci.

Le président: Merci.

Nous allons maintenant passer à M. Albas.

Vous disposez de cinq minutes, monsieur.

M. Dan Albas (Central Okanagan—Similkameen—Nicola, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie nos témoins de nous fournir leur expertise et de nous aider dans le cadre de l'étude de cette question importante.

Je voudrais commencer par l'Alliance canadienne du camionnage.

Monsieur, dans votre témoignage initial, vous avez mentionné la discussion concernant le registre fédéral du camionnage établi aux fins de la taxe sur le carbone.

Je suis très préoccupé parce qu'évidemment, votre industrie s'étend d'est en ouest, mais, dans ma région, si je parle à des camionneurs locaux, beaucoup de leurs entreprises offrent également des services de transport nord-sud, alors il y aura beaucoup de préoccupations concernant la compétitivité.

Auriez-vous l'obligeance de peut-être simplement nous en dire un peu plus au sujet du registre fédéral établi aux fins de la taxe sur le carbone et de la nature de certaines des préoccupations concernant la double imposition et la compétitivité?

M. Stephen Laskowski: Le problème, en l'occurrence, tient au fait qu'à compter du 1^{er} avril, une taxe sur le carbone sera maintenant imposée à l'industrie du camionnage au Canada. Elle variera, selon qu'une province a établi ou non une telle taxe. Les choses se compliqueront davantage au fil des ans parce qu'il est prévu que la taxe sur le carbone augmentera au cours des quatre prochaines années. Si les provinces qui ont établi une telle taxe ne l'augmentent pas au même taux que le fédéral, elles deviendront ce qu'on appelle une « administration assujettie au filet de sécurité ». Celles qui n'ont pas de taxe sur le carbone resteront des administrations assujetties au filet de sécurité.

Le registre est conçu pour... C'est moins compliqué au départ, mais les choses se complexifient davantage au fil des ans, à mesure que les taux de taxe varient. Actuellement, l'industrie du camionnage dispose d'un système qu'on appelle l'IFTA, l'Entente internationale concernant la taxe sur les carburants. Il s'agit d'une entente conclue entre des provinces et des États relativement à la perception d'une taxe sur les carburants. C'est automatisé. Vous dites où vous circulez, vous avez votre kilométrage, et c'est distribué. Un chèque, et c'est terminé. Personne n'aime payer des taxes, mais, évidemment, la taxe sur les carburants est réinvestie dans les routes. Les routes contribuent à la croissance économique. C'est une bonne chose.

Ce qui nous préoccupe en ce qui concerne le registre fédéral, c'est qu'il n'est pas aussi harmonieux que l'IFTA. Nous avons des préoccupations au sujet de la capacité des transporteurs d'en faire le suivi. Nous sommes préoccupés au sujet — pour revenir à ce que je disais plus tôt — du caractère équitable des règles du jeu. L'ARC a garanti à l'ACC qu'elle ferait appliquer cette taxe et que tout le monde la payerait, y compris les transporteurs américains. Nous verrons ce qui arrivera.

M. Dan Albas: Simplement sur un autre sujet... Certains de vos membres doivent être perturbés à l'idée que, dans des administrations assujetties au filet de sécurité comme l'Ontario et la Saskatchewan, à compter du 1^{er} avril, l'industrie du camionnage comptera parmi les industries produisant le plus d'émissions de carbone en raison de la consommation de diesel. Ils payeront proportionnellement plus que, disons, les acteurs de certaines autres industries, et il déjà prévu que 90 % du prix de cette taxe sera refilé directement aux consommateurs.

Est-ce problématique?

M. Stephen Laskowski: Dans l'ensemble, pour que tout le monde puisse comprendre, notre industrie de transport de marchandises est la seule, dans le domaine du transport, dont les émissions de carbone sont actuellement visés par la réglementation touchant les émissions de carbone. Nous avons dû affronter une première vague; maintenant une deuxième s'annonce. Nous avons appuyé cet enjeu.

Notre préoccupation à l'égard de la taxe sur le carbone, pour revenir sur une question qu'une personne m'a posée plus tôt concernant les combustibles carbonés locaux, porte sur le fait que, si on fixe un prix sur un bien que nous n'avons pas le choix d'utiliser, cela renvoie à la question de savoir quel est l'objectif de la politique publique. Dans notre cas, on pourrait dire que nous devons réduire la consommation de carburant. Le carburant vient au premier ou au second rang des dépenses d'une entreprise de transport routier, donc les responsables des flottes portent attention à la consommation de carburant. En ce qui concerne les émissions de carbone des camions, tout est lié à une consommation de carburant moindre.

Une des demandes de notre industrie, c'est que, si nous allons être obligés de payer des taxes sur le carburant sans avoir de solution de rechange, et que nous payons déjà des prix plus élevés pour notre équipement en raison de la tarification sur le carbone, nous souhaitons que l'argent de ces taxes nous revienne sous forme de programme incitatif pour nous permettre d'investir de nouveau dans notre équipement afin de réduire davantage notre consommation de carburant.

● (0945)

M. Dan Albas: Encore une fois, s'il est déjà prévu que 90 % sera remis aux consommateurs sous forme de remises, il devient très difficile pour toute industrie de réussir à récupérer les taxes versées.

Pour revenir au système fédéral d'enregistrement de carburant lié à la taxe sur le carbone, il m'apparaît qu'il y aura un chevauchement important entre le registre actuel en vigueur aux États-Unis et au Canada, qui semble fonctionner plutôt bien. J'imagine que nous verrons si ce nouveau registre est efficace. Nous avons éprouvé quelques problèmes au Canada concernant de nouveaux registres et les coûts initiaux qu'ils ont entraînés.

Pouvez-vous cerner des préoccupations particulières concernant la mise en oeuvre de ce système? Sera-t-il sous forme électronique? S'agira-t-il d'un guichet unique? Y aura-t-il des formulaires qui y seront associés? Sera-t-il intégré aux activités actuelles?

Le président: Soyez très bref, s'il vous plaît.

M. Stephen Laskowski: Je connais certaines des réponses à ces questions, mais pas toutes. Les membres de la communauté des transporteurs éprouvent certaines préoccupations à l'égard du système d'enregistrement en ce qui concerne leurs interactions avec l'ARC en ce moment. Il reste un mois avant la mise en oeuvre, donc nous espérons que les choses seront réglées d'ici là.

M. Dan Albas: Vous avez toujours des interrogations à un mois de la mise en oeuvre.

M. Stephen Laskowski: Nous savons qu'il existe certaines préoccupations à l'égard du système d'enregistrement.

Le président: Merci.

Nous allons céder la parole à M. Sheehan. Vous disposez de cinq minutes.

M. Terry Sheehan (Sault Ste. Marie, Lib.): Je vous remercie tous les trois de votre témoignage à propos de ce sujet important.

Je vais poursuivre avec M. Laskowski.

Ma famille aussi mène des activités dans l'industrie du camionnage. J'ai des cousins qui habitent dans le Nord de l'Ontario et à Elk Lake, les Fiset, qui font du camionnage depuis de nombreuses années. J'ai travaillé pour eux quand j'étais plus jeune. Aussi, mon meilleur ami à Sault Ste. Marie, d'où je suis originaire, est propriétaire de l'entreprise Steel City Truck Lines.

C'est une industrie importante, et j'ai beaucoup aimé vos commentaires, en particulier ceux portant sur l'énoncé économique de l'automne et l'autorisation de réduire la période d'amortissement des équipements. Je n'avais pas du tout pensé à cela avant que vous le mentionniez. À titre de consommateurs nous-mêmes, nous savons à quel point la valeur d'un équipement diminue rapidement.

Avez-vous des statistiques ou avez-vous des calculs qui montrent les économies ou les investissements possibles que pourraient réaliser les acteurs de l'industrie du camionnage en raison de cette mesure en particulier?

Aussi, j'ai lu des articles dans l'actualité où on abordait certains points soulevés par l'industrie du camionnage concernant l'énoncé économique de l'automne, y compris l'élimination d'obstacles au commerce intérieur au Canada et l'acheminement efficace des produits vers les marchés en Saskatchewan et en Colombie-Britannique. Il s'agissait des deux aspects liés aux investissements: 160 millions de dollars pour les infrastructures portuaires et ferroviaires à Vancouver afin d'augmenter l'efficacité et les capacités pour soutenir le commerce; et 53,3 millions de dollars pour améliorer les autoroutes 6 et 39 entre Regina et Estevan, près de la frontière avec les États-Unis.

Avez-vous d'autres commentaires à ce sujet?

M. Stephen Laskowski: Bien sûr. J'ai tous ces renseignements dans mon exposé, et j'ai dû les vérifier.

Pour répondre à votre première question, si une entreprise achète cinq camions à environ 1 million de dollars chaque... Je tiens à faire suivre cet exemple d'un gros astérisque: cela ne réduit pas l'importance de la mesure, mais on tient pour acquis que l'entreprise est rentable. Il est toujours important de s'en souvenir, parce que mes membres diraient: « Eh bien, nous devons faire de l'argent pour acheter ces équipements. »

Donc un montant de 1 million de dollars pour cinq camions, ce qui correspondrait à peu près à ce que dépenserait une petite entreprise, cela se situerait actuellement autour de 200 000 \$. Selon le nouveau système, il s'agirait plutôt de 600 000 \$, donc c'est une différence importante. C'est très important. Si vous ramenez cela à l'échelle d'un exploitant possédant un ou deux camions, c'est très important.

De toute évidence, l'investissement consenti à l'égard du terminal ferroviaire au port de Vancouver est important pour les membres de la B.C. Trucking Association. Un certain nombre d'entre eux utilisent ce port, en raison de toutes les marchandises qui arrivent. L'investissement prévu à Regina est aussi important, comme c'est le cas pour tout investissement. Quand le ministre Garneau a annoncé il y a quelques années que l'on examinerait les investissements en infrastructure à travers une lentille différente pour ce qui est du rendement des investissements et les fonds consentis, cela a constitué un changement de direction très positif.

Nos membres aiment ce genre d'annonce. Nous versons beaucoup d'argent en taxe sur le carburant et en frais d'immatriculation, et nous nous attendons à ce qu'il y ait en retour des investissements dans le réseau autoroutier. Il n'est pas possible de tout régler, mais il est sensé de cerner les endroits où il y a des embouteillages et des problèmes. Il s'agit là d'un rendement du capital investi pour l'économie canadienne. Si un camion se déplace plus efficacement — que ce soit pour accéder à un port ou traverser la frontière ou un pont — et que le prosciutto peut arriver à destination, c'est une bonne chose pour tous les intérêts commerciaux.

• (0950)

M. Terry Sheehan: Je suis d'accord.

À Sault Ste. Marie, on vient de terminer la construction de la nouvelle esplanade du pont, un projet de 53 millions de dollars. Nous avons beaucoup de circulation. Il y a les autoroutes I-75 et 17. Nous sommes l'un des plus grands et des plus importants points d'entrée au Canada, parce qu'il est long de faire le détour jusqu'à un autre point d'entrée.

À ce propos, M. Marc Serré, le secrétaire parlementaire au développement rural, qui est dans le caucus libéral du Nord de l'Ontario, est présent aujourd'hui. Nous avons discuté de la nécessité d'élargir l'autoroute 17 entre le Manitoba et, bien sûr, le Québec. Il s'agit d'un des plus longs tronçons de route.

Avez-vous des commentaires?

M. Stephen Laskowski: Il s'agit d'un projet important. Vous avez vu juste: c'est un long tronçon de route. Je ne connais pas les dernières estimations pour ce projet. C'est un tronçon important. Du point de vue économique, au-delà de la sécurité du public; encore une fois, j'ai commencé ma déclaration en parlant de l'autoroute 185 en provenance du Québec. Il s'agit de la même mesure prise pour faciliter le camionnage entre les Maritimes et l'Ontario, grâce à l'élargissement de l'autoroute 185.

Si on élargit l'autoroute du Nord, cela créerait de formidables retombées économiques. Les camions qui ne sont pas autorisés à circuler sur des autoroutes à une voie et qui ne peuvent rouler de l'Ouest vers l'Est du Canada pourraient maintenant le faire. Le fait d'élargir l'autoroute créerait une occasion importante pour la circulation d'ouest en est. En somme, on aurait deux camions au lieu d'un; des trains routiers doubles peuvent maintenant rouler sur ces autoroutes. C'est le type de véhicules le plus utilisé pour les échanges commerciaux dans l'Ouest du Canada, mais ils doivent s'arrêter à la frontière du Manitoba en raison de ce problème. Cela présenterait un grand avantage sur le plan de la sécurité. Il y a des avantages économiques à élargir cette autoroute.

Le président: Monsieur Albas, vous avez de nouveau la parole pendant cinq minutes.

M. Dan Albas: Pour revenir à l'Alliance canadienne du camionnage, encore une fois, il y a beaucoup d'intégration des activités entre le Canada et les États-Unis. Nombre d'entreprises de

camionnage mènent des activités aux États-Unis; elles envoient de leurs véhicules au Canada, et vice-versa.

Pouvez-vous nommer des différences sur le plan de la compétitivité, comme il n'y a pas de taxe sur le carbone aux États-Unis? Les responsables d'entreprises de camionnage feront-ils tout simplement le plein près de la frontière avant de traverser au Canada, alors qu'auparavant, ils auraient fait le plein au Canada? Quel genre de distorsions pourrait-on voir émerger dans cette situation?

M. Stephen Laskowski: Ce serait là une distorsion possible, mais le système d'enregistrement, s'il est mis en oeuvre et appliqué — le mot-clé étant appliqué — devrait prévenir cela. La question qui domine, c'est celle de savoir s'il y aura un problème au chapitre de la compétitivité à mesure que la taxe sur le carbone sera mise en oeuvre et de plus en plus appliquée. Au bout du compte, elle devrait atteindre environ 14 ¢ du litre. Cela représente un défi. Cela posera des difficultés dans les corridors de transport nord-sud.

M. Dan Albas: Les entreprises de camionnage aux États-Unis seront-elles obligées d'utiliser le système fédéral d'enregistrement de carburant relativement à la taxe sur le carbone?

M. Stephen Laskowski: On nous a dit que ce serait le cas.

M. Dan Albas: C'est intéressant. Très bien.

Qu'en est-il des entreprises canadiennes qui mènent des activités aux États-Unis? Feront-elles le plein du côté des États-Unis? Cela leur permettra-t-il de se soustraire au paiement de la taxe? Ou cela sera-t-il couvert en quelque sorte par le système fédéral d'enregistrement de carburant?

M. Stephen Laskowski: La taxe est prélevée non pas à l'endroit où l'achat est effectué, mais à l'endroit où vous vous déplacez. Des mécanismes liés à l'exactitude des rapports doivent être mis en place.

Cela renvoie à la question générale qui a été soulevée quand nous avons entamé notre dialogue. Je n'essaie pas d'éluder la question. Si la loi s'applique à tous, alors la loi est la loi et les coûts sont ceux que nous assumons tous. Toutefois, si les règles du jeu ne sont pas appliquées de façon uniforme et que nous n'avons pas la certitude que les règles seront appliquées équitablement, alors nous avons un problème.

M. Dan Albas: Que disent vos homologues américains à propos de cette situation?

M. Stephen Laskowski: Vous parlez du système d'enregistrement de carburant?

M. Dan Albas: Oui.

M. Stephen Laskowski: Ils ont posé des questions.

M. Dan Albas: La mise en oeuvre se fera dans un mois, et ils ont posé des questions? Cela ne me semble pas être prêt pour la mise en oeuvre.

M. Stephen Laskowski: Non, ils ont demandé quelles seraient les exigences, et ils en ont informé leurs membres.

M. Dan Albas: Très bien.

Vous avez aussi évoqué le besoin de travailleurs qualifiés et le fait qu'il faudra peut-être combler les lacunes grâce à l'immigration. D'après ce que je comprends, certaines modifications ont été apportées aux exigences relatives au statut de résident permanent, ce qui fait que, quand une personne soumet sa demande, elle doit être présente au Canada pendant un certain temps. Certains camionneurs choisissent dorénavant de ne pas emprunter des trajets nord-sud et de ne pas traverser la frontière entre le Canada et les États-Unis, parce que, maintenant, quand les personnes sortent du pays, c'est noté et cela peut être utilisé pour prouver qu'elles n'ont pas été présentes au pays durant une période suffisante pour obtenir le statut de résident permanent.

Quelle incidence cela a-t-il sur l'industrie, et ne devrait-on pas examiner davantage cette situation? Ces gens ont déjà pris un engagement à l'égard de l'obtention de la citoyenneté canadienne.

• (0955)

M. Stephen Laskowski: Oui.

Nous nous sommes renseignés sur ce sujet et sur la façon dont cela est appliqué. Comme vous l'avez souligné, la règle fait que peu importe que l'on soit présent aux États-Unis, qu'il s'agisse de 10 minutes, une heure ou une journée complète, cela équivaut à une journée. En toute franchise, je n'ai pas eu connaissance de problème à cet égard. Cela ne veut pas dire qu'il n'y en aura pas.

M. Dan Albas: Il y a des responsables d'entreprises de camionnage de l'Okanagan qui ont mentionné de façon spécifique que cette situation avait dissuadé certains d'entre eux... Actuellement, il leur faut travailler pour d'autres entreprises, parce que la leur fait des trajets nord-sud. Je crois que c'est le cas pour certaines des plus petites entreprises.

À mon avis, monsieur, votre organisation devrait s'appeler l'« Alliance canadienne des questions à propos du camionnage », parce qu'il me semble que vous posez beaucoup de questions pour obtenir des renseignements, et que le gouvernement ne vous fournit pas de réponse. Cela ne crée-t-il pas de l'incertitude?

M. Stephen Laskowski: L'enjeu ici tient davantage à l'application des règles qui sera faite aux États-Unis à cet égard et à la question de savoir si les Américains exigeront le paiement de taxes. Le gouvernement canadien appliquera-t-il cette exigence au pays? Nous avons demandé au gouvernement de prévoir des exceptions pour les chauffeurs de camion en ce qui concerne cette question, vu qu'ils passent de longues périodes aux États-Unis. Un camionneur qui effectue des trajets réguliers entre Toronto et Los Angeles passe bien plus de 100 jours aux États-Unis par année.

Cela représente-t-il un défi pour notre secteur? Oui. Est-ce un problème? Non. Cela pourrait-il le devenir? Oui.

M. Dan Albas: Merci.

Le président: Nous allons donner la parole à M. Jowhari. Vous disposez de cinq minutes.

M. Majid Jowhari (Richmond Hill, Lib.): Monsieur Laskowski, il semble que toutes les questions vous sont adressées aujourd'hui. Je vais utiliser les cinq minutes qui me sont allouées pour vous poser des questions précises, sans vouloir manquer de respect aux autres témoins.

Vous avez parlé de la tarification de la pollution. Il semble qu'il y aura de l'argent à tirer du diesel à compter du 1^{er} avril. Vous avez mentionné que les sommes ainsi récoltées pourraient être réinvesties dans de nouvelles technologies ou dans des programmes incitatifs. Vous avez aussi souligné le fait qu'il n'y a aucune solution de rechange au diesel qui vous permettrait de faire la transition.

Que proposez-vous quant au réinvestissement dans des programmes incitatifs et des technologies de rechange?

M. Stephen Laskowski: Très bien.

Actuellement, il existe au Québec ce que nous appelons un programme de flotte verte. Les sommes recueillies grâce à la taxe sur le carbone permettent d'offrir des rabais sur différentes technologies applicables aux camions: des remorques, des dispositifs de carénage, des pneus et des ailerons.

Ce que nous voulons dire à propos de la taxe sur le carbone, c'est que, si cet énoncé de politique publique envoie un message aux acteurs de l'économie selon lequel ils doivent effectuer un virage vert, et que nous n'avons pas d'incitatif pour changer de type de carburant — c'est le cas, vu qu'il n'y a pas d'autre carburant comme solution de rechange —, alors nous disons à ceux qui nous imposent une taxe que nous voulons avoir cet argent pour rendre notre équipement plus écologique afin de réduire nos émissions de carbone, au lieu que cet argent soit mis dans le Trésor public.

M. Majid Jowhari: Quand vous parlez d'utiliser un carburant plus écologique, voulez-vous dire que vous modifierez la conception d'un camion pour faire en sorte que, vu qu'il est plus aérodynamique, il consomme...

M. Stephen Laskowski: C'est exact. Les investissements à l'égard de ce type d'équipement offrent un certain rendement, mais il faut avoir l'argent pour les effectuer.

M. Majid Jowhari: La situation de l'industrie du transport routier n'est pas unique au Canada. On utilise des camions ailleurs dans le monde, en particulier en Europe. Existe-t-il d'autres technologies ou d'autres types de carburants utilisés dans d'autres pays qui visent tous à...

• (1000)

M. Stephen Laskowski: C'est le diesel. Le diesel règne actuellement, et ce sera le cas dans un avenir prévisible. Il y a un article...

M. Majid Jowhari: L'entreprise Tesla met à l'essai un nouveau camion qui...

M. Stephen Laskowski: Elle le met à l'essai, mais, à court terme, en particulier dans le cas des petites entreprises...

Imaginez que vous dirigez une petite entreprise de transport routier. Il s'agit d'un marché très concurrentiel. Voulez-vous vraiment commencer à utiliser une technologie qui présente des risques élevés et mettre en péril toute la structure de votre entreprise? Il est clair que vous ne le ferez pas.

En conséquence, tant qu'il y aura de l'incertitude concernant les solutions de rechange...

M. Majid Jowhari: Ou s'il existe un modèle quelconque de partage des risques...

M. Stephen Laskowski: Pour être franc, en raison de la nature très concurrentielle de l'industrie du transport routier, il doit y avoir de la certitude. L'équipement n'est pas un facteur de concurrence; ce sont d'autres facteurs qui entrent en jeu. En conséquence, l'équipement doit offrir de la certitude.

Si vous faites le trajet de Toronto à Los Angeles, vous devez avoir la certitude que vous serez en mesure d'obtenir du carburant pour effectuer le trajet, et que vous pourrez, avec une certitude absolue, assurer l'entretien du véhicule. Si vous n'avez pas ces garanties avec d'autres carburants ou d'autres technologies, ce qui est le cas en ce moment, ces autres solutions ne seront pas adoptées.

M. Majid Jowhari: Merci.

Il me reste environ une minute, et je souhaite revenir sur votre commentaire à propos des mesures législatives. Vous avez mentionné une mauvaise classification auprès de l'ARC et l'absence de règles uniformes, et vous avez aussi évoqué l'application de la loi. Pouvez-vous expliquer plus en détail la mauvaise classification auprès de l'ARC?

M. Stephen Laskowski: Bien sûr.

Il y a un problème important dans notre industrie. Il y a des milliers de petites entreprises de transport routier et de chauffeurs qui se placent dans une mauvaise catégorie pour obtenir des avantages fiscaux qui ne devraient être consentis qu'aux petites entreprises.

Jane a fait un excellent exposé aujourd'hui à propos des défis auxquels font face les petites entreprises. Elle perd probablement beaucoup de sommeil à cause de nombreux problèmes à mesure qu'elle fait face à ces défis.

Il y a des risques et des avantages...

M. Majid Jowhari: À quoi tient cette mauvaise classification?

M. Stephen Laskowski: J'y arrive.

Ce qui se passe, c'est que des milliers de chauffeurs qui travaillent pour des centaines d'entreprises de transport routier se sont fait dire: « Non, vous n'avez pas besoin de prendre de risque; vous allez vous constituer en société. » Ensuite, quelqu'un comme moi, Steve Laskowski, se constitue en société et devient en quelque sorte une petite entreprise.

Ces chauffeurs ne paient pas de camion, ils ne paient pas de carburant et ne paient pas non plus d'immatriculation. En somme, ils n'ont qu'à se présenter au travail et ils utilisent ensuite toutes les mêmes déductions qui sont accordées à Jane, parce qu'elle prend des risques, comme tous nos autres membres qui dirigent une petite entreprise.

Toutefois, ces chauffeurs ne prennent aucun risque. Ils profitent de tous les avantages du système fiscal applicables aux petites entreprises, en ne prenant aucun risque, et nous évaluons que cela coûte au bas mot plus de 1 milliard de dollars aux contribuables canadiens.

Pour ce qui est des règles uniformes, imaginez un employeur de petite taille. Cet employeur vous dit: « Pourquoi prendrais-je tous ces risques? Je peux facilement me constituer en société pour un montant de 300 \$ et avoir droit à toutes les déductions. »

À la défense des responsables de l'ARC, l'an dernier, ils sont intervenus et ont déclaré: « Non, ces personnes ne sont pas des propriétaires exploitants; ils ne possèdent pas de camion, ils ne paient pas d'immatriculation; ils n'ont pas ce type d'engagement et ne prennent pas les risques qui y sont associés. »

Ces chauffeurs correspondent à la définition d'entreprise de prestation de services personnels, et ils ne peuvent utiliser les déductions consenties aux petites entreprises. Toutefois, maintenant, le problème qui nous touche en 2019, c'est celui de l'application de la loi.

M. Majid Jowhari: D'accord, j'ai compris. Merci.

Le président: Monsieur Masse, vous disposez de deux minutes.

M. Brian Masse: Monsieur Freeborn, en ce qui concerne les normes de sécurité et leur application, pouvez-vous nommer trois priorités sur le plan de la cohérence, en particulier dans les cas où le régime de réglementation n'est pas respecté, où on utilise les lacunes en matière d'application de la réglementation comme incitatif à mener des activités dans un marché et où des entreprises profitent

d'avantages par rapport aux concurrents qui respectent les normes en place?

M. Kevin Freeborn: En ce qui concerne l'industrie des services alimentaires et notre secteur d'activité, selon la réglementation, il doit y avoir une personne par quart de travail qui détient l'accréditation de manipulateur d'aliments. L'idée, c'est que, dans la plupart des administrations, on exige qu'il y ait au moins une personne présente durant la préparation et le service d'aliments qui détient une certaine formation et des connaissances en matière de salubrité des aliments. C'est actuellement la norme partout au Canada dans ce domaine.

La façon d'obtenir cette accréditation est très variée. Il y a beaucoup d'organisations privées, comme la nôtre, qui élaborent et offrent de la formation et une accréditation, pourvu que le programme soit approuvé ou reconnu dans toutes les différentes administrations qui l'exigent au Canada.

• (1005)

M. Brian Masse: Selon vous, quel est le degré de respect de la réglementation dans l'industrie? De toute évidence, votre service entraîne certains coûts, pour ce qui est de la formation et ainsi de suite. Ces coûts doivent être refilés aux consommateurs. D'après vous, quel est le degré de conformité dans le marché en général?

M. Kevin Freeborn: Je crois que le degré de conformité chez les acteurs importants est beaucoup plus élevé parce qu'ils perçoivent cela comme de la gestion du risque. Ils veulent s'assurer qu'ils respectent les règles.

En ce qui concerne la grande majorité des petites entreprises au Canada, la question est parfois celle de savoir si les propriétaires sont au courant qu'il y a des exigences réglementaires. Il faut faire de l'éducation à propos des exigences.

Les autorités sanitaires s'acquittent en grande partie de cette tâche quand elles effectuent des inspections et qu'elles dénoncent des organisations. Le plus grand nombre de personnes qui ont peut-être besoin de prendre des mesures à l'égard de la conformité se trouvent dans les petites entreprises, où les coûts associés à ces démarches ont des conséquences. Si ces responsables peuvent éviter de faire une dépense dans un poste quelconque, alors, de toute évidence, cela permet d'avoir des bénéfices plus importants.

M. Brian Masse: Serait-il juste de soutenir que l'éducation... S'agit-il plutôt d'ignorance délibérée — l'ignorance est le gage de bonheur — qui fait que cette situation existe? Un point important qui a été porté à mon attention au fil du temps, c'est que ceux qui respectent la loi et la réglementation et qui consentent les investissements nécessaires à cet égard ont de la difficulté à concurrencer ceux qui ne le font pas.

Est-ce seulement une question d'éducation, ou s'agit-il d'un mélange d'éducation et d'un peu de mesures d'application de la loi pour faire en sorte que les mauvais exploitants ne soient pas en quelque sorte récompensés?

Je crois que c'est ce que nous essayons vraiment d'établir. Comme dans bien des domaines, il faut examiner l'élément d'application de la loi. Combien faut-il investir dans cet aspect par rapport à l'éducation?

M. Kevin Freeborn: Il faut, de toute évidence, des mesures d'application de la loi. De fait, je crois qu'il faut des mesures législatives. Au fil des années, nous avons constaté que dans les administrations où il n'y avait pas de mesure législative qui visait l'accréditation des manipulateurs d'aliments, le nombre de personnes qui suivraient un tel programme a grimpé en flèche après l'adoption de mesures législatives à cet égard.

Tout d'abord, les personnes ne faisaient pas de démarches pour obtenir l'accréditation s'il n'y avait pas de mesure législative qui les y obligeait. Un des défis que nous constatons tient au fait que, pour qu'il y ait application de la loi, il faut avoir l'effectif nécessaire. Par exemple, si les agents en hygiène de l'environnement ou les inspecteurs-hygiénistes passent leur temps à essayer de trouver comment... et à évaluer des programmes qu'ils reçoivent aux fins d'approbation, ils ne sont pas sur le terrain en train de faire appliquer la réglementation.

C'est là qu'il est nécessaire d'ajouter des activités d'application de la loi. Nous devons probablement aussi examiner d'autres secteurs pour lesquels nous pouvons alléger le cadre afin de favoriser l'application de la loi.

Le président: Merci.

Je crois que nous devons aller voter. J'étais sur le point de vous poser une question, monsieur Freeborn, mais peut-être pourriez-vous transmettre la réponse à notre greffier.

Dans le cas de l'entreprise américaine ServSafe qui offre de la formation au Canada, pourriez-vous nous dire de quelle façon elle obtient sa certification ici? Les normes dans ce pays sont quelque peu différentes. Je voulais vous poser cette question, mais ce n'est pas possible, nous devons aller voter maintenant.

Je vous remercie tous de vos exposés. Ils étaient très éclairants.

Je tiens à rappeler aux membres du Comité qu'il y a une modification concernant la réunion de ce jeudi; elle sera tenue dans la salle 410.

Merci encore.

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.

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 : <http://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: <http://www.ourcommons.ca>